Heft 26 4. Dezember 2025 Deutschland 4,90 €

Österreich 5,60 €; Schweiz 7,90 CHF; BeNeLux 5,80 €; Dänemark 59,95 DKR; Griechenland, Finnland 6,90 €; Frankreich, Italien, Portugal, Spanien, Slowenien, Kroatien 6,50 €

auto motor sport

- **2026:** Das ändert sich für Autofahrer
- **Pro & Contra:** Autobahnassistent
- **Test:** VW Caravelle

SEITE 36



Plug-in-Hybrid im Test
Audi Q3 Sportback



ERSTER FAHRBERICHT

BMW iX3

SO FÄHRT DER WICHTIGSTE NEUE BMW SEITE 14

NEU & SCHON GEFAHREN



VW T-Roc



Jeep Compass



Cupra Raval

Peugeot 308





Fiat 500 Hybrid



SEITE 46

Kompakt-SUV
SCHICK, COOL – ABER AUCH GUT?

Mini Aceman
Alfa Romeo Junior
Volvo EX30



Travel Guide
PARIS

Für Genießer: Auto-Flanieren in der Seine-Metropole

SEITE 126



Günstige Hybride
VIEL AUTO FÜR WENIG KOHLE

Citroën C3 Aircross
Dacia Duster

SEITE 64



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**



DAS WARTEN AUF DEN **BUNDESKANZLER**

Es gibt Momente, da stehen sogar viel beschäftigte Autobosse wie Mercedes-Vorstandsvorsitzender Ola Källenius und VW-Konzernchef Oliver Blume einfach mal herum: Warten auf den Bundeskanzler lautete die Devise zum Auftakt des 9. Strategiedialogs Baden-Württemberg, der wie immer von Ministerpräsident Winfried Kretschmann einberufen wurde. Einer, der trotz grünem Parteibuch sehr früh den Ernst der Lage im vermeintlichen Musterland erkannt hat. Und einer, der mit seiner pragmatischen Art der Unterstützung viel Gutes für den Transformationsprozess getan hat. Was man von vielen anderen Politikern so nicht behaupten kann.

Blume und Källenius nutzten die Zeit für den persönlichen Austausch, Daimler-Truck-Chefin Karin Radström suchte den Dialog mit Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, während Bosch-Chef Stefan Hartung erst knapp vor Kanzler Friedrich Merz eintraf. So viel Prominenz hatte dieser Gipfel noch nie. „Es mag ungewöhnlich sein, dass der Bundeskanzler an einer Veranstaltung eines Bundeslandes teilnimmt“, so Merz nach dem Meeting. Aber kein anderes Bundesland sei so sehr mit der Autoindustrie verbunden wie Baden-Württemberg. Recht hat er.

„Das Produkt stimmt mittlerweile“ – da waren sich die Wirtschaftsvertreter einig, die sich nach eigenen Worten auch durch die auto motor und sport-Testergebnisse bestätigt sehen: Der Mercedes CLA kam mit 678 Punkten auf die bisher höchste Bewertung eines Autos in einem Einzeltest, was Ola Källenius sogar auf seinem eigenen LinkedIn-Account feierte. Und der neue Audi Q3 e-hybrid (ab Seite 36) zeigt als Plug-in seine enorme Alltagstauglichkeit mit einer rein elektrischen Reichweite von 142 Kilometern.

Die Zukunft gehört möglichst CO_2-neutralen Antrieben. Die beste Idee, die den Weg dorthin ebnet, möge gewinnen. Der Effekt für den Klimaschutz ist übrigens dann besonders hoch, wenn wir auch Autos erreichen, die bereits auf den Straßen rollen – mit alternativen Kraftstoffen beispielsweise. auto motor und sport wird auf jeden Fall jede dieser Innovationen für Sie kompetent testen und beurteilen.

Birgit Priemer
Chefredakteurin

Was ist Ihre Meinung? Schreiben Sie mir:
bpriemer@motorpresse.de



Foto: Getty Images

INHALT



VW T-Roc

18



BMW iX3

14

Titelthemen sind rot gekennzeichnet

FAHRBERICHTE

14 **BMW iX3 50** Mit dem Elektro-SUV starten die Bayern in eine neue Ära

18 **VW T-Roc 1.5 eTSI** Der Vorgänger war ein Erfolgstyp. Was kann der Neue?

22 **BYD Atto 2 DM-i** Kompakter SUV aus China jetzt auch mit Plug-in-Antrieb

24 **Fiat 500 Hybrid** Die Knutschkugel erhält einen Benzinmotor – nachträglich

26 **Peugeot 308 SW PHEV** Ausgereifter Kombi mit neuem, gelungenem Antrieb

28 **Cupra Raval VZ** Vier-Meter-Stromer mit großer Leistung. Macht richtig Spaß!

30 **Audi A6 3.0 TDI und Audi Q5 3.0 TDI** Der große Diesel leistet jetzt 299 PS, dank aufwendiger Mildhybridisierung

32 **Cupra Formentor VZ5** Ein Comeback, das uns freut: Der Fünfzylinder ist zurück

34 **Jeep Compass Elektro** Für Individualisten: Freiheits-Feeling mit E-Antrieb

TEST

36 **Audi Q3 Sportback e-hybrid** Was kann der SUV-Bestseller in dritter Auflage?

46 **Vergleichstest** Alfa Junior Elettrica, Mini Aceman JCW und Volvo EX30: drei kleine vollelektrische Crossover

64 **Vergleichstest** Citroën C3 Aircross gegen Dacia Duster: Wie gut können Kompakt-SUV um 25 000 Euro sein?

88 **VW Caravelle** Diesel mit Allradantrieb auf Ford-Basis. Groß, teuer – und gut?

94 **Dauertest** Cupra Formentor, Genesis GV70, Tesla Model Y, Toyota Corolla: Na, wie geht's euch so?

96 **Kia Sportage 1.6 CRDi** Kompakter Diesel-SUV mit neuem 48-V-Anschub

97 **VW Caddy Maxi** Jetzt als Plug-in-Hybrid

98 **Opel Grandland** Zwei starke E-Motoren: neues Topmodell des Familien-SUV

100 **Jeep Avenger 4xe** Edition „North Face"

TECHNIK

44 **Radnaben-E-Motoren** Ein Münchner Start-up hat einen Tesla umgebaut

56 **R6- und V8-Motoren von AMG** Genuss für Verbrenner-Fans: Power und Sound

108 **Das „Heart of Joy" von BMW** Was kann der neue Fahrdynamik-Superrechner?

GEBRAUCHTWAGEN

74 **Kia Sorento** Wie zuverlässig ist der Korea-SUV in der vierten Generation?

118 **Audi Q2** Der kleine SUV aus Ingolstadt ist bei der HU ein ganz Großer – und insgesamt ein gelungenes Auto

SERVICE

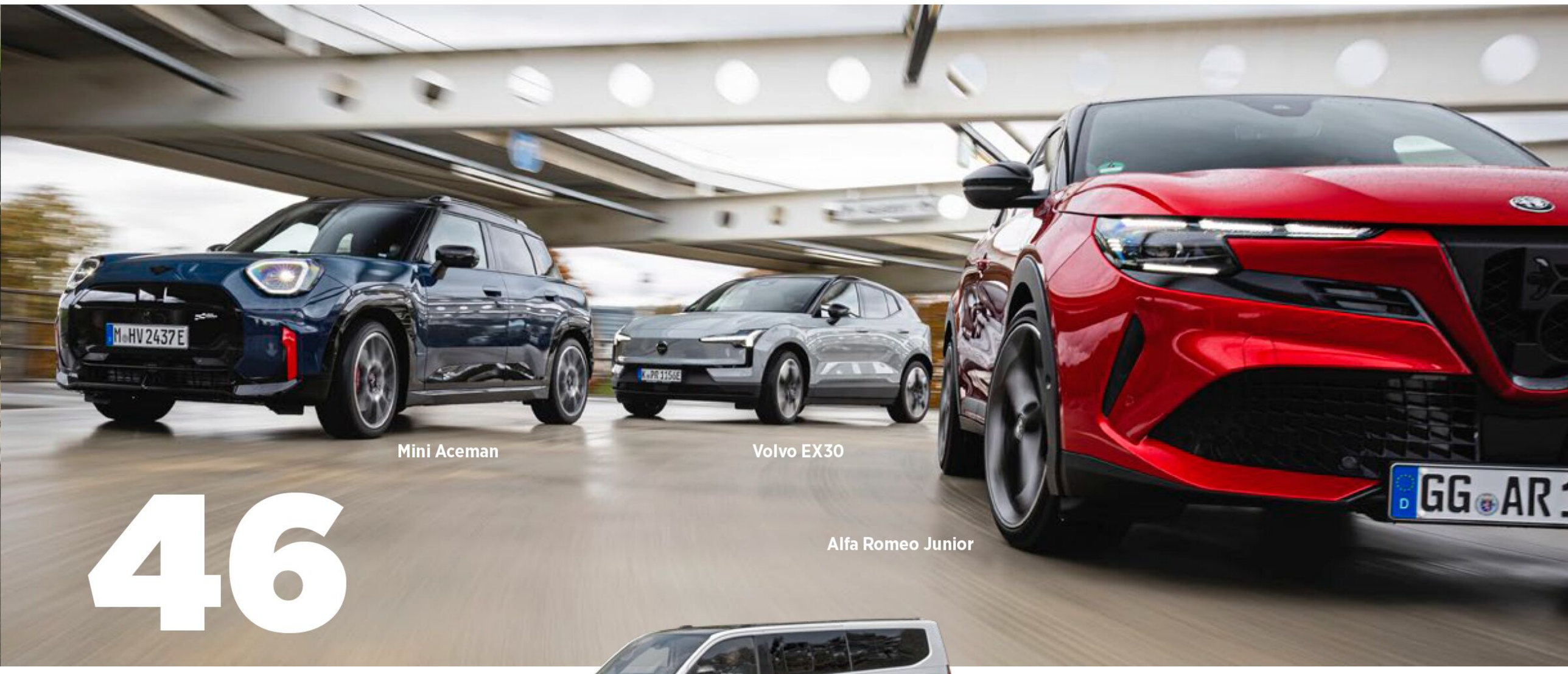
102 **Das ändert sich 2026** Ein Überblick über die neuen Regeln und Vorschriften

Fotos: Achim Hartmann, Hans-Dieter Seufert, Hersteller, Rossen Gargolov, Uwe Fischer

56
AMG-POWER
R6 und V8



AUSGABE **26/2025**



Mini Aceman

Volvo EX30

46

Alfa Romeo Junior

INTERVIEW

104 Markus Schrick Der XPeng-Vertriebschef für Deutschland erklärt seine Strategie

IMPRESSION

114 Auf der Romantischen Straße Von Rothenburg ob der Tauber nach Füssen im Mercedes CLE 450 Cabriolet

TRAVEL GUIDE

126 Mit dem DS 7 durch Paris Luxus, Lifestyle und Genuss: mit 300 Hybrid-PS durch Frankreichs Hauptstadt

SPORT

134 Langstreckenrennen Die Sportwagen-WM WEC hat 2025 dicke Schlagzeilen produziert – und nicht nur gute

138 Formel 1 So lief der Grand Prix von Katar



88 VW Caravelle



96 Kia Sportage



98 Opel Grandland

RUBRIKEN

3 Editorial
6 Cars & News
73 Automarkt
81 Events
82 Leserbriefe
84 Wirtschaft & Politik
92 Meinung
144 Vorschau
145 Impressum
146 Rückblick

AUTOS IM HEFT

46 Alfa Junior Elettrica Veloce
30 Audi A6 3.0 TDI
118 Audi Q2 (Baureihe)
36 Audi Q3 Sportback e-hybr.
30 Audi Q5 3.0 TDI
14 BMW iX3 50
22 BYD Atto 2 DM-i
64 Citroën C3 Aircross Hybrid
28 Cupra Raval VZ
94 Cupra Formentor VZ
32 Cupra Formentor VZ5
64 Dacia Duster Hybrid 140
126 DS 7 E-Tense 300 4x4
24 Fiat 500 Hybrid
94 Genesis Electrified GV70
100 Jeep Avenger 4xe
34 Jeep Compass Elektro
74 Kia Sorento
96 Kia Sportage 1.6 CRDi 48 V
114 Mercedes CLE 450 Cabrio
46 Mini Aceman JCW
98 Opel Grandland E AWD
26 Peugeot 308 SW PHEV
44 Tesla Model 3
95 Tesla Model Y Performance
95 Toyota Corolla Hybrid TS
46 Volvo EX30 Single Motor
97 VW Caddy Maxi eHybrid
88 VW Caravelle 2.0 TDI 4Mot.
18 VW T-Roc 1.5 eTSI

CARS & NEWS

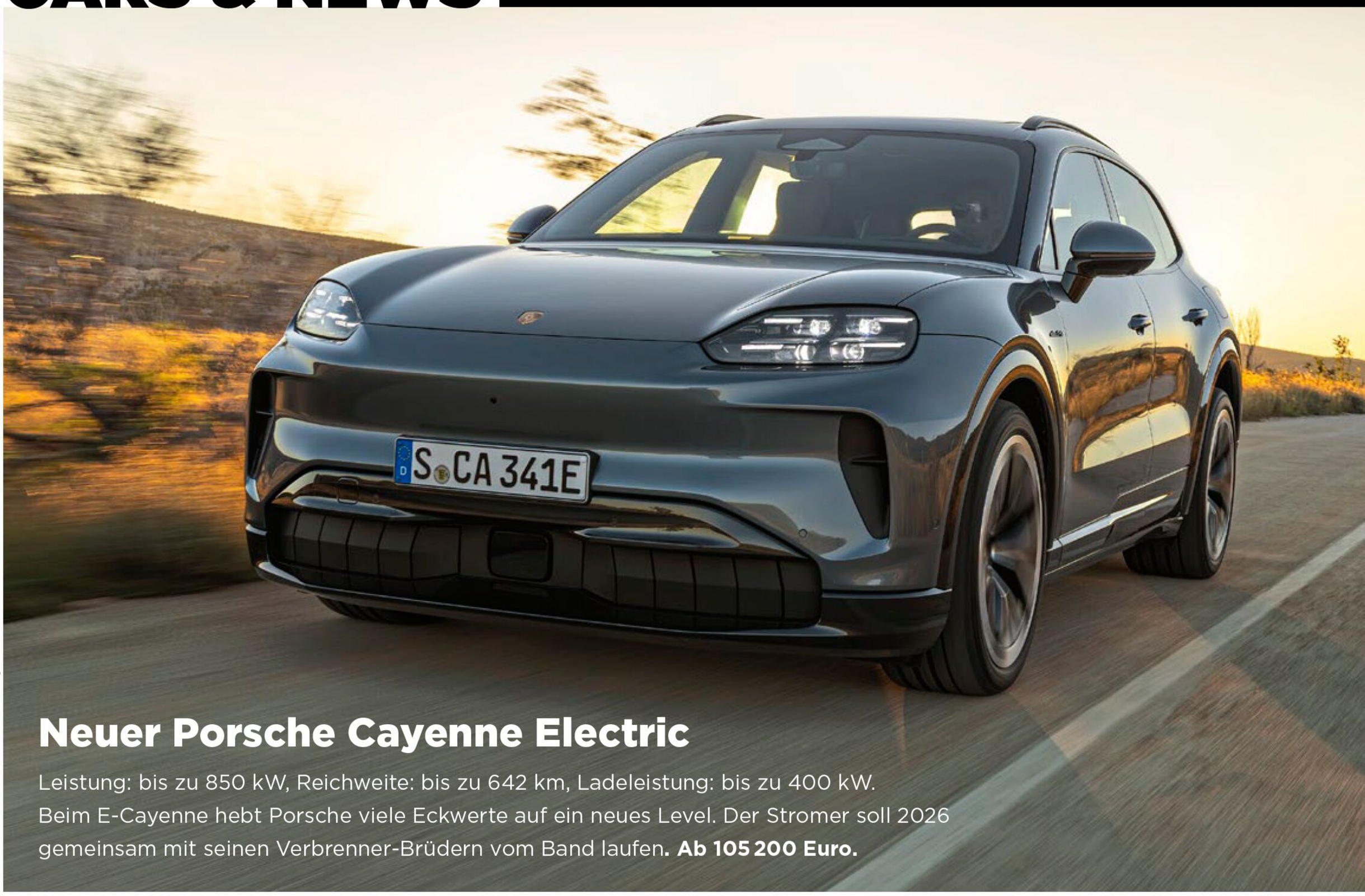


Foto: Getty Images



EIN RENNEN HOCH ZU RAD

Beim traditionellen „One Mile Race“ in der tschechischen Hauptstadt Prag sind Fahrrad-Enthusiasten willkommen, gern auch solche mit vier Beinen. Auf historischen Hochrädern rollen die teils nostalgisch gekleideten Teilnehmer durch den Letná-Park. Dabei handelt es sich um eine Ausfahrt, die vom Tschechischen Velozipedistenklub (CKV) organisiert wird. Der CKV war im Herbst 1880 der zweite Verein dieser Art im damaligen Kaiserreich Österreich-Ungarn und der erste in Böhmen. Seine erste Ausfahrt fand am 24. April 1881 statt, eine Tour nach Lodenice, dem Wohnort des Vorsitzenden Jindrich Cífka. Manche der zeitgenössischen Hochradfahrer unternahmen auch ausgedehnte Reisen ins Ausland. Eine der längsten Exkursionen absolvierte 1885 Josef Kohut, der von Prag aus über Deutschland und Frankreich bis nach London fuhr. Auf der Rückreise stellte er in Sachsen einen noch jahrzehntelang gültigen Zeitfahrrekord auf, indem er 400 Kilometer in 24 Stunden zurücklegte.



Fotos: Hersteller, RM Sotheby's

Neuer Porsche Cayenne Electric

Leistung: bis zu 850 kW, Reichweite: bis zu 642 km, Ladeleistung: bis zu 400 kW. Beim E-Cayenne hebt Porsche viele Eckwerte auf ein neues Level. Der Stromer soll 2026 gemeinsam mit seinen Verbrenner-Brüdern vom Band laufen**. Ab 105 200 Euro.**



Günstige Verfolgerin

Die DJI Neo 2 startet und landet auf der Handfläche, erkennt Hindernisse und lässt sich per Gesten steuern. Mit ihrer Bedienung sollen auch Einsteiger problemlos klarkommen. Einzeln oder im Set ab **239 Euro.**

Edel und leicht

Mit dem No Pogo R Carbon präsentiert Centurion ein 24 Kilo schweres Enduro-E-Bike mit 170 mm Federweg vorn und hinten, steifem Carbonrahmen sowie dem 100 Nm kräftigen Bosch-Motor Performance Line CX. **Ab 7499 Euro.**



Weiche Schale

Ein Puffer Jacket ist immer eine gute Wahl – besonders dann, wenn es wie das De-luxe-Modell Brooklands von Heinz Bauer Manufakt aus hauchdünnem Lammnappa gefertigt und mit hochwertigsten Daunen befüllt ist. **2899 Euro.**





VW T2 Camper im Maßstab 1:24 von Revell

Der Bausatz aus 112 Teilen repräsentiert den kultigen VW Typ 2 T2 in seiner Camping-Ausführung mit vier Schlafplätzen, mehreren Schränken und einer Kochstelle. **39,99 Euro.**

Terahertz-Sensor blickt durch Nebel

Das US-Start-up Teradar entwickelt ein neues Sensorsystem, das Radar und Lidar überlegen sein soll. Der Terahertz-Sensor arbeitet in einem Frequenzbereich zwischen klassischem Radar und Licht und ermöglicht auch bei Regen, Nebel, Schnee und Dunkelheit eine stabile Umfelderkennung. Für automatisierte Fahrfunktionen ist das wichtig, heutige Systeme versagen hier oft.

Teslas Supercharger bei Google Maps

Tesla stellt die Auslastungsdaten seines Supercharger-Netzes erstmals für Google Maps bereit. Die Karten-App zeigt damit an, wie viele Ladepunkte an einem Standort momentan gerade verfügbar sind. Diese Information war bisher nicht außerhalb der Tesla-eigenen Systeme zugänglich. Für Fahrer von Elektroautos anderer Hersteller ist das ein deutlicher Fortschritt. Denn viele Modelle können an freigegebenen Supercharger-Standorten laden, ihren Fahrern fehlte bislang jedoch ein direkter Einblick in die Belegung. Die neue Darstellung erleichtert die Einschätzung eines Standorts und ergänzt die Navigation über Smartphones und Infotainment-Systeme.

Ferrari F40 von Alain Prost

LRM Sotheby's versteigert am 5.12. in Abu Dhabi einen ganz besonderen Ferrari. Der ursprünglich an Formel-1-Weltmeister Alain Prost ausgelieferte F40 wird mit einem Schätzpreis von 2,75 bis 3,2 Millionen Euro angeboten.





Lesezeit

Die promobil-Sonderausgabe bietet auf 124 Seiten eine kompakte, detaillierte Kaufberatung zu rund 130 Reisemobil-Modellen, Tipps zu Aufbauformen und Zuladung sowie zu Outdoor-Zubehör in Form von E-Bikes, Trägern, Wanderschuhen und Kleidung. **7,50 Euro.**



Radio-Refresh

Blaupunkt bietet mit dem Adapter DAB'n'Play 550 eine Nachrüstlösung für ältere Autoradios. Sie ergänzt sie um DAB+-Empfang, Bluetooth-Freisprechen und Audiostreaming per FM-Transmitter oder 3,5-mm-Aux-Kabel.
159 Euro.

Der Motor Klassik-Kalender 2026 zeigt die berühmtesten Renn- und Sportwagen von Porsche. Highlights sind die Modelle 917, 956/962 und 909 Bergspyder.
24,90 Euro.





Es wird noch sportlicher!

Abarth ersetzt beim elektrischen 600e das Sondermodell Scorpionissima durch die neue Variante Competizione, sie leistet unverändert 206 kW. Hier und beim 600e Turismo sinken die Grundpreise um 3000 Euro. **Ab 41 990 Euro.**

Fotos: Hersteller



„Die Tankstelle steht für Produkt-Verfügbarkeit “

Stefano Volpetti, President Smoke-Free Products & Chief Consumer Officer bei Philip Morris International (PMI), über die Strategie der PMI-Tochtermarke IQOS als rauchfreie Alternative zur Zigarette.

Sie beschreiben IQOS als moderne Lifestyle-Marke und ziehen Vergleiche zu Tesla. Gibt es eine deutsche Premium-Marke aus dem Automobilbereich, mit der Sie sich vergleichen würden?
Wenn wir den Wert unserer Marken messen, tun wir das in der Regel nicht innerhalb unserer eigenen Kategorie – denn wir sind sowohl bei Tabakprodukten als auch bei rauchfreien Alternativen mit großem Abstand die Nummer eins. Stattdessen vergleichen wir uns lieber mit anderen Unternehmen. Wenn man über 41 Millionen Nutzer weltweit hat, bedeutet das, dass wir das Leben von 41 Millionen Menschen verändern.

In Deutschland ist das Rauchen im Auto nach wie vor erlaubt. Halten Sie das Erhitzen von Tabak hier für eine gute Alternative?
Rauchfreie Alternativen bieten eindeutig Vorteile – sowohl für die Nutzer selbst im Vergleich zum Weiterrauchen als auch für die Menschen in ihrer Umgebung. IQOS Iluma i nimmt deutlich weniger Einfluss auf die Luft um einen herum als Zigaretten. Das könnte letztlich auch das Autofahren einschließen. Es ist also definitiv ein Schritt in die richtige Richtung.

Sie betreiben viele beeindruckende Flagship-Stores in Innenstädten. Welche Bedeutung hat für Sie die Tankstelle als Vertriebskanal?
Unsere Flagship-Stores spielen eine entscheidende Rolle. Nehmen Sie zum Beispiel unsere Boutique am Marienplatz in München – sie ist ein Statement. Ein Statement dafür, dass wir für erwachsene Raucher in Deutschland sichtbar sein wollen. Wir möchten, dass sie IQOS als inspirierende Marke wahrnehmen, die erwachsene Raucher auf dem Weg in ein rauchfreies Leben begleitet. Die Tankstelle hingegen steht stärker für Produktverfügbarkeit. Und Tankstellen spielen weiterhin eine enorme Rolle, denn wenn wir über Schadensminderung sprechen, müssen wir sicherstellen, dass Konsumentinnen und Konsumenten Zugang zu unseren rauchfreien Alternativen haben. Zugang sicherzustellen, bedeutet, dafür zu sorgen, dass Rauchende, egal wo sie normalerweise Zigaretten kaufen würden, dort auch konsequent unsere rauchfreien Alternativen finden – und so nicht in Versuchung geraten, wieder zu Zigaretten zu greifen. Zeitlich abgestimmte, kleinere Angebote unterstützen dieses Ziel – und Tankstellen spielen dabei eine wichtige Rolle.

Das Interview führte Birgit Priemer.



Elektro-Transporter aus Frankreich

Renault hat auf der Messe Solutrans in Lyon den neuen Trafic E-Tech enthüllt. Der Transporter setzt auf 800-Volt-Technik, ist in zwei Akkugrößen (60 und 81 kWh) erhältlich und lädt mit bis zu 240 kW. Marktstart und Preise stehen noch nicht fest.

Ford Focus ist eingestellt

Fiesta, Ka, Mondeo, S-Max, Galaxy, Ecosport – die Liste der Gefallenen der letzten fünf Jahre ist erschreckend lang. Jetzt steht die Beerdigung eines weiteren Ford-Modells an: Mit der Stilllegung des Werks in Saarlouis endet die Ära des beliebten Kompaktklässlers Focus, der auf immerhin 27 Jahre Geschichte zurückblicken kann – 1998 trat der in Köln entwickelte Golf-Gegner die Nachfolge des Escort an. Seitdem liefen zwölf Millionen Exemplare vom Band, viermal war der Focus sogar das meistverkaufte Auto der Welt.



Chinesischer ID.4-Gegner

Mit dem S6 baut MG seine Modellpalette in Europa aus. Der Elektro-SUV soll in zwei Antriebsvarianten (Heckantrieb mit 245 PS, Allradantrieb mit 362 PS) und mit bis zu 530 km Reichweite erhältlich sein. Der Start in Deutschland ist für 2026 geplant.



Klassiker mit Tankanzeige

Hamilton erweitert die Khaki-Field-Kollektion um das Modell Power Reserve Mechanical. Herzstück dieses Zeitmessers ist das neue Handaufzugswerk H-23, das die direkte Anzeige der 80-Stunden-Gangreserve auf dem Zifferblatt ermöglicht. So hat man den „Füllstand“, also den Status der Federspannung, stets im Blick. Die Zeiger sind mit Super-Luminova „Old Radium“ beschichtet und sorgen so für einen authentischen Vintage-Look. Das sorgfältig an das neue Uhrwerk angepasste Edelstahlgehäuse behält die ikonische Form bei und wird mit einem sandgestrahlten Finish stilvoll abgerundet. **995 Euro.**

Power-SUV mit Golf-R-Technik

VW bringt 2027 auch von seinem neuen Kompakt-SUV eine ganz heiße Version. Der T-Roc R übernimmt aus dem Golf R den 333 PS starken Zweiliter-TSI, das Siebengang-DSG und den 4Motion-Allradantrieb. Optisch setzt er sich durch 20-Zoll-Leichtmetallräder mit 245er-Reifen und eine Vierrohr-Abgasanlage von den übrigen Modellen ab.



Fotos: Hersteller



Doppelt praktisch

Rameders Heckbox für die Anhängerkupplung TowBox V5 lässt sich um den Skiträger TowSki V5 erweitern.
Preis im Paket: **1137 Euro.**

Strom für Handy, Laptop & Co.



Mit 65, 150 oder 200 Watt bieten drei neue Powerpacks von Hama genügend Leistung, um auch energiehungrige Geräte zuverlässig mit Strom zu versorgen. Ein USB-A- und zwei USB-C-Anschlüsse sind vorhanden. **89 bis 129 Euro.**



Santa Fe: mehr PS und Anhängelast

Hyundai spendiert dem Santa Fe mehr Kraft: Statt 215 PS leistet der 1.6 T-GDI nun 239 PS, zudem steigt die Anhängelast von 1,1 auf zwei Tonnen. Beim Plug-in-Hybrid bleibt es bei 1,1 Tonnen.

Tops & Flops



Toyota stellt der Botschaft des Japanischen Kaiserreichs in Berlin Wasserstoff-Limousine Mirai für ihren Fuhrpark
Des Kaisers neue Gleiter

Als Zeichen des Wiederaufbaus restauriert VW einen T2 Camper, der bei Brandkatastrophe in Palisades/Kalifornien zerstört wurde
Das brannte ihnen auf der Seele

Ex-F1-Pilot Mick Schumacher fährt wieder Monoposto: 2026 startet er in der IndyCar-Serie
Here comes the Son

VW und Rivian bieten gemeinsame E-Auto- und Software-Plattform auch anderen Herstellern an
Laufen zu großer Plattform auf

Bundestag beschließt Gesetz, das doppelte Besteuerung für bidirektionales Laden beendet – E-Auto-Fahrer können durch Stromspeichern/-einspeisen mehrere Hundert Euro verdienen
Eine echte Voltgrube

Am Flughafen Hongkong wird vollautomatisches Parkhaus eröffnet
Nur an der Carderobe abgeben



Rekord: Claas-Häcksler namens Jaguar erntet in Texas in zwölf Stunden 4096 Tonnen Mais
Ohne Fleiß kein Mais

Google Maps wird cleverer: kann nun zu erwartende Dauer der Parkplatzsuche einberechnen
Auf die Dauer hilft nur schlauer

In Hamburg fahren DHL-Lieferwagen mit Graffitis von Sprayern Moses und Taps Pakete aus
Haben eine sprühende Fantasie

GM entwickelt neue Generation des Small-Block-V8-Motors
Für den Small der Fälle

Fotos: Claas, Ford, Rossen Gargolov, Toyota

Hohe Unfallzahlen lösen Diskussion um B196-Führerschein aus, mit dem Autofahrer ohne Prüfung aufs Motorrad steigen dürfen
Ging Krad noch mal gut

Pünktlich zur Heizsaison steigt Dieselpreis auf Super-E10-Niveau
Ein echtes Heizthema



Ford stellt Focus-Fertigung ein – und damit bis zum Escort I von 1967 reichende Kompaktbaureihe
Aus dem Focus geraten

Jeep ruft 113 000 Autos zurück. Grund: Gefahr von Sand im Motor
Für eine Sandvoll Dollar

Da sich viele Lastwagenfahrer nicht an Abstands- und Achslastvorgaben halten, prüft die Autobahn GmbH Sperrung der Wiehltalbrücke auf der A 4
Hält dem Truck nicht stand

E-Auto Spectre findet kaum US-Kunden: Rolls-Royce gibt Rabatt, aber nur 5000 Dollar auf Leasing
Nicht gerade eine Menge Rolls

Verspielt McLaren F1-WM-Titel? Beide Fahrer nach GP Las Vegas wegen Unterboden disqualifiziert
Die verlieren an Boden

Tesla Model Y mit neuer Rekord-Durchfallquote bei erster HU: 17,3 Prozent weisen schon nach drei Jahren erhebliche Mängel auf
Haben sie jetzt mit Prüf und Prügel



18-Jähriger in Osnabrück ist seinen Führerschein schon nach zwei Stunden los – fährt 110 km/h in 50er-Zone
Da fällt uns ein Schein vom Herzen

Mähroboter steckt in Aurich auf Sportplatz fest, verwüstet Spielfeld bei Versuch, sich freizufahren
Mähe, wenn sie losgelassen!

176 Kilometer

maß laut Guinness-Buch der Rekorde der bislang längste Stau. Er ereignete sich im Februar 1980 auf der A 7 zwischen Paris und Lyon

NEUE MODELLE

Für Sie gefahren



1 **BMW** iX3



2 **VW** T-Roc



3 **BYD** Atto



4 **Fiat** 500 Hybrid



5 **Peugeot** 308 SW



6 **Cupra** Raval



7 **Audi** A6 & Q5



8 **Cupra** Formentor



9 **Jeep** Compass



1

Preis:
68 900 Euro
Leistung:
345 kW
Drehmoment:
645 Nm

Fotos: Uwe Fischer, Wolfgang Groeger-Meier

Gleich tut’s weh. Vermutlich sogar ziemlich gewaltig. Zumindest lassen die Bodenwellen, die sich dem BMW iX3 nach einer leichten Biegung auf einer gar nicht mal so provinzigen Landstraße kurz vor Gibraltar in den Weg werfen, Schmerzen erwarten. Schließlich verkneift sich BMW bei seinem neuen Elektro-SUV Fahrwerks-Gimmicks wie Luftfederung und adaptive Stoßdämpfer, zieht zudem serienmäßig 20-Zoll-Räder auf. Doch ähnlich wie der ebenfalls konventionell gedämpfte Mercedes CLA spricht der BMW sorgsam auf die Unebenheiten an, verarbeitet sie akkurat, knufft seine Insassen nur sacht über die bequem gepolsterten Sitze in den Rücken.

Ein Wunder-Fahrwerk also? Na, ruhig, Brauner! Wobei die Spreizung durchaus bemerkenswert ist, schließlich muss auch dieser BMW dem Dynamik-Anspruch der Marke gerecht werden. Doch aktuell muss der iX3 noch mehr Verwerfungen im Asphalt niederringen, mal in längeren, mal in kürzeren Amplituden. Eine wirklich erstaunlich miese Fahrbahn. Abgesehen von einer gewissen Grundstraffheit und einer leichten

BMW iX3

Staksigkeit bei wechselseitigen Anregungen, die von der wegen des hohen Aufbaus nötigen Querversteifung hervorgerufen wird, siegt der iX in diesem Fahrwerk-Fahrbahn-Faustkampf. Somit wächst auch die Freude auf die anstehende längere Autobahnetappe, denn länger am Stück reisen soll er ja können. Schließlich verspricht der Hersteller wegen des 108,7 kWh großen Akkus zwischen den Achsen eine WLTP-Reichweite von bis zu 805, mindestens aber 679 Kilometern. Die maximale Ladeleistung: 400 kW.

Reichweiten-Panorama

Aufgrund des Tempolimits von 120 km/h in Spanien spuckt die Reichweitenanzeige im neuen Panoramic iDrive-Cockpit tatsächlich Werte dieser Größenordnung aus. Überhaupt das Cockpit: Da nun in Spanien wie in vielen europäischen Ländern der Autobahnassistent genutzt werden darf (siehe auch Pro und Contra auf Seite 92), kannst du dich ein wenig damit beschäftigen. Statt des klassischen Info-Displays hinterm Lenkrad hat der iX3 ein schmales dunkles Band, das sich am unteren Rand der Windschutzscheibe über die volle Breite zieht und als Projektionsfläche dient. Sowohl die Basis-Informationen als auch alles, was du in Richtung Beifahrerseite hineinkonfigurierst, lässt sich leicht ablesen.

Zu viel Informationen? Kein Problem, der sogenannte Silent Mode reduziert die Anzeigen auf das unbedingt Notwendige. Das Head-up-Display steht weiterhin zur Wahl, ein zentrales Display mit einer Größe von 17,9 Zoll ist Standard. Bei ihm befinden sich ganz links diverse Shortcuts, darunter der wohl wichtigste: zur Deaktivierung des Warntons bei Geschwindigkeitsübertretung. Zudem lässt sich ein individueller Modus für diverse Einstellungen – unter anderem der Assistenzsysteme – konfigurieren, der bei jedem Fahrzeugstart mit einem Bedienschritt aktiviert werden kann.

Und wie fällt nun der Panorama-Blick auf das Cockpit aus? Tja nun. Es funktioniert an sich prima, doch beim Versuch, die Frage zu beantworten, ob es nun besser als die bisherige Lösung ist, findest du dich rasch dabei wieder, wie du innerlich über das Lenkrad-Design rätselst. Sprich: Panoramic iDrive wirkt nach der ersten Fahrt einfach nur anders, nicht besser, aber auch nicht schlechter als die bisherigen BMW-Cockpits. Immerhin. Das Lenkrad, also die Variante mit den festen Speichen in der 6- und 12-Uhr-Position, soll genau die Besonderheit der Cockpit-Gestaltung unterstreichen, schließlich musst du ja nicht mehr zwischen Pralltopf und oberem Lenkradkranz hindurchsehen, um Tacho-&-Co-Informationen erfassen zu können – das spielt sich ja auf dem Anzeigenband eine Etage höher ab. Wem's nicht gefällt: Eine Lenkrad-Option mit festen Speichen auf 4 und 8 Uhr findet sich in der Aufpreisliste.

Um was ging es noch gleich? Ach ja: Lenkrad, lenken – fahren! Inzwi-



Nur weil es bislang niemand für erwähnenswert hielt: Die markentypische Niere fällt wieder kleiner aus. Innen: eine Handvoll haptischer Bedienelemente



Ein BMW 350? Nein, ein iX3 50 – die vorerst einzige Antriebsvariante. Weitere folgen. Hinter dem Stoßfänger: ausklappbare Anhängerkupplung für bis zu zwei Tonnen

schen weist die Routenführung in Richtung Hinterland. Bergiges Hinterland. Sehr schön. Schließlich will BMW mit der Neuen Klasse die Freude am Fahren neu definieren.

Kurzer Einschub: Was genau bedeutet Neue Klasse eigentlich? Eine neue Fahrzeugarchitektur? Eine neue Plattform gar? Im Grunde handelt es sich um einen Baukasten. Zu dessen Elementen zählen unter anderem das Cockpit, eine neue Generation E-Antriebe inklusive neuer Zellchemie sowie vier Hochleistungsrechner, von denen sich einer, das sogenannte Heart of Joy, um die Fahrdynamik kümmert (siehe Technik-Report Seite 108). Der iX3 sowie der für das Frühjahr 2026 erwartete i3 (nein, nicht die Neuauflage eines Kleinwagens, sondern im Prinzip ein Elektro-Dreier) nutzen eine komplett neue Fahrzeugarchitektur ausschließlich für Elektromodelle.

Die Neue-Klasse-Elemente können auch in bestehende Architekturen integriert werden, was BMW voraussichtlich bei einigen Verbrenner-basierten Baureihen auch tun wird. Der iX3 allerdings wirft sich gerade in die ersten Kehren. Dabei entwickelt der SUV vom ersten Lenkimpuls an erheblichen Ehrgeiz, baut schnell hohe Querbeschleunigung auf bei zugleich geringen Aufbaubewegungen.

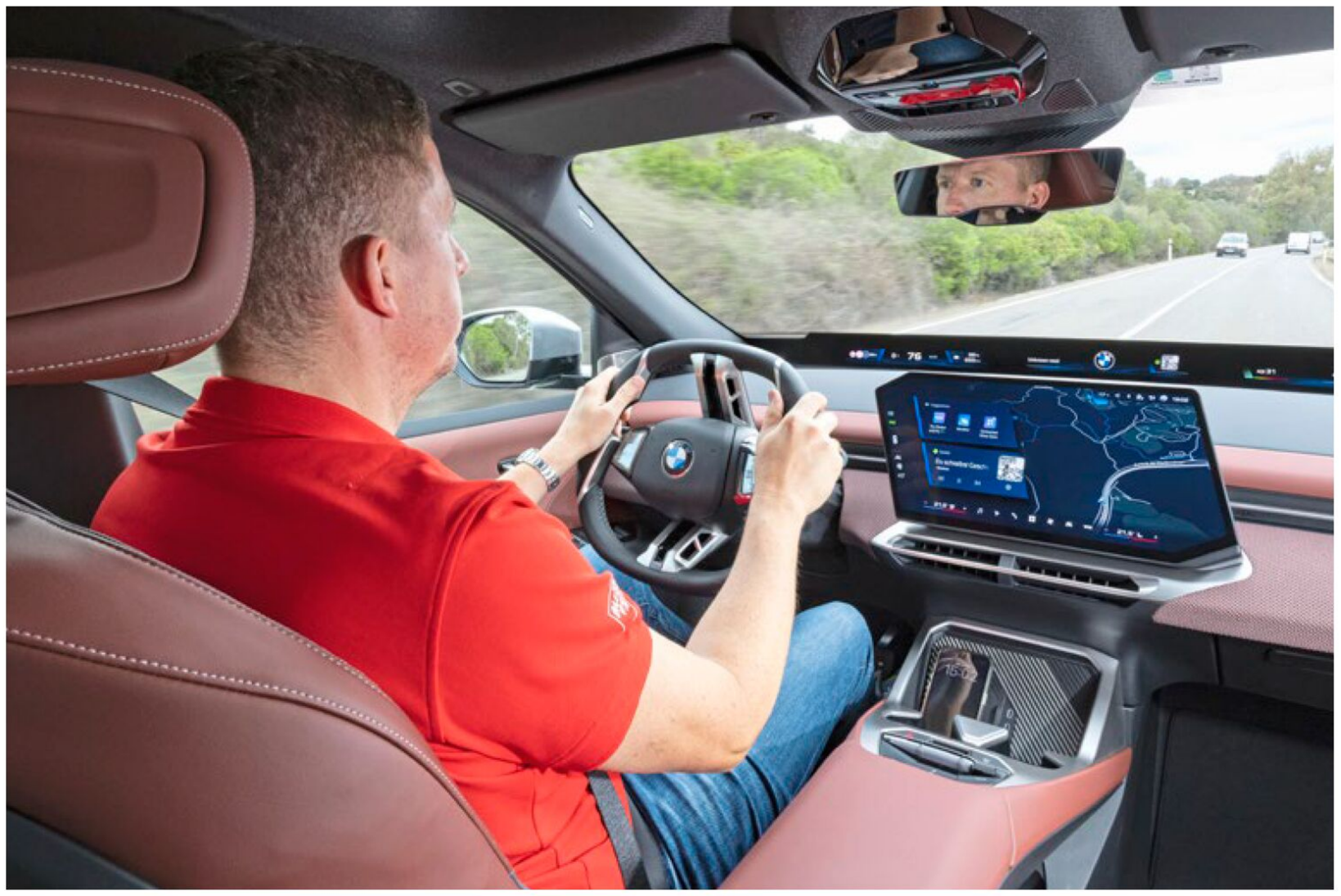
Je nach persönlichem Geschmack mag einem das Lenkgefühl im Anlenken etwas zu überstürzt vorkommen, doch insgesamt bleibt der iX3 noch weit diesseits von Hibbeligkeit. Sprich: Die Anbindung des Fahrers über Lenkung und Vorderräder an die Fahrbahn stimmt, fällt direkt und rückmeldungsstark aus, ohne dass der Geradeauslauf leiden würde.

Verzichten? Möglich

Wie so oft lässt sich auf den Sport-Modus der Lenkung leicht verzichten – er wirkt künstlich-schwergängig statt natürlich-echt. Bereits im Comfort-Modus fährt der BMW mit großer Ernsthaftigkeit schnell, allerdings auch frei von jener Hinterradantriebs-Lockerheit, die das Fahrgefühl der Modelle der Marke einst geprägt hat. Zumindest gilt das für Geschwindigkeitsbereiche, die einen nicht gleich in Konflikt mit der Rennleitung öffentlicher Straßen bringen. Sobald der Reibwert der Fahrbahn sinkt, bei Nässe etwa, und wenn du den Sport-Modus wählst und womöglich noch die Fahrstabilitätskontrolle lockerst, kommt Leben ins Heck. Dort arbeitet eine stromerregte Synchronmaschine mit neuem Kühlsystem und höherer Steifigkeit. An der Vorderachse steckt – ein Novum bei den BMW-E-Antrieben – eine Asynchronmaschine. Die baut leichter und kompakter, trägt so zur Gewichtsverteilung von 49 zu 51 Prozent bei.

Ach ja, hinten. Der Fond. Dort genießen Mitreisende viel Platz, können die Füße leicht unter den Vordersitzen verräumen. Die Neigung der Lehne lässt sich variieren, die Konturlosigkeit der Bank dagegen nicht. Vorteil der E-Plattform: kein störender Mitteltunnel. Vorn hingegen trennt eine fest stehende Konsole die Plätze von Fahrer und Beifahrer voneinander, mit vielen





Ablagemöglichkeiten zwar, doch der grandiose Raumeindruck des eigenbrötlerischen großen BMW-SUV iX findet sich hier nicht wieder.

Doch das nur am Rande, schließlich fährt der iX3 noch. Die beiden Motoren häufen eine Systemleistung von 345 kW auf; der 50er (weitere Antriebsvarianten folgen, schwächere und stärkere) kommt äußerst zügig vom Fleck, lässig, souverän. Mit diesen Attributen lässt sich auch die Fahrsicherheit beschreiben. Ein eigens simulierter Spurwechsel mit Vollbremsung soll gefahren werden, Eingangsgeschwindigkeit 120 km/h. Geht auch mit 132 km/h, ohne dass sich die Augen zu sehr weiten. Im Anschluss folgen einige Kurvenkombinationen auf der Rennstrecke von Ascari, einfach weil es der SUV kann, ganz ohne M-Anspruch.

In der Boxengasse rollt der iX3 aus, kommt per Bremspedal plus spezieller Abstimmung der Rekuperation ganz sanft zum Stillstand. Hat

Text: Jens Dralle

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4782 x 1895 x 1635 mm, Radstand 2897 mm, Kofferraum 520–1750 l, Leergewicht/Zuladung 2285/540 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 255/45 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Asynchron-Elektromotor vorn, Synchron-Elektromotor hinten, Systemleistung 345 kW (469 PS), Systemdrehmoment 645 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität netto 108,7 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	15,1 kWh/100 km

Grundpreis

BMW iX3 50 xDrive	68 900 Euro

FAZIT

Viele Argumente gegen ein Elektrofahrzeug fegt der iX3 von der Straße: Reichweite? Haken dran – auch wenn der harte Test noch folgt. Ladeleistung? Zumindest in der Theorie gut. Sogar die Anhängelast fällt mit zwei Tonnen ordentlich aus. Bleibt nur der Preis. Aber: Der X3-Verbrenner ist in der Basis zwar 10 000 Euro günstiger, doch dann gibt's auch nur den 208-PS-Turbobenziner. Wem das reicht – bitte sehr.





An das Lenkrad mit den Speichen auf 6 und 12 Uhr musst du dich eher gewöhnen als an das neue Display. Dazu: gut nutzbarer Laderaum, viel Platz im Fond





2 VW T-Roc

Preis:
ab 42 460 Euro
Leistung:
150 PS
Drehmoment:
250 Nm

VW erfindet seinen „Volks-SUV“, den T-Roc, neu. Toll, oder? Indes stellt sich die Frage: warum? Schließlich hängt der Bestseller selbst den Golf hierzulande regelmäßig bei den Verkaufszahlen ab. Die Antwort: Das soll auch so bleiben. Und über alle Kritik erhaben war der Kompakt-SUV ja auch nicht.

Deshalb wertet Wolfsburg ihn sichtlich auf. In der zweiten Generation strahlt er mit beleuchteten Logos, Leuchtbändern und flexiblen Matrix-LEDs. Optisch gleicht VW ihn den aktuellen ID.- und Verbrennermodellen wie dem Tiguan an. Dazu wächst der T-Roc um ein gutes Dutzend Zentimeter auf 4,37 Meter in der Länge.

Was er aus der gewonnenen 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 Kofferraum wächst lediglich um 30 Liter auf 475 Liter samt höhenverstellbarem Ladeboden, der sich rund 15 Zentimeter tieferlegen oder zum leichteren Beladen aufstellen lässt. Dank der 40:20:40 teil- und umklappbaren Rücksitzlehne wächst das Abteil auf bis zu 1350 Liter.

Mit Ausnahme der unverkleideten Ersatzradmulde investiert Wolfsburg in spürbar softere Materialien – einer der wenigen harten Kritikpunkte des alten T-Roc war schließlich die lieblose Plastikwüste im Cockpit. Die robusten Kunststoffe verbannt VW beim Neuen ins Untergeschoss und dekoriert Armaturenbrett, Türtafeln und Mittelkonsole mit weichen, teils hinterleuchteten Stoffen.

Und wie beim Golf weichen die ebenso oft kritisierten Touchflächen auf den Lenkradstegen auch beim T-Roc wieder intuitiv bedienbaren Tasten. Und das, obwohl die Anzeigen im Digitalinstrument nicht nur hochinformativ, sondern auch überaus variabel animiert sind: Vom zentral platzierten Drehzahlmesser über reduzierte Ansichten bis zur Navigationskarte lässt sich hier alles bestens ablesbar einspielen. Gleiches gilt für die Projektionen des Head-up-Displays auf die Frontscheibe, das erstmals in den T-Roc einzieht.

Leider integriert nun auch der T-Roc die einst ausgelagerte Klimaeinheit in das (immerhin stark nachgebesserte) MIB4-Infotainment samt vorgelagertem beleuchteten Lautstärke- sowie Temperaturslider. Der 12,9





Um rund zwölf Zentimeter wächst der T-Roc in der Länge. Der Radstand legt um drei Zentimeter zu



Ein Plus von 30 Litern: Der Kofferraum profitiert kaum vom Zuwachs. Die Bodenplatte variiert in der Höhe



Das Comeback des Jahres: echte Tasten auf dem Lenkrad. Der DKG-Wählhebel rückt nun in den Hintergrund

Zoll große, aufgesetzte Touchscreen (Serie ab Ausstattungslinie Life) reagiert zügig und lässt sich dank großer Menükacheln sowie mithilfe der VW-Sprachassistentin Ida nahezu frei von Umstandskrämereien bedienen. Der Gangwahlhebel ist übrigens hinter das Lenkrad gewandert; das schafft in der Mittelkonsole Platz für eine induktive Ladeschale sowie den aus Tiguan und Tayron bekannten Dreh-Drück-Steller für Lautstärke, Fahrmodi oder Ambientelicht.

Ade, Diesel und Schalter

Keinen Platz mehr hat VW dort für einen Schalthebel vorgesehen. Auch Selbstzünder sind nicht mehr im Programm, und Allradantrieb sowie der neue Vollhybrid und das R-Modell starten erst 2026. Zum Marktstart ▷



Fahrmodi und Lautstärke reguliert der Fahrer via Dreh-Drück-Steller. Der 12,9-Zoll-Touchscreen reagiert zügig. Top: die gefühlvolle und präzise Lenkung

verfügbar sind nur mildhybridisierte Benziner, wahlweise mit 116 oder 150 PS. Mit Letzterem bahnen wir uns den Weg vom Flughafen Lissabon entlang der Küste Richtung Cascais. Im dichten Verkehrsgewimmel der portugiesischen Hauptstadt kann der Travel Assist gleich zeigen, was er draufhat: Der T-Roc schlängelt sich spurzentriert und Abstand haltend an Bussen vorbei, lässt schnelle Uber-Fahrer und flinke Liefermopeds passieren. Zudem wechselt der Kompakt-SUV die Spuren selbstständig und passt seine Geschwindigkeit vorauseilend an Tempolimits an.

So kann sich der Fahrer ungestört am Federungskomfort des optionalen DCC-Fahrwerks erfreuen. Es bügelt lange Wellen souverän aus dem sonnengegerbten Asphalt, kämpft aber mit Schlaglöchern, da VW optionale 20-Zoll-Räder montiert hat, die etwas hölzern abrollen. Apropos: Im kurvenreichen Hinterland kann der T-Roc in der R-Line-Version seine sportliche Seite ausleben. Mit einem Dreh zieht er die Dämpfer etwas strammer, ohne dass es gänzlich unkomfortabel wird. Der 1,5-Liter-Vierzylinder dreht williger, das DKG schaltet schneller, und das Handling wird zackiger. Die Lenkung ist zwar leichtgängig abgestimmt, dafür präzise und für diese Klasse erfreulich gut rückmeldend. Auch die Regelsysteme spielen mit: Die Traktionskontrolle arbeitet sauber, und das ESP greift nur selten ein. Einen Sportmodus jedoch hat es nicht. Trotzdem zaubert die Agilität dem Fahrer ein Grinsen ins Gesicht, wenn das Heck fast proaktiv mitschwenkt.



Die 20-Zöller kosten nicht nur Geld, sondern auch Komfort

Mit 150 PS ist der T-Roc vernünftig motorisiert: Flottes Mitschwimmen auf der Autobahn ist kein Problem. Laut VW dauert der 0–100-Sprint 8,9 Sekunden, beim Anfahren boostet der Riemenstarter zusätzlich mit 56 Nm Drehmoment. Und doch wünscht man sich vom eTSI mit VTG-Lader und früh anliegenden 250 Nm bei Überholmanövern auf kurzen Geraden noch mehr Durchzug. Bei der negativen Beschleunigung jedoch lässt sich die Bremse gut dosieren, obwohl der 48-V-Hybrid gern rekuperierend verzögert. Während der Fahrt schaltet der TSI oft fast unmerklich ganz ab oder legt zwei Zylinder still. Das soll – wie auch das Miller-Cycle-Brennverfahren – den WLTP-Verbrauch auf 5,6 l/100 km drücken.

Der T-Roc mag sparsam sein, ein günstiges Vergnügen ist er in der R-Line ab 42 460 Euro jedoch nicht. Das ist fast das Einzige, was der Neue nicht besser macht als der Alte.

Text: Clemens Hirschfeld

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4373 x 1828 x 1573 mm, Radstand 2629 mm, Kofferraum 475–1350 l, Leergewicht/Zuladung 1474/506 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 225/50 R 18.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Siebengang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1498 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 250 Nm bei 1500/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	S 5,6 l/100 km

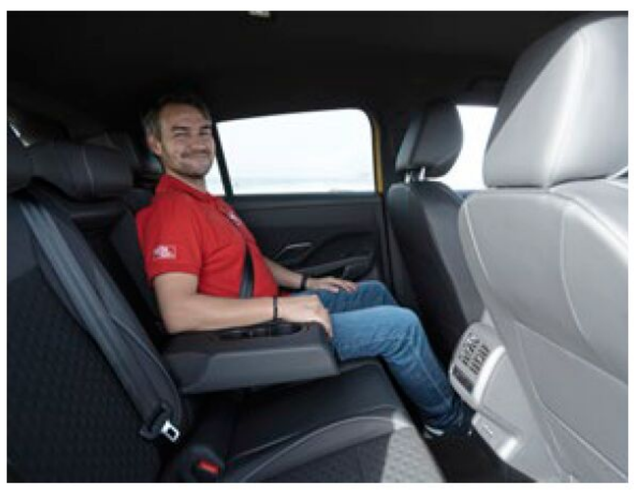
Grundpreis

VW T-Roc 1.5 eTSI R-Line	42 460 Euro

FAZIT

Größer, feiner, moderner, teurer: Der T-Roc wächst außen mehr als innen, mutet dort aber deutlich hochwertiger an. Bei Fahrassistenz und Infotainment ist er up to date, und auch das Kurven hat der Kompakt-SUV nicht verlernt. Das alles hat jedoch seinen Preis: Der fast voll ausgestattete Testwagen kostet rund 50 000 Euro.





Wer nur 1,74 Meter groß ist, freut sich über viel Kopf- und Beinraum



Die Matrix-LEDs strahlen noch heller als die VW-Logos an Front und Heck

Fotos: Tom Schünemann, VW

Der Kia EV4.

Entdecke die Welt in neuem Licht.

Movement that inspires

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Der vollelektrische Kia EV4 gibt dir die Flexibilität, die du in deinem Alltag brauchst. Ob für den täglichen Weg zur Arbeit, den Familienausflug oder spontane Abenteuer – der Kia EV4 passt sich deinem Leben an. Er vereint Funktionalität, Komfort und Stil auf eine Weise, die all deinen Ansprüchen gerecht wird. Durchdachte Details wie bspw. die optionalen Premium-Relaxation-Sitze für kleine Pausen machen jede Fahrt entspannter. Sichere dir jetzt eine Probefahrt unter 0800 777 30 44 und erfahre mehr auf **www.kia.com**

Kia EV4 GT-Line, 81,4 kWh, FWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,8 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km. CO_2-Klasse A.



BYD Atto 2 DM-i

Preis:
38 990 Euro
Leistung:
212 PS
Drehmoment:
300 Nm

Fotos: BYD

Nach einer eher geruhsamen Anfangsphase ging es auf dem deutschen Markt zuletzt steil aufwärts für BYD: 3354 Neuzulassungen im Oktober bedeuteten den erfolgreichsten Monat seit dem Start 2023. Betrachtet man ausschließlich Plug-in-Modelle, rangieren die Chinesen dank des neuen Kombi Seal 6 DM-i Touring mit einem Anteil von knapp neun Prozent aktuell sogar unter den Top-5-Marken.

Passend zu diesem Lauf installiert BYD den Plug-in-Antriebsstrang nun auch in der Kompaktklasse, nämlich an Bord des Atto 2 DM-i – der war bislang ausschließlich elektrisch unterwegs (und bekommt nebenbei auch noch eine Akku-Variante mit 65 kWh, ab 41 990 Euro). Der 212 PS starke DM-i-Antrieb verfügt wie im Seal über einen 1,5-Liter-Vierzylinder mit 98 PS, der primär als Energielieferant fungiert, über ein CVT-Getriebe aber auch die Räder antreiben kann, und einen 145 kW starken E-Motor. Letzterer übernimmt den Löwenanteil der Beschleunigungsarbeit und lässt den Verbrenner derweil meist im effizientesten (und kultiviertesten) Drehzahlfenster laufen.

In der Praxis gelingt das komplexe Zusammenspiel der Bausteine ohne Rucken und Zucken. Der Vierzylinder schaltet sich sanft zu und ist nur bei spontanen Überholmanövern oder hohem Dauertempo (Limit: 180 km/h) deutlicher vernehmbar.

E-Flair zum Plug-in-Preis

Wer mag, kann den Atto 2 auch im reinen Elektrobetrieb fahren; nach WLTP schafft er hier mit dem größeren der beiden LFP-Akkus (Version Boost mit 18 kWh) bis zu 90 km. Auch im Hybridmodus fühlt er sich in den meisten Situationen wie ein E-Auto an; zudem kann er nicht nur extern laden (mit 6,6 kW), sondern auch Strom abgeben.

Preislich sortiert sich der Atto 2 DM-i knapp unterhalb von PHEV-Modellen wie Mitsubishi Eclipse Cross oder Kia Niro ein. Seine Hauptkonkurrenten dürften vorerst aber die eigenen E-Varianten sein.

Text: Stefan Cerchez

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4330 x 1830 x 1675 mm, Radstand 2620 mm, Kofferraum 425–1335 l, Leergewicht/Zuladung 1620/490 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 215/60 R 17.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, E-CVT.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1498 cm³, Leistung 72 kW (98 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 122 Nm bei 4500/min, permanenterregter Synchron-Elektromotor, max. Leistung/Drehmoment 145 kW/300 Nm, max. Systemleistung 156 kW (212 PS), Lithium-Ionen-Batterie (LFP), Kapazität 18,3 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h	7,5 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Gesamtverbr. (WLTP)	1,8 l S + 15,8 kWh/100 km

Grundpreis

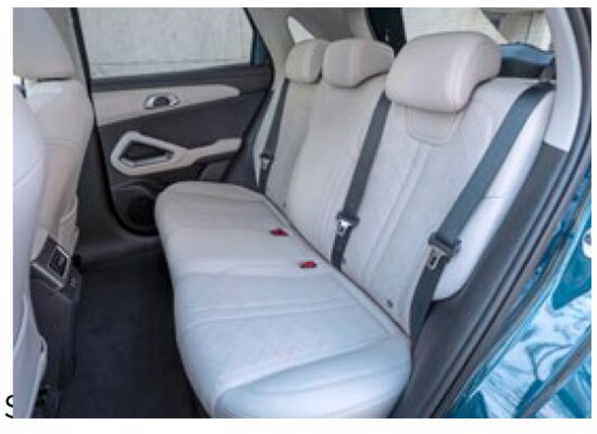
BYD Atto 2 DM-i Boost	38 990 Euro

FAZIT

Der Atto 2 bekommt als PHEV mit großer Batterie einen ordentlichen Reichweiten-Schub. Sein Preis geht angesichts der gebotenen Ausstattung und Eigenschaften in Ordnung; ein echtes Schnäppchen ist er aber nicht.







Ordentliche Materialien im Interieur, erfreulich viele echte Tasten im Cockpit und gutes Platzangebot, gemessen am Format

Mercedes-Benz

IM RÜCKSPIEGEL: DAS, WAS WIRKLICH ZÄHLT.

Während vorne der Verkehr fließt, wird die Rückbank zur Spielecke – für Familienmomente, die bleiben. In der A-Klasse, V-Klasse oder im GLA.

Zeit, die sich lohnt.

JETZT AB 0,99 %* FINANZIEREN

*Der Aktionszins in Höhe von 0,99 % gilt für Bestellungen der A-Klasse und B-Klasse vom 01.10.2025 bis 31.12.2025. Abweichende Konditionen für andere Modelle und/oder andere Konfigurationen möglich. Ein freibleibendes Finanzierungsbeispiel der Mercedes-Benz Bank AG, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für Privatkunden für eine A-Klasse 180[1], Hubraum: 1.332 cm³, 100 kW + bis zu 10 kW, Kraftstoff: Super. Fahrzeugpreis 37.177,09 €, Anzahlung 7.383,20 €, Gesamtkreditbetrag 29.793,89 €, Gesamtbetrag 30.785,91 €, Laufzeit 48 Monate, Gesamtlaufleistung 40.000 km, Sollzins gebunden p.a. 0,99 %, Effektiver Jahreszins 0,99 %, Schlussrate (bei Option der Fahrzeugübernahme) 20.273,91 €, 48 mtl. Finanzierungsraten à 219,00 €. Der Fahrzeugpreis für Ihr ausgewähltes Finanzprodukt enthält individuelle Kundenvorteile und versteht sich zzgl. lokaler Überführungskosten. Ist der Darlehensnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Gemäß den Darlehensbedingungen ist für das Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen. Andere Motorisierungs- und Ausstattungsvarianten gegen Aufpreis möglich. Das abgebildete Fahrzeug enthält Sonderausstattungen. Bei Hinzunahme erweiterter Lieferumfänge ist ein abweichender Jahreszins möglich. Nur solange der Vorrat reicht.

[1]Mercedes-Benz A 180 Kompaktlimousine: Energieverbrauch kombiniert: 6,3–5,8 l/100 km | CO_2-Emissionen kombiniert: 143–131 g/km | CO_2-Klassen: E-D



4

Fiat 500 Hybrid

Fotos: Fiat

Preis:
ab 19 990 Euro
Leistung:
65 PS
Drehmoment:
92 Nm

Den Mutigen hilft das Glück, verspricht bekanntlich ein lateinisches Sprichwort. Zu diesem 500er-Hybrid passt es. Denn dass der 1.0-Firefly-Benziner aus dem Panda in den Motorraum des Elektro passt, ist ja wirklich eine glückliche Fügung. Und es erfordert auch viel Mut, einen 100-Prozent-Stromer in einen 12-Volt-Hybrid zu verwandeln. Der Aufwand und die Kosten sind enorm: Akkublock raus, Getriebe, Kupplung, Tank, Auspuffanlage reinzimmern. Dazu eine andere Fahrwerksabstimmung, der Hybrid ist ja rund 200 Kilogramm leichter.

Hoffnung, dass der neue Verbrenner losknattert wie einst ein zweizylindriger TwinAir, braucht sich aber keiner zu machen. Zwar beglückt der 500, hier als Launch-Modell Torino, mit einem charismatischen Dreizylinder-Sound und trötet bei höheren Drehzahlen fröhlich in den Turiner Himmel, aber dabei ist er sehr, sehr träge. Mehr als 65 PS kann er nicht aufbieten, er ist halt ein Sauger.



Der Schalthebel fühlt sich gut an. Ansonsten keine Unterschiede zum Elektro. Neu: „Hybrid“-Logo am Heck und Lufteinlässe in der Schnauze



Um 100 km/h zu erreichen, sollte man 16 Sekunden lang das Fahrpedal tief in den Teppich stanzen, den Motor voll ausdrehen und zwischendrin flink den zweiten Gang einlegen. Das geht wunderbar fluffig. Die Kupplung lässt sich leicht drücken, der runde Schaltknauf ist ideal positioniert, und die Wege sind nicht zu lang. Auch gut: Der kleine Dreizylinder springt im Start-Stopp-Betrieb sofort an und legt engagiert los. Dass der knuffige Fiat 500 zuvor ein Stromer war, ist ihm nicht anzumerken.

Sparsam, ohne Wirkung

Und dass der mindestens 19 990 Euro teure Zweitürer zu den Hybriden zählt, entdecken auch nur Experten. Der Boost-Effekt des zusätzlich eingesetzten riemengetriebenen Starter-generators (3 kW), gespeist aus einer 12-Volt-Lithium-Ionen-Batterie unter dem Fahrersitz, ist kaum spürbar. Eher fällt auf, wie kräftig der Fiat rekuperiert, sobald der Pilot vom Gas geht. Das kann anfangs stören, aber man gewöhnt sich daran. Im Cockpit, das nichts von seinem fröhlichen Charme verloren hat, präsentiert eine kleine Anzeige den Akkustand.

Mal sehen, ob sich der Aufwand lohnt. Im historischen Fiat-Werk in Mirafiori planen sie jedenfalls, im nächsten Jahr 100 000 Exemplare zu fertigen. Das würde uns freuen. Denn das Glück gehört ja den Mutigen und den Tüchtigen.

Text: Michael von Maydell

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Viersitzige Limousine, L x B x H 3631 x 1684 x 1532 mm, Radstand 2322 mm, Kofferraum 183–440 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 1066/400 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 195/55 R 16.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor

Dreizylinder-Reihenmotor, Hubraum 999 cm³, Leistung 48 kW (65 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 92 Nm bei 3500/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h	16,2 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	S 5,3 l/100 km

Grundpreis

Fiat 500 Hybrid Torino	21 990 Euro

FAZIT

Molto bene, Fiat! Als Hybrid düst der unverändert charmante 500 zwar nicht so eilig durch die Stadt. Aber er fährt sich komfortabel, der robuste Motor und das Getriebe harmonieren miteinander, und letztlich kommen die Fahrer mit einer Tankfüllung weiter als mit einem 500 Elektro. Und der kostet mindestens 3000 Euro mehr.

Frankfurter Allgemeine Zeitersparnis

F.A.Z. Der Tag:
Ihr kompakter Nachrichtenüberblick.

Die App F.A.Z. Der Tag liefert mit nur 10 Artikeln das Wesentliche auf einen Blick. Ausgewählte Analysen und Kommentare, ein täglicher Podcast, ein News-Quiz und personalisierte Beiträge informieren über die Themen, die für Sie zählen. Modern aufbereitet und intuitiv bedienbar.

Jetzt die neue Version im App Store downloaden.



reddot winner 2025

iPhone ist eine Marke von Apple Inc.



5 Peugeot 308 SW PHEV

Fotos: Peugeot

Preis:
42 045 Euro
Leistung:
144 kW
Drehmoment:
300 Nm

Mit den neu aufgelegten 3008 und 5008 konnte Peugeot in diesem Jahr schon den Markt kräftig beleben. Ihren 308, in der Heimat immer noch der Topseller, vergessen die Franzosen dennoch nicht. Eine kleine Modellpflege mit den üblichen optischen Zutaten (neue Lacke und Schürzen, verschärfte Lichtsignaturen und innen andere Stoffe) kann da nicht schaden.

Weniger auffällig, aber für uns spannender sind die Änderungen hinter dem nunmehr illuminierten Löwen-Emblem. Im Bug des 308 Plug-in-Hybrids arbeitet ein neuer Antriebsstrang mit stärkerer E-Maschine, größerem NMC-Akkublock und Siebengang-DKG. Zusammen bringen die Motoren nun 144 kW (vorher 133 kW) auf die Straße, und Peugeot verspricht bis zu 78 Kilometer elektrische WLTP-Reichweite.

Ob im E-Modus oder hybridisch – die Technik-Kombi arbeitet harmonisch. Aggregate und Getriebe leisten sich selbst im Stop-and-Go-Verkehr selten Ruckler. Meist reichen die 92 kW des E-Motors. Und wenn's pressiert, sprintet der PHEV gleichmäßig und zügig nach vorn – schneller ist derzeit kein 308.

Über die Jahre in Würde gereift, ist dieser Peugeot längst kein Rowdy mehr, der übertrieben spitz einlenkt und sich als Sportler ausgibt. Nein, er fährt präzise durch Kurven, verarbeitet selbst tiefe Schlaglöcher gekonnt ohne größere Klopper. Die Vorderachse bietet ordentlich Seitenführung, die Bremse ist leicht zu dosieren. So lässt sich der Kombi auch mal flotter über Land zwirbeln, ohne seinen Fahrer zu stressen. Der Vierzylinder-Verbrenner tönt leise, im Sportbetrieb mit leerem Energiespeicher auch mal etwas kerniger, ohne jedoch aufdringlich zu werden.



Neu: Schaltwippen am Lenkrad. Ansonsten die bekannten Instrumente, digitale Tasten mittig und unter dem Ladeboden kaum Platz





Beständig leise ist die gleichfalls optimierte 115 kW starke E-Variante (ab 43 435 Euro). Ein um rund vier kWh vergrößerter Energiespeicher soll beim Kombi SW zu maximal 410 km Reichweite verhelfen. Und erstmals kann der Fahrer dreistufig (via Schaltwippen) rekuperieren, allerdings nicht bis zum Stillstand oder adaptiv ohne Mithilfe des Tempomats, der sich einfach aktivieren lässt.

Einmal in Schwung (0–100 km/h in zehn Sekunden), fällt beim Stromer schnell auf, dass er kleine Unebenheiten harscher weitergibt und in Kurven früher ans Limit kommt als der PHEV. Auch die Traktion geht früher verloren. Also besser runter vom Gas und die Fahrt genießen. An Sitzkomfort und feinen Materialien mangelt es insbesondere dem teuren GT (3700 Euro Aufpreis) nicht.



Als GT schmückt sich der 308 mit schwarzen Leisten und Schürzen

Beim Laden bleibt weiterhin Geduld gefragt: 100 kW an der DC-Säule müssen reichen, mehr erlaubt die EMP2-Plattform nicht. Neue Modelle auf STLA-Basis ziehen mit 160 kW schneller Strom. Immerhin bietet der 308e jetzt eine Vehicle-to-Load-Funktion. Ein Update nächstes Jahr soll die Ladezeiten verkürzen.

Nachteile? Unvermeidbar

Innen bleibt Peugeot den kleinen 3D-Digitalanzeigen treu – Geschmackssache. Immerhin: Reichweite, Ladestand und Antriebsmodi sind bestens ablesbar. Der größte Nachteil von Plug-in und E-Mobil sind die kleinen Laderäume: nur 467 Liter beim PHEV mit Kombiheck (statt 598 l) und 314 Liter beim Hatch. Wer jetzt weder Plug-in noch Elektro mag, bekommt weiterhin den Mildhybrid mit 145 PS oder auch den bewährten 1,5-Liter-Blue-HDi-Diesel.

Text: Michael von Maydell

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Kombi, L x B x H 4636 x 1852 x 1438 mm, Radstand 2732 mm, Kofferraum 467–1402 l, Leergewicht/Zuladung 1750/435 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 225/45 R 17.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Siebengang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1598 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 250 Nm bei 1750/min, Elektromotor, Leistung/Drehmoment 92 kW/118 Nm, Systemleistung/-drehmoment 144 kW (195 PS)/300 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 17,2 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h	7,7 s
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Gesamtverbr. (WLTP)	2,3 l S + 20,4 kWh/100 km

Grundpreis

Peugeot 308 SW
Plug-in Hybrid 195 Allure ..... 42 045 Euro

FAZIT

Als PHEV fährt sich der 308 gleichermaßen flott wie harmonisch. Die langen Ladezeiten und der kleine Kofferraum sind jedoch von Nachteil.



Cupra Raval

6

Preis:
ab 26 000 Euro
Leistung:
bis zu 166 kW
Drehmoment:
bis zu 290 Nm

Vier Meter lang, vollelektrisch, dynamisch und mit Pfiff. Gibt's nicht? Gibt's doch! Ab Mitte 2026 als VW ID. Polo und sogar als GTI. Halt. Der VW kommt auch – aber später. Denn da war einer schneller. Er trägt nicht nur den Namen eines impulsiven Stadtteils von Barcelona, er ist auch impulsiv. Und früher dran als die MEB+-Verwandtschaft. Martorell vor Wolfsburg – zumindest terminlich. Starten wir also direkt zum exklusiven Trip mit dem Cupra Raval. Vorserie zwar, ergo außen beklebt und innen weitgehend tarnverhängt, doch mit voller Fahrdynamik auf Serienstand. Und hui, nach Zug an den ausfahrenden Türgriffen stehen nicht nur die Chancen gut, sondern auch die Münder offen.

Schon beim Losfahren spürst du, dass die Spanier nicht einfach eine Lenkung in einen elektrischen Kleinwagen gezimmert, sondern sich etwas dabei gedacht haben. Cupra hat als sportiver Konzern-Rebell schließlich einen Ruf zu verlieren – oder besser: nach einer Million verkauften Autos zu zementieren.

Deshalb kommt der Raval mit einer Progressivlenkung, jener je nach Lenkwinkel unterschiedlich verzahnten Lenkstange, plus fein ausgewogenem Handmoment. Das bezeichnet den Unterstützungsgrad der Lenkung, also wie viel Kraft man zum Lenken aufwenden muss. Und das fühlt sich klasse an. Kompakt einerseits, erwachsen und präzise andererseits. Eine ernsthafte, solide Rückmeldung, die dem Fahrer exakt sagt, wo er gerade unterwegs ist im Kamm'schen Kreis und in der Balance aus Haft- und Gleitreibung. Und das Fahrwerk passt: Es legt den Raval eh schon 15 Millimeter tiefer als die Plattform-Basis und arbeitet im VZ mit strafferer Abstimmung, 10 Millimeter verbreiterter Spur und speziellen Achsschenkeln.

Hinzu kommen gripstarke 19 Zoll große 235er-Bridgestones, die gegenüber vergleichbaren Leichtlaufreifen laut Technikchef Werner Tietz zwar etwa 20 Kilometer Reichweite kosten, jedoch wesentlich zur gewünschten Dynamik beitragen. Eine reuearme Dynamik, denn die adaptiven Dämpfer beherrschen auch angemessenen Komfort. Vor allem aber kümmern sie sich um die akkurate Anbindung des 1,6-Tonners an den Asphalt. Obwohl ausschließlich vorderradgetrieben, setzt das von uns gefahrene Topmodell VZ seine 166 kW und 290 Nm sauber um, sprintet in weniger als sieben Sekunden auf 100. Störende Eingriffe beim engagierten Kurvenkratzen? Kaum. Stattdessen verhilft das elektronische Sperrdifferenzial zu mehr Traktion und Einlenkpfeffer.

Selbst die Bremse steht dem Herumsausen nicht im Weg. Cupra verwendet ein sogenanntes Onebox-System, das sowohl hydraulische Bremse und Rekuperation als auch das ESP direkt miteinander verheiratet, mit dem Ziel eines transparenten, ausreichend festen Pedalgefühls. Check. Natürlich reagiert eine rein konventionelle Bremse noch trockener, aber diese hier kann schon was. Zumal sie statt auf Trommeln hinten auf Scheiben rundum wirkt. Das lasse sich wegen der gleichen Druckverhältnisse einfacher abstimmen, verrät Tietz,



und komme damit letztlich sowohl der Dosierbarkeit als auch der Wirkung entgegen.

Nach kurzer Zeit verwächst man regelrecht mit dem Raval, der wieder einmal beweist, dass vier Meter ein ideales Autopackage sind. Nicht zwickend eng, nicht sinnfrei groß, stattdessen passend kompakt. Slim Fit. Toll. Schließlich soll der Raval auch als familientaugliches E-Auto dienen, Schwerpunkt auf dem stadtnahen Bereich. Was ihn nicht daran hindert, als VZ unterschiedliche Fahrmodi von komfortabel oder reichweitenstark über individuell bis Performance oder Cupra zu bieten. Jeweils verbunden mit dem entsprechenden Set-up, das neben Sound, Dämpfereinstellung, ESC und Leistungsabgabe auch die Rekuperation einschließt.

Insbesondere dynamische Fahrer, so Tietz, schätzen beim Lupfen des Fahrpedals diese Art Motorbremse, um sie beim Einlenken zur Radlastverschiebung zu nutzen: vorn mehr Grip, hinten wegen der Entlastung etwas weniger, ergibt ein agileres Kurvenverhalten. Keine Lust auf starke Reku? Über die Wippen am Lenkrad ist sie einstellbar, etwa zu Automatik, „aus“ oder besonders ausgeprägt.

Ausgeprägt ist auch der Cupra-Charakter des Raval, insbesondere beim VZ, der mit sehr haltstarken Sitzschalen, einer Sennheiser-Musikanlage, expressiven Rädern und vor allem der Extraleistung aufläuft. Darunter gibt’s zehn Kilowatt weniger, dafür etwas mehr Reichweite (450 statt 400 Kilometer) aus dem 56 kWh großen Akku. Etwa Ende 2026 kommen weitere Varianten mit kleinerem Akku (um 48 kWh) sowie weniger Leistung, die dann auch den Stickerpreis von 26 000 Euro ermöglichen. Die stärkeren Varianten erfreuen Cupra-Freunde mit Matrixlicht, schimmerndem Optionslack „Plasma“ oder einer bunten 3D-Lichtinszenierung vorn und hinten.

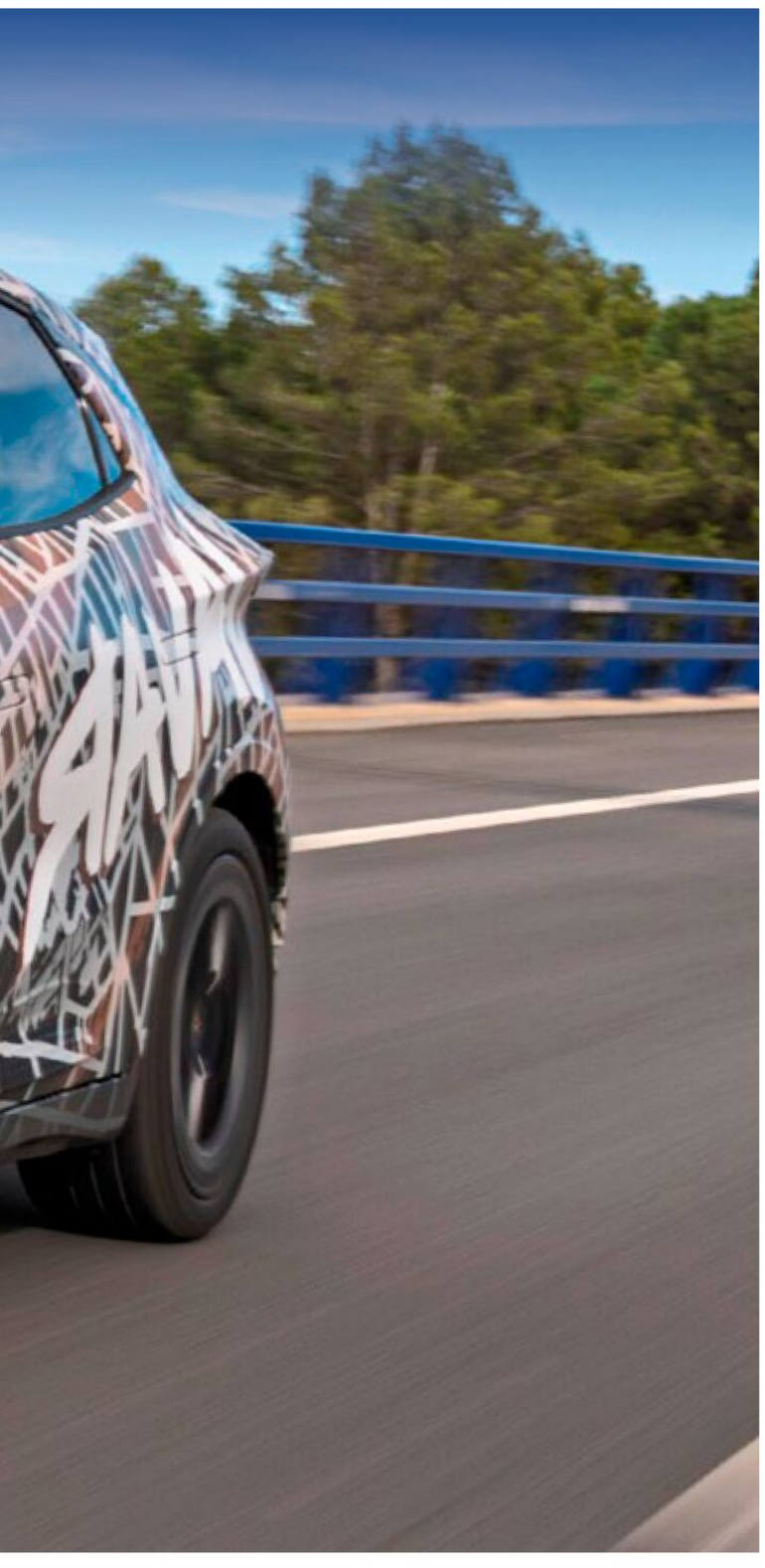
Mal gucken, ob der Kleine von Cupra damit seinen Freunden aus dem Konzern heimleuchten kann. 2026 wird spannend!

Text: Jörn Thomas



Fotos: Cupra

Neben dem dynamischen und damit relativ teuren VZ wird es auch preiswertere Raval-Versionen geben



Trotz Vorderradantrieb gute Traktion und feines Handling, gut nutzbare Leistung mit Fahrspaßgarantie. Reichweite? Alltagstauglich

FAZIT

Die Bitten wurden erhört: Jetzt kommen die bezahlbaren kompakten Stromer mit Pfiff. Solche wie der Cupra Raval. Circa vier Meter lang, zeitgemäß digital und angemessen dynamisch, in der Topversion sportlich mit Leistung und präzisem, spaßigem Handling.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie*

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 4046 x 1784 x 1518 mm, Radstand 2600 mm, Kofferraum ca. 380 l, Leergewicht ca. 1,6 Tonnen.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor*

Permanenterregter Synchron-Elektromotor, Leistung 166 kW (226 PS), max. Drehmoment 290 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 56 kWh.

Fahrleistungen*

0–100 km/h	< 7 s
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	k.A.

Grundpreis

Cupra Raval (Basis)	ab 26 000 Euro

* Vorabdaten Cupra Raval VZ



Auch wenn der Raval noch prototypenmäßig beklebt ist: Fahrdynamisch repräsentiert er den Serienstand



Audi A6 und Q5 TDI 220 kW

Auf Basis von Kundenfeedback werden A6 und Q5 bereits kurz nach Marktstart einer umfassenden Modellpflege unterzogen.

Darin: reformierte Bedienung, neue Instrumente sowie ein Allererste-Sahne-TDI

Manchmal werden große Nachrichten von kleinen überschattet. Und das hier ist so ein Fall. Eigentlich soll es um die Einführung des neuen Dreiliter-Diesel gehen, der mit sofortiger Wirkung ins Angebot von A6 und Q5 einzieht, um sich direkt als Ideallösung hervorzutun – so viel gleich vorweg. Bevor wir aber in die Details des mildhybridisierten V6 einsteigen, müssen wir unbedingt von Updates erzählen, die von noch größerer Bedeutung sind – zumal sie sämtliche Modelle der PPE- und PPC-Plattformen betreffen.

Die Rede ist erstens vom neu arrangierten Instrumenten-Display. Bingo, der einfältige Look ist nach kurzer Amtszeit schon wieder passé, ab sofort gibt's nicht nur mehr Struktur und Kontrast, sondern, Szenenapplaus, sogar ein zentrales Rundinstrument, das je nach Antriebsart entweder den Energiefluss oder die Drehzahl anzeigt. Obendrein hat man fortan (endlich!) wieder die Möglichkeit, per View-Taste verschiedene Arrangements durchzuschalten, darunter auch die zuletzt schmerzlich vermisste Kartenansicht.

Zweitens befindet sich auch die Lenkradbedienung in einem Renovierungs- oder besser Rückabwicklungsprozess. So werden die weithin verfluchten kapazitiven Slider mit sofortiger Wirkung durch die aus den Vorgängermodellen bekannten Dreh-Drück-Walzen ersetzt. Nächstes Jahr fliegen dann auch noch die Touch-Klick-Felder raus. Zugunsten? Leibhaftiger Tasten! Wir danken im Namen unseres Nervenkostüms.

Flankiert wird die notfallmäßige Modellpflege von einer Großzahl weiterer Quality-of-Life-Features: Auf Wunsch verbaut Audi ab sofort eine Dashcam mit autarkem SSD-Speicher, deren Aufzeichnung über einstellbare Fahrereignisse gestartet werden kann, zum Beispiel durch Lichthupen oder Warnblinken; der Front Assist beherrscht fortan fahrspurgebundenes Ausweichen zur Vermeidung von Offset-Kollisionen mit Randsteinparkern oder schunkelnden Radfahrern; das Infotainment-System lässt sich mit einer Gaming-Schnittstelle und sogenannten Erlebniswelten (samt Ambiente-Lightshow und fahrstilabhängiger Musikuntermalung) aufpeppen. Und zudem ist der Park Assist Pro nun in der Lage, sich Wege von und zu Stellplätzen digital einzuprägen, um sie dann automatisch zu verfolgen.

Wucht und Ordnung

Tatsächlich darf man aber auch noch selbst Hand und vor allem Fuß anlegen, was mit dem Topdiesel ein echtes Vergnügen … korrigiere: wieder ein echtes Vergnügen ist. Entscheidend: sein butterweiches Anfahr- beziehungsweise Ansprechverhalten. Nachdem die 50-TDI-Versionen der Vorgänger aufgrund der nachträglichen Maßnahmen zur Emissionsreduktion unter einem erheblichen Turboloch gelitten hatten, lag das Argusaugenmerk vor allem auf dem unteren Drehzahlbereich. Statt Ebbe herrscht dort nun Springflut – auch weil die Audianer das einstige Reaktionsproblem von allen Seiten in die Zange nahmen. Nicht nur der V6-Mo-





Die kürzere Achsübersetzung presst den Q5 fühl- und messbar rabiater los als den A6. Als Sportback ab 72 300 Euro



Das reformierte Display gibt's ab sofort, dito die Lenkradwalzen. Tasten drum herum folgen. Nur im Prototyp: die Not-Aus-Buzzer



In Kooperation mit den MHEV-plus-Impulsgebern und dem EAV stemmt der V6-TDI den A6 bereits bei 1500/min mit 580 Nm voran

tor selbst wirkt um Welten wacher im Kraftaufbau, er genießt auch tatkräftige Unterstützung aus der E-Abteilung. Einen Teil der Souveränität steuert das 48-Volt-basierte Mildhybridsystem MHEV plus bei, das über einen Riemenstarter- und den Triebstranggenerator mit anpackt. Zusätzlich wird der Abgastrakt von einem elektrisch angetriebenen Verdichter (EAV) vorgeladen, sodass sich der Turbo erst auf Touren bringen und dann nahtlos in den Kraftfluss einklinken kann.

Der komplexe Kanon lässt den A6 und den (kürzer achsübersetzten) Q5 wuchtig respektive kernig loslegen, vermag das hohe Gewicht der Architektur mit 580 Nm rauszuwaschen und dabei freudig hochzudrehen. Selbst der Doppelkuppler, der Gangwechsel in der Vergangenheit gern mal wie eine Staustufe in die Leistungsentfaltung hackte, bringt die wohl souveränste Motorisierung im PPC-Kollegium nicht aus ihrem Flow.

Text: Stefan Helmreich

TECHNISCHE DATEN

Audi		A6 TDI Quattro 220 kW	Q5 TDI Quattro 220 kW
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	
Hubraum	cm^3	2967	
Leistung	kW (PS) bei 1/min	220 (299) bei 3620	
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	580 bei 1500	
Leistung E-Motor (TSG)	kW	18	
Länge × Breite × Höhe	mm	4999 × 1875 × 1452	4717 × 1900 × 1647
Radstand	mm	2923	2820
Gepäckraum	l/VDA	452	520–1473
Beschleunigung 0–100 km/h	s	5,2	5,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250
WLTP-Verbrauch ges.	l/100 km	5,3 D	5,8 D
Grundpreis	ab Euro	68 500,–	69 800,–

FAZIT

Die Kurskorrekturen schreiten voran. Nach der Nomenklatur (ja, der A6 hätte um ein Haar A7 geheißen) ist jetzt das Cockpit dran. Die banalen Instrumente weichen einem variantenreichen Look mit zentraler Runduhr. Statt Touchfeldern am Lenkrad bekommen alle PP-Modelle Walzen und (in Bälde) Tasten zurück. Neu an Bord ist zudem ein famoser, weil feist und spontan loslegender V6-TDI, der dank Vorverdichter und 48-Volt-Boost das Zeug dazu hat, das ermattete Diesel-Image wieder auf Hochglanz zu polieren.



Cupra Formentor VZ5

Fotos: Cupra

Leistung: 390 PS
Drehmoment: 480 Nm
0–100 km/h: 4,2 s

1-2-4-5-3: der Countdown für die Wiedergeburt des VZ5? Nö, bloß seine Zündfolge. Alle dachten, der Reihenfünfer sei tot, gemeuchelt von Regularien, erstickt von Gesetzen, gestolpert über seinen Nonkonformismus. Doch da isser wieder, Revival des kultigen 2,5-Liters im frisch facegelifteten Crossover-Cupra. Hier darf der verloren geglaubte Fünfzylinder noch mal ran. Mit 390 PS und jeder Menge Fahrfreude. 4000-mal wird es ihn geben, erstmals als Links- und Rechtslenker – die Mädels und Jungs in UK, Australien und Co. wissen halt auch, was gut ist. Und lieben wie die meisten Verbrenner-Fans die oben erwähnte seltene Zündfolge.

In den 2000er-Jahren genutzt als platzsparende Alternative zum Sechszylinder, der sich ja nur ungern ins Frontantriebs-Layout mit Quereinbau pressen lässt, begeistert der Langhuber seit seinem eher müden Start im US-Jetta Freunde charakterstarker Unterhaltung. Ohne darüber die Dynamik schleifen zu lassen. 390 PS, 480 Newtonmeter Drehmoment, Fenster der Spitzenleistung zwischen 5700 und 7000/min. So weit, so gut. Zumal dargereicht per Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und einem Allradantrieb, der Spaß versteht. Genauer gesagt Torque Vectoring für gesteigerten Kurvendrang und Heck-Lebendigkeit.

Das Fahrwerk mit den DCC-Adaptivdämpfern legt den Formentor noch einen Tick tiefer als die Vierzylinder-Geschwister, die großen Sechskolben-Akebono-Zangen beißen vehement in die vorderen 375er-Scheiben. Ergo, das hier ist kein Nostalgie-Crossover mit Kultmotor, sondern ein feiner zeitgemäßer Sportstyp mit Verbrenner ohne E-Hilfe. Weder federleicht noch superspitz, aber: sauber, sahnig, sehnig und solide.

Ganz nebenbei mit einer aktiven Sitzposition in haltstarken Schalensitzen versehen. Überhaupt passt der sauber verarbeitete Innenraum mit gut ablesbaren Instrumenten und Displays sowie der zum Teil immer noch mit echten Tasten gelösten Bedienung perfekt zum Anspruch. Danke für den gelungenen Mix aus analog und digital! Und für die gute Übersicht, die sich beim Kurvenmampfen auszahlt.

Und Kurven schmecken dem VZ5: anbremsen, reinhalten, rausbeschleunigen – je nach gewähltem Fahrmodus zwischen schienenähnlich und heckbetont spaßig. Die Federung grundsätzlich straff und intensiv rückmeldend, jedoch mit genug Nachgiebigkeit, um auch auf ungepflegten Nebenstrecken Spaß zu liefern. Auf besseren Oberflächen dürfen „Performance“ oder „Cupra“ helfen, die 20-Zoll-Räder durchzukneten.

Und jetzt: Musik

Jetzt röhrt der Fünfzylinder endgültig offenherzig (auch) aus der Vierrohr-Akrapovic-Abgasanlage, wird vom Getriebe noch härter rangenommen, inklusive Downshift-Gasstößen und Turbo-Abblasseufzern. In 4,2 Sekunden stanzt der VZ5 auf Tempo 100, sagt Cupra, danach darf er so schnell, wie er will, im englischen Pressetext stehen 280 km/h. Klar: Wer so fantastisch klingt, sollte, wenn er will, auch schnell rennen dürfen.

Text: Jörn Thomas

Gut sortiertes, ordentlich verarbeitetes Cockpit. Passende Sitzposition in tollen Schalensitzen. Und der Klang: super!





TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4450 x 1839 x 1511 mm, Radstand 2680 mm, Kofferraum 420–1475 l, Leergewicht/Zuladung 1683/437 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 255/35 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Siebengang-DKG.

Motor

Fünfzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2480 cm³, Leistung 287 kW (390 PS) bei 5700/min, max. Drehmoment 480 Nm bei 2250/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	k.A.

Grundpreis

Cupra Formentor VZ5	k.A.

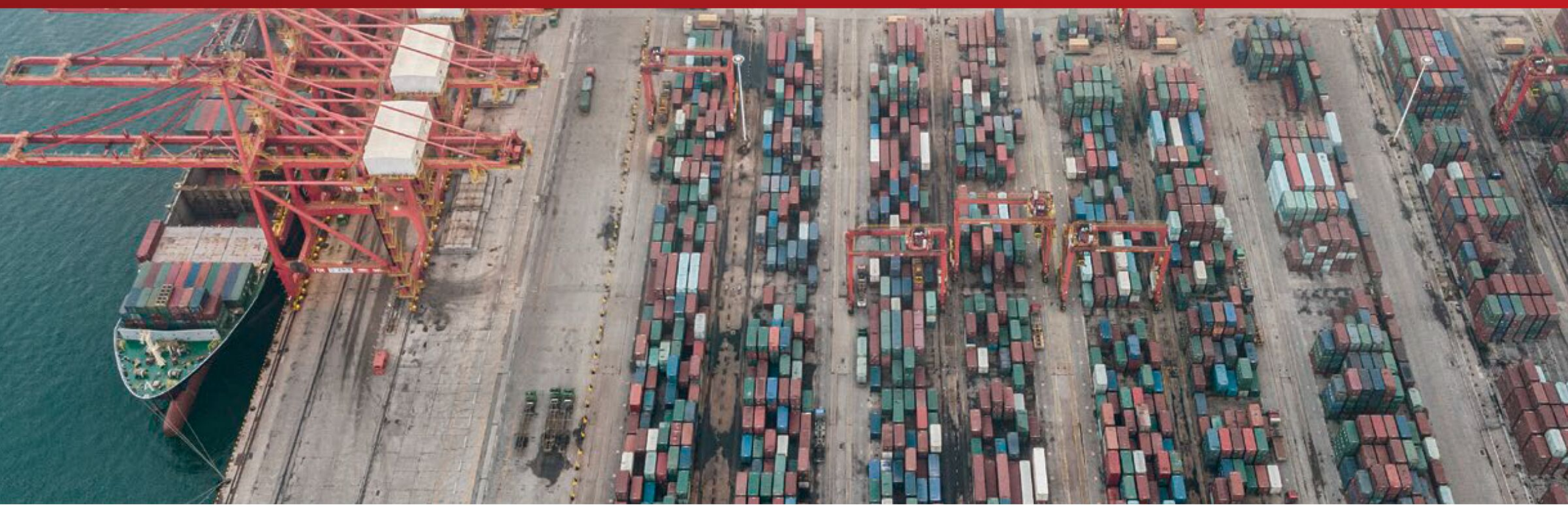
Abmessungen und Gewicht Vorabdaten

FAZIT

Es ist nicht nur der Klang, es ist das komplette Fahrgefühl des Reihenfünfzylinders. Er ist trotz schärferer Bestimmungen ein kultiger Typ geblieben, der auch rackern kann, vollfett durch die Drehzahlmitte marschiert. Passt super zum rundum ausgewogen präzise fahrenden Formentor. Ein würdiges Topmodell!



Wo bleibt der Aufschwung?



Hier sind die Fakten.

FOCUS



Mischung aus berühr- und drucksensiblen Flächen am Lenkrad; neuer Drehschalter fürs Getriebe







Fotos: Jeep

16 cm mehr Radstand als bisher ermöglichen bequemes Sitzen im Fond. Viele Ablagen, 550 l Kofferraumvolumen



Preis:
50 400 Euro
Leistung:
157 kW
Drehmoment:
345 Nm

We're not like others", lautet eine der ersten Botschaften bei der Präsentation des neuen Compass. Warum das so wichtig ist? Weil die dritte Generation des Kompakt-SUV auch auf den STLA-Medium-Baukasten der Stellantis-Gruppe zurückgreift – so wie Citroën C5 Aircross, Opel Grandland oder Peugeot 3008

Also gilt es, all das herauszuarbeiten, was diesen Jeep von seiner Konzern-Verwandtschaft unterscheidet. Und von seinem Vorgänger. Der basierte noch auf einer Fiat-Konstruktion und fiel etwas zierlicher aus. Jetzt verbessern plus 16 Zentimeter beim Radstand, plus 14 bei der Länge und plus 8 Zentimeter in der Breite das Platzangebot merklich, ohne dafür klassenübliche Abmessungen zu sprengen; 4,55 Meter misst der Neue.

Äußerlich mit kantig-vertrauten Linien und abenteuerlustiger Bodenfreiheit (20 cm) sofort als Jeep erkennbar, fällt der zweite Blick auf die flache Scheinwerfer- und Kühlerpartie. Der markentypische 7-Slot-Grill ist beim neuen Compass grundsätzlich verschlossen, zu Kühlzwecken öffnen sich nur bei Bedarf drei Lamellen im unteren Teil der Frontschürze („Active Shutter"). Dank diesem Kniff und weiterem aerodynamischen Feinschliff erreicht der im süditalienischen Melfi gebaute SUV einen c_w-Wert von 0,29.

Breite Antriebspalette

Anders als beim kleineren Avenger, der für Deutschland ursprünglich als reines Elektromodell konzipiert war, startet Jeep beim Compass von vornherein mehrgleisig: Zum Start gibt es einen Mildhybrid mit 1,2-Liter-Dreizylinder und Elektro-Unterstützung im Sechsgang-Doppelkuppler (Systemleistung: 145 PS) sowie den von uns gefahrenen 157 kW starken Stromer mit 74-kWh-Akku. Auch er fährt mit Vorderradantrieb vor, ist aber gut 530 Kilogramm schwerer. Eine stärkere Variante (170 kW) mit größerer Batterie steht ebenso in den Startlöchern wie die Plug-in-Version mit 195 PS und – später im nächsten Jahr –



Jeep Compass

der 276 kW starke Elektro-Allradler 4xe mit zweitem Motor an der Hinterachse.

Bei der Inspektion des Interieurs notieren wir vertraute Stellantis-Elemente wie das breite Zentraldisplay oder den Handbremsschalter, aber auch Compass-Spezialitäten wie den neuen Drehregler fürs Getriebe oder das Multifunktionslenkrad mit Touch- und Druckflächen. Den grundsätzlich angenehmen Sitzen mit optionaler Massagefunktion, den vielen Ablagen und dem ordentlichen Platzangebot stehen teils einfache, harte Kunststoffoberflächen gegenüber, etwa an den Türverkleidungen.

Doch die sind schnell vergessen, wenn sich der Jeep in Bewegung setzt. Bei der ersten Ausfahrt erfreut der Stromer mit harmonischer Kraftentfaltung und einem angenehmen Pedalgefühl der Bremse. 345 Nm Drehmoment kaschieren erfolgreich die Tatsache, dass der Elektro-Compass rund 2,1 Tonnen auf die Waage bringt. Als Bonus gibt's auf Tastendruck einen gut nutzbaren Ein-Pedal-Modus und vier Fahrprogramme, die verschiedene Antriebs- und Lenkungs-Kennlinien miteinander kombinieren. Auf kleinen Landstraßen mit Sanierungsbedarf bleibt der Jeep im Aufbau lange ruhig und federt mit seinem konventionellen Fahrwerk manierlich, solange man es nicht übertreibt. Bewusst zu schnell überfahrene Temposchwellen quittiert er allerdings mit hörbarem Protest-Poltern.

Letzteres könnte auch von Elektro-Fans drohen. Denn während die Compass-Preise bei 39 900 Euro für den Mildhybrid starten, ruft Jeep für den BEV mindestens 47 900 Euro auf. Also doch wie bei den anderen.

Text: Stefan Cerchez

FAZIT

Der neue Compass ist kein knochiger Offroader, sondern eine alltagstaugliche und optisch eigenständige Euro-Adaption der Markenversprechen von Freiheit und Robustheit.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4552 x 1928 x 1675 mm, Radstand 2795 mm, Kofferraum 550 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 2123 kg/k.A.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/50 R 20.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Elektromotor vorn, Leistung 157 kW (213 PS), max. Drehmoment 345 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität netto 74 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....8,5 s

Höchstgeschwindigkeit..... 180 km/h

Gesamtverbrauch (WLTP).....17,5 kWh/100 km

Grundpreis

Jeep Compass First Edition.....50 400 Euro

QUO VAD



IS, Q3?



Fotos: Hans-Dieter Seufert

Audi legt die dritte Generation des Q3 auf. Als 272 PS starker **PLUG-IN-HYBRID** soll der kompakte SUV mit Power, Effizienz, entsprechend hoher Reichweite und gutem Komfort überzeugen. Läuft? Abwarten.

Der 15. Februar 2024, erster Tag der fünften auto motor und sport am Kiosk, war ein guter Tag für den Q3, ja vielleicht sogar der beste. Da prangte er als knallblauer 45 TFSI Quattro auf dem Titel – im Trio mit BMWs X1 und dem frisch aufgebügelten GLA. Und einige Seiten später gewann er den Vergleichstest knapp vor dem BMW und dem Benz, obwohl sein 245 PS starker TFSI mit 9,6 Litern auf 100 Kilometern viel Sprit einforderte.

Nun also der Q3 der dritten Generation auf dem Deckblatt. Diesmal weiß lackiert, als Sportback, als Plug-in-Hybrid und deutlich kräftiger. Womit wir direkt in den Fahrbetrieb starten. Das klappt sachte und leise. Selbst mit vermeintlich leeren Zellen und tiefgefroren fährt der SUV tapfer mit dem Schub seiner 330 Nm starken E-Maschine an. Der 1.5 TFSI hilft bei solchen Zuständen schnell mit – ohne Ruckeln und ebenfalls leise. Überhaupt arbeiten der 177 PS starke Verbrenner, der E-Motor und das Sechsgang-DKG über den gesamten Testverlauf harmonisch zusammen. Selbst die Rekuperation, adaptiv oder in zwei Stärken wählbar, funktioniert meist geschmeidig. Klasse, denn so mancher Audi gab sich da zuletzt etwas rauer.

Schwächen finden sich dennoch. Ist auf der Autobahn mit leerem

CAR-GUIDE

SEGMENT: Kleine SUV mit Premiumanspruch und starken Antrieben

KOSTEN: Einen Basis-Q3-Sportback gibt's ab 46 450 Euro. Der e-hybrid hier ist 4700 Euro teurer

KONKURRENTEN: BMW X1 xDrive25e, Mercedes GLA 250 e, VW Tiguan 1.5 eHybrid



Als S line kommt der Q3 mit Sportsitzen, weichen Stoffen und einer schicken Instrumententafel

Akku viel Schub gefordert, klingt der Verbrenner für manche Tester schon zu kernig. Energisches Fahren durch Kurven und Kehren mit maximalem Schub bestraft der Audi mit leichtem Gezerre in der unauffälligen Lenkung und scharrenden Vorderrädern. Eilige Kurvenmanöver schätzt der frontgetriebene SUV auch nicht; noch lange vor dem Limit greift das ESP kräftig ein.

Darüber hinaus verwundert der Q3 im Alltagsverkehr beim Abbremsen bis zum Stillstand gelegentlich mit einem diffusen, pulsierenden Bremsgefühl – so, als regele das ABS auf trockener Straße. Die Verzögerungswerte selbst sind sensationell: 33,1 und 32,9 Meter mit kalter und warmer Anlage. Kräftiger verzögert vielleicht noch ein RS6 Performance.

Ein Wagen für sportliche Fahrer ist dieser Audi dennoch nicht. Für uns okay, schließlich klebt auf seinem vorderen Kotflügel ein e-hybrid-Logo. Somit zurück in die Elektromobilität, und zwar am schnellsten mit der EV-Taste in der eleganten Mittelkonsole. Dann fährt der PHEV zügig an und bleibt bei gemäßigtem Tempo effizient.

Auf unserer E-Runde reichen ihm 15,5 kWh/100 km.. Super! Der Akku fasst netto 19,7 kWh. Da spricht wenig gegen eine emissionsfreie 100-Kilometer-Tour bei einstelligen Temperaturen. Oder man reserviert sich etwas Energie im EV-Menü. Immer gut für die heimische Spielstraße. Seltsam ist nur, dass der Audi beim Wechsel aus dem EV-Mode zurück in andere Fahrprogramme die Buchung vergisst, sie also neu eingeloggt werden muss. Also gleich ein Post-it aufs abgeflachte Lenkrad kleben.

Laden? Mit Hindernissen

Den Stromspeicher füllen, das kann oder eher darf der Verbrenner nicht. Nett: Im Bordcomputer erscheint ein kleiner grüner Marker in der Füllstandsanzeige. Eine plakative Kraftflussanzeige direkt in den virtuellen Instrumenten hielten die Software-Experten leider für irrelevant. Hierzu gilt es entweder den Drehzahlmesser zu deuten oder die EV-Seite im Infotainment aufzurufen.

Wenig zu mäkeln gibt es am tastenarmen MMI, wenngleich wir die handfesten Klimaregler im Vorgänger schon vermissen. Die Icons sind groß, die zahlreichen Menüs klar strukturiert, die wichtigsten Funktionen leicht zu finden. Zwei langwierige Systemabstürze – gerade als uns der Audi von der Autobahn zur ausgesuchten Säule lotsen sollte – mindern allerdings den guten Eindruck.

Am Schnelllader selbst ist der Testwagen mal besser, mal schlechter drauf. 30 Minuten bei 30 kW an einem Tag? Gerne doch. 48 Stunden später reichen 40 Minuten, und alle Zellen sind wieder gut gefüllt. Im Peak liegt der Q3 mit 49,6 kW knapp unter der Werksangabe. Beim Stopp an der Säule empfiehlt sich übrigens etwas Gestöber durch die inhaltsstarken Ladetipps. Möglichst eine Säule zu suchen, an der kein anderer Stromer steht, das ist ja schon ein recht gängiger Vorschlag. An der Drehstrom-Wallbox gilt es die üblichen zwei Stunden einzuplanen.

Überhaupt nicht mehr zeitgemäß und daher umso mehr zu würdigen ist die hohe Materialqualität in Kombination mit einer formschönen Instrumententafel. Nahezu überall weiche, aufgeschäumte Flächen in einheitlichen Farbtönen, wertige Tasten mit silbernen Einsätzen, Gummi-

13,4
Sekunden

Rein elektrisch angetrieben, beschleunigt der Audi in 3,8 Sekunden auf 50 km/h und ist nach 13,4 Sekunden 100 km/h schnell. Im Alltag reicht das völlig aus



In der Nacht erstrahlen die Audi-Ringe und das Leuchtenband glühend rot. 1050 Euro kostet der Spaß





Der Kofferraum ist klein, ebenso das Unterbodenfach. Dafür punktet der Q3 mit seiner flexiblen Rückbank, montiert in einem kuscheligen Fond





Klimaautomatik und Sitzheizung lassen sich per Screen und Sprache regeln. Dem Lautstärkeregler bleibt Audi aber treu. Vier Fahrmodi stehen dem Piloten zur Wahl



„An diesen Blinkerhebel werde ich mich kaum gewöhnen“

Michael Pfeiffer, Chefredakteur



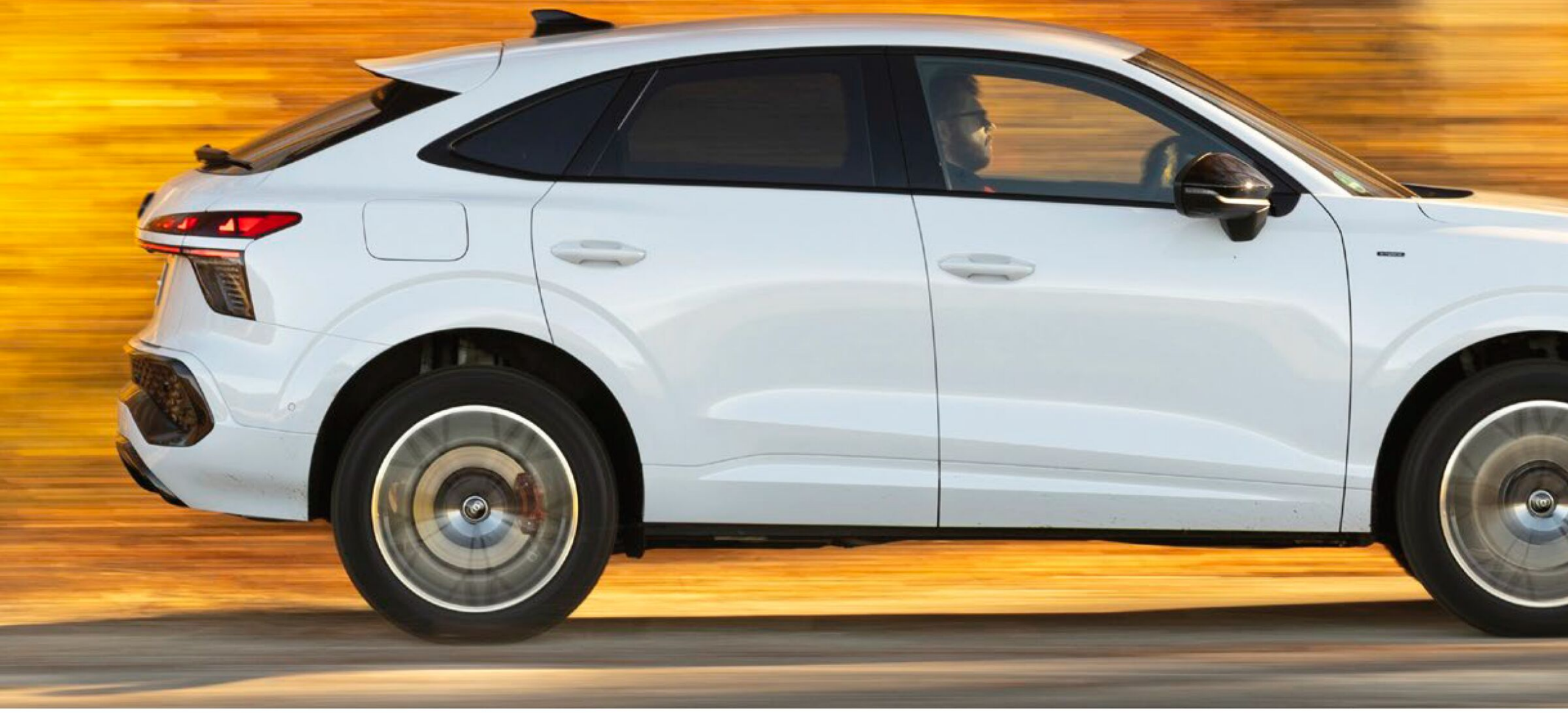
„In Notsituationen: sehr unharmonische ESP-Eingriffe“

Uwe Sener, Testfahrer



„Der Komfort leidet am zu straff abgestimmten Fahrwerk“

Paul Englert, Leiter Testabteilung





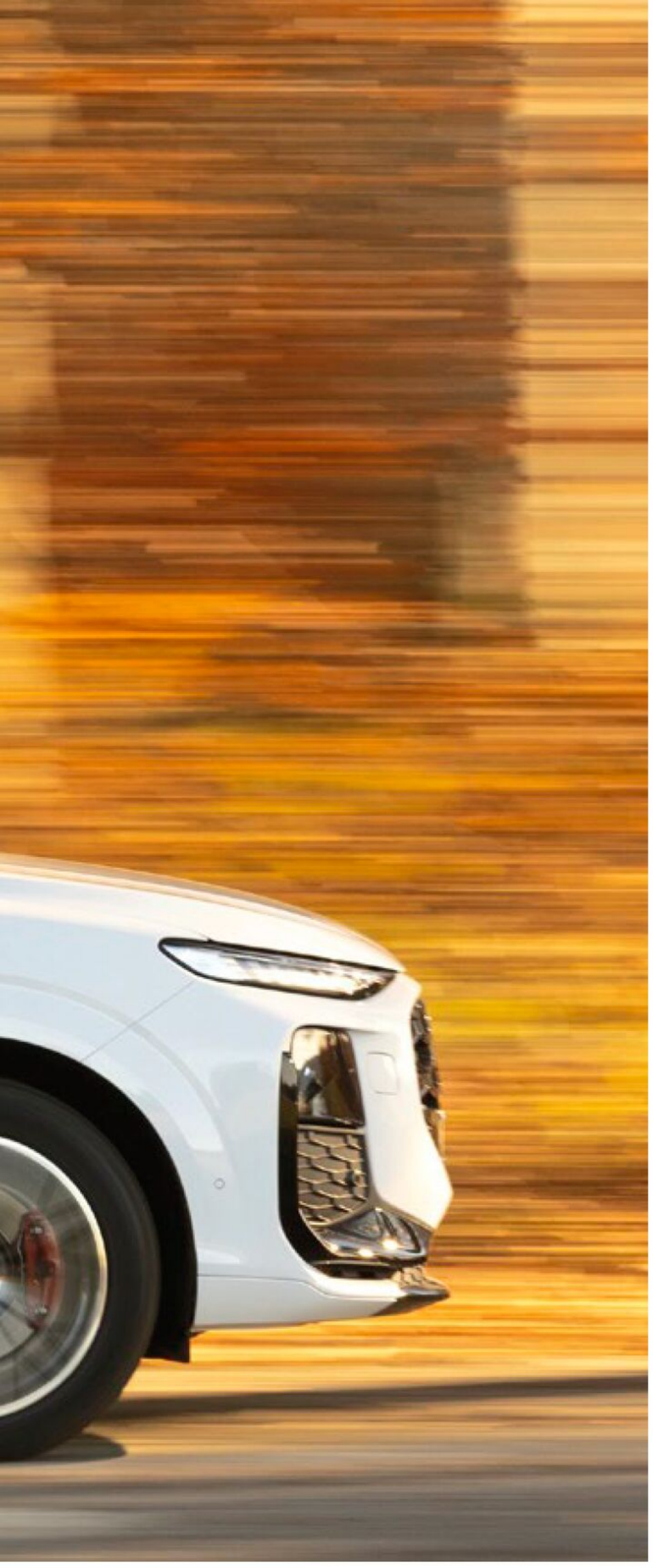
Audis neueste Erfindung, der feste Wisch-Wasch-Blinker-Fernlicht-Hebel, ist keine Bereicherung. Über die große Kartendarstellung ärgert sich niemand





Nicht missen wollen wir die soliden Griffe samt Sensoren an allen Türen und die aufwendigen Matrix-Scheinwerfer. Die kleine Bremse packt kräftig zu





142
KM
Mit vollem Akku fährt der effiziente Q3 trotz winterlicher Kälte rund 140 Kilometer weit rund um Stuttgart. Damit liegt er über der WLTP-Reichweite von 118 Kilometern

Als schnittiger Sportback ist der Q3 im Fond deutlich enger als der SUV. Die Rundumsicht ist reduziert, der maximale Laderaum mehr als 100 Liter kleiner

einlagen in allen Türfächern. So soll es sein, und im Grunde tritt der e-hybrid (als teurer S line) fast edler auf als die neuen A6. Doch dann, über Land auf der welligen, zerfurchten Test-Landstraße, zirpt und knistert es oben bei den Luftausströmern unter der Windschutzscheibe. Und zwar so unerbittlich nach jeder Erschütterung, dass man das Radio mit dem perfekt platzierten Drehregler lauter dreht – bei längeren Reisen mit Familie keine ideale Option.

Reisen? Mit wenig Gepäck

Wobei der teils ungebührlich harsch federnde Q3 als Sportback ohnehin nur für kleine Familien zu empfehlen ist. Der Audi leidet an einer Zutat, die er als PHEV nun mal braucht: Die Hochvoltbatterie verdrängt den Tank unter den Ladeboden. Damit bleiben mickrige 375 Liter Gepäckraum. Ein mildhybridisierter Sportback verträgt mit 488 Litern schon einige Taschen mehr. Hinzu kommt die Coupé-ähnliche Dachlinie, die den Fondinsassen viel Kopffreiheit raubt. Immerhin lässt sich die nur gering ausgeformte Rückbank in Position und Neigung verstellen, und eine breite Durchlade ermöglicht den Transport langer Güter. Eine Netztrennwand zur Gepäcksicherung ist nicht zu haben. Für drei Klimazonen und eine Standklima gilt es 980 Euro zu berechnen.

Fahrer und Beifahrer reisen da schon gemütlicher. Auf den vorzüglichen S-line-Sportsitzen mit ausziehbarer Beinauflage und viel Seitenhalt fühlt man sich schnell wohl, und gen Dachhimmel bleibt reichlich Luft. Doch wehe, es geht um den neu erfundenen Blinkerhebel, genannt Lenkstockschalter – zu sehen auf dem Foto ganz links. Ein neues Bedienerlebnis soll er laut Pressemappe vermitteln. Stimmt, nur leider nicht zur Freude des Fahrers. Den Hebel beim Einlenken instinktiv aus dem Handgelenk nach unten oder oben bewegen? Fehlanzeige. Es gilt, ein kleines Bedienelement am fest montierten Hebel bewusst zu drücken. Dann ein kurzer Klack – und der Q3 blinkt. Dass sich zudem das Parklicht und die Wischer über diesen Lenkstockschalter verwalten lassen (inklusive An-/Aus-Drehrädchen) steigert den Erlebnisfaktor noch. Schön immerhin, dass im Bordbuch (Kapitel „Start und Fahrt“) alle Funktionen anschaulich erklärt werden.

Wer den Hebel in der Nacht nach vorne drückt, erlebt dafür sein helles Wunder. Audi integriert seine oberklassigen LED-Matrix-Scheinwerfer in den kompakten Q-SUV. Hochauflösendes Fernlicht, Allwetter- und Spurlicht auf der Autobahn, auf die Straße projizierte Glättehinweise – die Vielfalt ist enorm. Zu viel Show? Dann lassen sich viele Funktionen







Die Matrix-LED-Scheinwerfer helfen enorm. Im übersichtlichen Untermenü kann der Fahrer etwas Energie reservieren

auto motor sport DATENBLATT AUDI Q3 SPORTBACK E-HYBRID

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

ANTRIEB

Vierzylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkteinspritzung) vorn quer, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Partikelfilter, permanenterregter Synchron-Elektromotor, Lithium-Ionen-Batterie.

Hubraum	cm^3	1498
Bohrung x Hub	mm	74,5 x 85,9
Leistung	kW (PS)	130 (177)
bei	1/min	5500
maximales Drehmoment	Nm	250
bei	1/min	1500
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	86,8 (118,2)
Verdichtungsverhältnis		10,5 : 1
maximaler Ladedruck	bar	0,9
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	m/s	15,7
Ölinhalt Motor/Kühlsysteminhalt	l	4,3/15,9
Leistung/Drehmoment Elektromotor	kW/Nm	85/330
Systemleistung	kW (PS)	200 (272)
Systemdrehmoment	Nm	400

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, Übersetzungen: I. 3,500, II. 2,773, III. 1,852, IV. 1,020, V. 1,023, VI. 0,840, R: 2,864, Achsantrieb I./II.: 4,59/3,55 : 1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 14,8 : 1, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Räder-größe 8,5 J x 20, Reifengröße 255/40 R 20 V, Continental EcoContact 6Q.

KAROSSERIE

Fünfsitziger SUV mit vier Türen

Länge x Breite	mm	4531 x 1859
(inkl. Spiegeln) x Höhe		(1966) x 1566
Spurweite vorn/hinten	mm	1585/1578
Radstand	mm	2681
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2405
Anhängelast/gebremst	kg	750/1400
Stützlast/Dachlast	kg	75/75
Kofferraumvolumen	l	375–1196
Tankinhalt/Batteriekapazität (netto)	l/kWh	45/19,7
Luftwiderstandsbeiwert	c_W	0,33

VERBRAUCH/EMISSIONEN

WLTP-Verbrauch gesamt	Liter Super + kWh/100 km	1,8 + 14,1
CO_2-Ausstoß (WLTP)	g/km	40
Abgasnorm		Euro 6e
Stand-/Fahrgeräusch	dB(A)	76/68

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung 0–100 km/h	s	6,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	215



Die E-Maschine sitzt neben dem 1.5 TFSI im Gehäuse des Sechsgang-DKG

auto motor sport-MESSWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung elektrisch/hybridisch	s			
0 – 30 km/h		1,9	/	1,7
0 – 50 km/h		3,8	/	2,9
0 – 80 km/h		8,6	/	5,0
0 – 100 km/h		13,4	/	6,9
0 – 120 km/h		20,2	/	9,2
0 – 130 km/h		–	/	10,5
0 – 140 km/h		–	/	12,1
0 – 160 km/h		–	/	15,8
0 – 180 km/h		–	/	20,7
0 – 200 km/h		–	/	27,8
400 m hybridisch		14,9 (155 km/h)		
Zwischenspurt	s			
60 – 100 km/h		3,4		
80 – 120 km/h		4,2		

FAHRWIDERSTAND

Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	35 (48)

BREMSWEGE

aus 100 km/h kalt	m	33,1
aus 100 km/h warm	m	32,9

INNENGERÄUSCHE

Fahrstufe D	dB(A)	
bei 80 km/h		65
bei 100 km/h		64
bei 130 km/h		68
bei 160 km/h		70
bei 180 km/h		71
Standgeräusch		41
Maximalgeräusch bei Kick-down		78

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	km/h
80	77
100	97
130	127
160	156
180	176

FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m	km/h	60,2
doppelter Spurwechsel	km/h	129,0

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG

		◄	Ø	►
Lenkpräzision	indirekt/direkt		●	
Balance	unter-/übersteuernd	●		
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●		
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll			●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●		

VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2

Testverbrauch[1]	l + kWh/100 km	1,1 + 13,3
ams-Eco/-Pendler/-Sport	l/100 km	6,3/7,7/9,9
Durchschnitt hybridisch[2]	l/100 km	7,3
Verbrauch ams-Elektrorunde	kWh/100 km	15,5
Ladeenergie Vollladung[3]	kWh	22,0
Ladedauer Vollladung[3]	h:min	2:10
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch[4]	g/km	74
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch[5]	g/km	69
Reichweite elektrisch/gesamt	km	142/758

UNTERHALTSKOSTEN

	EURO
Steuer	30,–
Haftpflicht (TK17 R6)	586,–
Teilkasko (TK21 R6)	283,–
Vollkasko (TK22 R6)	993,–
Festkosten pro Jahr	1609,–
Betriebskosten pro 100 km	13,56
Wertverlust/Jahr	8000,–
(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)	

GESAMTKOSTEN/KM[6]

bei 15 000 km/Jahr	0,73/0,20
bei 30 000 km/Jahr	0,50/0,19

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[6]

bei 15 000 km/Jahr	910,–/244,–
bei 30 000 km/Jahr	1256,–/478,–

PREISE

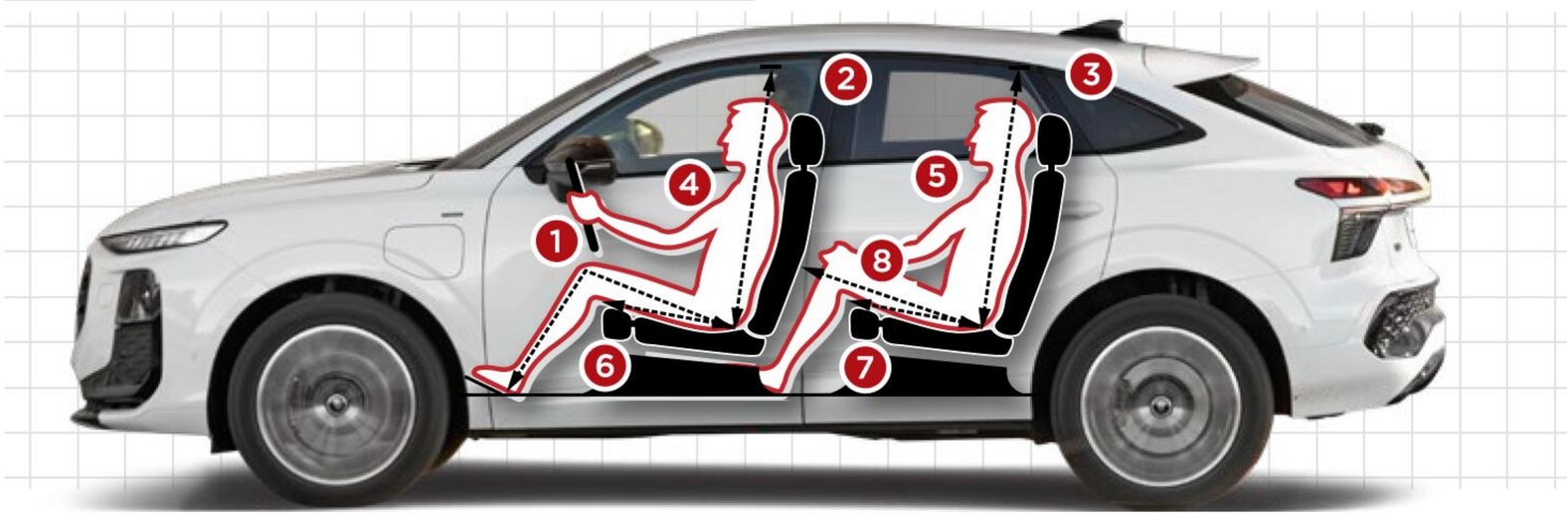
Basispreis mit getestetem Antrieb	51 150,–
Grundpreis Testwagen	51 150,–
Testwagenpreis inklusive Extras	72 550,–

[1] Profil auf Basis Durchschnitt hybridisch und Elektroverbrauch bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km, davon 10 000 km Kurzstrecke (maximal 40 km); [2] 50 % Eco, 35 % Pendler, 15 % Sport mit leerer Batterie; [3] Messung inklusive Ladeverlusten an Typ 2 (maximal 22 kW); [4] auf Basis Strommix für Deutschland mit 363 Gramm CO_2 pro kWh; [5] auf Basis Eco-Verbrauch hybridisch und Elektroverbrauch; [6] mit/ohne Wertverlust

KAROSSERIE

1	Knickmaß	mm	910–1130
2	Innenhöhe vorn	mm	1035
3	Innenhöhe hinten	mm	910
4	Innenbreite vorn	mm	1510
5	Innenbreite hinten	mm	1470
6	Sitztiefe vorn	mm	490
7	Sitztiefe hinten	mm	500
8	Sitzraum	mm	610–850
	Normsitzraum	mm	730
	effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	610
	Lenkraddurchmesser	mm	370

Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag		2
Ladekantenhöhe	mm	770
Stehhöhe unter Heckklappe	mm	1900
Quadermaß (L × B × H) klein	mm	260 × 870 × 610
Quadermaß (L × B × H) groß	mm	1130 × 870 × 610
Wendekreis rechts/links	m	11,6/11,7
Leergewicht	kg	1868
Zuladung	kg	537
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	53,2/46,8



auto motor sport PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Audi Q3 Sportback	
KAROSSERIE			
Raumangebot	(20)	10	Dem PHEV fehlt es an Laderaum, und die Bedienung fällt nicht immer leicht. Top: die hohe Zuladung, die flexible Rückbank und die feine Einrichtung.
Kofferraum	(10)	4	
Zuladung	(10)	7	
Variabilität	(10)	7	
Funktionalität	(20)	11	
Instrumente/Anzeigen	(20)	13	
Bedienung	(30)	21	
Anhängelast	(5)	2	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	4	
Qualitätsanmutung	(15)	7	
SUMME	**(150)**	**86**	
SICHERHEIT			
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	20	Sensationelle Bremswerte, Matrix-Scheinwerfer und Assistenten aus der Oberklasse – für Sicherheit ist gesorgt. Nur das ESP regelt teils zu rigide.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	5	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	11	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8	
Licht	(15)	14	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	15	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	12	
Bremspedalgefühl	(5)	2	
SUMME	**(150)**	**94**	
KOMFORT			
Federungskomfort	(30)	17	Der Federungskomfort überzeugt nicht, die Sportsitze und das Entertainment umso mehr. Kaum Windgeräusche.
Sitze vorn	(20)	14	
Sitze hinten	(10)	6	
Infotainment-Inhalte	(10)	8	
Autonomes Fahren	(10)	7	
Klimatisierung	(10)	7	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	
Geräuscheindruck	(5)	3	
SUMME	**(100)**	**66**	
ANTRIEB			
Laufkultur	(20)	13	Hohe Reichweite, harmonische Kraftentfaltung und gute Messwerte: Der Antrieb erfüllt viele Wünsche. Laden? Mit etwas Geduld.
Leistungsentfaltung	(30)	16	
Getriebe/Rekuperation	(20)	16	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7	
Zwischenbeschleunigung	(15)	10	
Reichweite	(30)	21	
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	
SUMME	**(150)**	**103**	
FAHRVERHALTEN			
Fahrspaß	(30)	12	Kein gutes Kapitel für den immerhin 272 PS starken SUV. Weder auffällig agil noch rundherum wohlerzogen, kann er nicht recht begeistern.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	6	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	12	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	6	
Lenkung	(30)	17	
Wendekreis	(10)	2	
Traktion	(15)	9	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	7	
SUMME	**(150)**	**71**	
Eigenschaftswertung	**(700)**	**420**	
UMWELT			
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	42	In Ungarn umweltfreundlich produziert und in allen Betriebsmodi sparsam unterwegs, sammelt der Audi hier mächtig Punkte.
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	21	
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	9	
Recyclingquote Materialien	(15)	9	
CO_2-Emission Transportwege	(5)	4	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	8	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	9	
Reifenverschleiß	(10)	8	
Umweltwertung	**(150)**	**110**	
KOSTEN			
Testwagenpreis	(50)	16	Der Q3 ist klein, der Preis des PHEV mehr als selbstbewusst. Dazu hohe Wartungskosten und wenig Garantie – schwierig.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	10	
Wiederverkaufschancen	(10)	6	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	9	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	8	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	24	
Garantie	(10)	0	
Kostenwertung	**(150)**	**73**	
Gesamtwertung	**(1000)**	**603**	

32,9 Meter

Mit warmer Bremse verzögert der PHEV mit Werten, die besser sind als bei einem Taycan Turbo GT – trotz hohem Gewicht und Eco-Reifen von Continental

schrittweise deaktivieren. Ein Investment von 1240 Euro, das sich nicht nur für Langstreckenfahrer lohnt, das allerdings nur in Verbindung mit dem Tech plus-Paket für 3700 Euro zu haben ist. Weitere 1050 Euro wären für die digitalen OLED-Heckleuchten fällig, deren Nutzwert sich allerdings in Grenzen hält.

Sicherheit? Immer da

Sinnvoller sind gewiss die Tech-Pakete, die je nach Größe neben DCC-Fahrwerk und Akustikverglasung auch Systeme wie den adaptiven Fahrassistenten beinhalten, der auf der Autobahn geschickt Spurwechsel vollzieht. Selbst in schwierigen Situationen, beispielsweise bei engen Überholaktionen (schon am Abbremsen, aber schnell noch vorbei an einem trägen Lkw), kapituliert er nicht, sondern hilft mit. Lob verdient auch der Spurhalter, der sanft nachjustiert und nicht heftig reingrätscht. Das Management der Assistenten klappt per Touchscreen, flacher Menüführung und Direktwahltasten geschwind.

So weit – so fein, aber richtig rund läuft es für diesen Q3 noch nicht. Mal sehen, ob er nach dem ersten Vergleich wieder als Held auftritt.

Text: Michael von Maydell

FAZIT

Schon mal gut: Der zugegeben teure Q3 PHEV punktet mit einem ausgewogenen Antrieb, ist sparsam und fährt elektrisch sehr weit. Klasse auch das grundsätzlich hochwertige Ambiente. Mehr Federungskomfort könnte allerdings nicht schaden.

+

- Sparsamer und kultivierter Antriebsstrang
- Hohe E-Reichweite
- Kurze Bremswege
- Viele Assistenten
- Hochwertiges Interieur

–

- Teils holprige Federung
- Träges Handling
- Wenig Kopffreiheit (Fond)
- Kleiner Kofferraum
- Komplexer Blinker
- Knistergeräusche

Gesamtwertung:
603 Punkte



Fotos: DeepDrive

DOPPELT FÄHRT BESSER

Das deutsche Start-up DeepDrive hat einem Tesla zwei seiner **RADNABENMOTOREN** verpasst. Wir sind damit gefahren.



Francesco Mondelli (links) ist bei DeepDrive für den Prototyp auf Model-3-Basis zuständig

Kleiner haben sie es nicht bei DeepDrive: Sie wollen den Tesla Model 3 spürbar verbessern. Leicht wird das nicht, denn die Limousine gilt als vollwertiges, preiswertes und hocheffizientes Auto. Und dennoch hat sich das Team des deutschen E-Motoren-Start-ups genau dieses Modell ausgesucht, um die Vorteile seiner Doppelrotor-Radialfluss-E-Maschine erfahrbar zu machen.

Die Münchner haben den zentral im Heck montierten Tesla-Motor ausgebaut und je einen ihrer scheibenförmigen Radnabenmotoren in die 19-Zoll-Hinterräder gesteckt, das Feder- und Dämpferpaket aber nicht angefasst. Wird man es beim Fahren spüren? Schließlich erhöht die Radnabentechnologie die ungefederten Massen, hier um 32 Kilo.

Aber noch fahren wir nicht. Vorher ist ein Blick auf die Technologie angebracht. Was macht den DeepDrive-Motor so anders? Der Blick in eine aufgeschnittene Antriebseinheit zeigt gravierende Unterschiede zu anderen E-Maschinen. Beim Dualrotor umfassen zwei sehr schlanke Rotoren einen schmal ausgelegten Stator. Diese Doppelung des Rotors besitzt nach Aussage von DeepDrive gleich mehrere Vorteile: Die große, schlanke Fläche, die dadurch entsteht, macht die Kühlung einfacher. Das erlaubt es, bei PSM-Maschinen auf einen guten Teil jener schweren seltenen Erden in den Magneten zu verzichten (hier vor allem Terbium und Dysprosium), die den Preis und die Abhängigkeit von den Lieferanten nach oben treiben.

Im Radnabenmotor sitzt außerdem eine hydraulische Trommelbremse, eine Gemeinschaftsentwicklung mit Aumovio (vormals Continental). Und auch die Steuer- und Leistungselektronik ist Teil des Motors. Durch diese hohe Funktionsintegration spart DeepDrive mit seiner Entwicklung unterm Strich Gewicht ein, weil zahlreiche Bauteile entfallen können (Antriebswellen, Lagerungen, Anbindungspunkte des Antriebs an die Karosserie). Beim Prototyp auf Tesla-Basis sind es immerhin etwa 10 kg.

Er kann auch anders

Jeder Dualrotor-Motor entlässt 95 kW und 1750 Nm Drehmoment auf sein Rad (Achtung: nicht identisch mit einem Systemdrehmoment!). Die Leistungsdaten des Prototyps sind mit denen des Serienautos vergleichbar. Und der erste Fahreindruck ist es auch. Wobei der Prototyp auffallend leise unterwegs ist, die Antriebsgeräusche sind sehr gut gedämmt. Auch das höhere ungefederte Gewicht an der Hinterachse ist nicht nachteilig spürbar.

Kurz: Das Model 3 verhält sich unspektakulär – und das ist auch ein Ziel der Entwickler. Ihnen ist wichtig, dass sich der Radnabenantrieb nicht anders fährt als ein konventioneller Elektroantrieb. Aber er kann, wenn seine Erfinder es wollen. Und bei unserem Termin am Salzburgring wollen sie auch. Denn das Drehmoment an den Hinterrädern kann, je nach Grip oder Fahrsituation, erhöht oder abgeschwächt bereitstehen, um einen gezielten Impuls zu setzen und so die Agilität des Fahrzeugs zu erhöhen. Stichwort: Torque Vectoring.

Francesco Mondelli vom DeepDrive-Team hat auf dem Beifahrersitz seinen Laptop auf den Knien und schaltet die Drehmomentverteilung zu und ab, variiert bei verschiedenen Fahrmanövern. Der Prototyp verändert seinen Charakter, unterstützt den Fahrer durch kleinere Kurvenradien beim Slalom oder mutiert bei einer Kreisfahrt zum perfekten Drifttool. Das kann kein Serien-Model-3.

Die Bandbreite ist groß und hängt davon ab, was die Kunden, also die Autohersteller, mit dem DeepDrive-Antrieb umsetzen wollen – mal sehen, welche Ausprägung auf die Straße kommt. Ab Ende 2027 soll der Dualrotor-Motor in Serie gehen. In welchem Modell? Ist noch geheim.

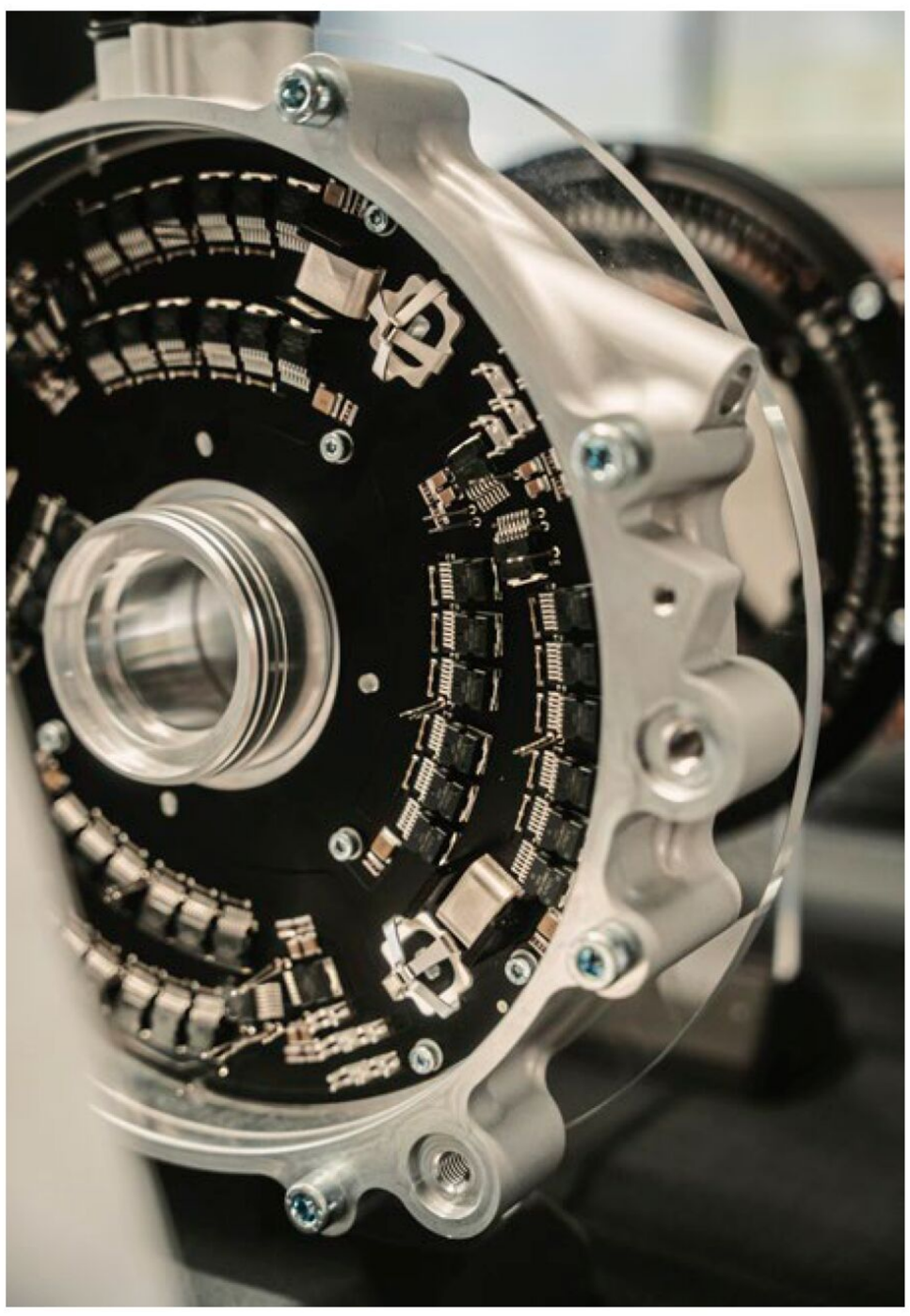
Text: Christian Bangemann





Der Tesla fühlt sich an wie immer. Mit aktiviertem Torque Vectoring wird sein Heck sehr agil





Der Radnabenmotor kombiniert Antrieb und Trommelbremse. Auch die Leistungselektronik sitzt mit im Gehäuse

IM VERGLEICH

ALFA ROMEO JUNIOR ELET.:
207 kW, 345 Nm,
0–100 km/h: 6,0 s,
Vmax: 200 km/h,
Testverbrauch:
21,0 kWh/100 km

MINI ACEMAN E JCW:
190 kW, 350 Nm,
0–100 km/h: 6,3 s,
Vmax: 200 km/h,
Testverbrauch:
19,9 kWh/100 km

VOLVO EX30 S. M. EXT. R.:
200 kW, 343 Nm,
0–100 km/h: 5,6 s,
Vmax: 180 km/h,
Testverbrauch:
21,6 kWh/100 km



Fotos: Rossen Gargolov

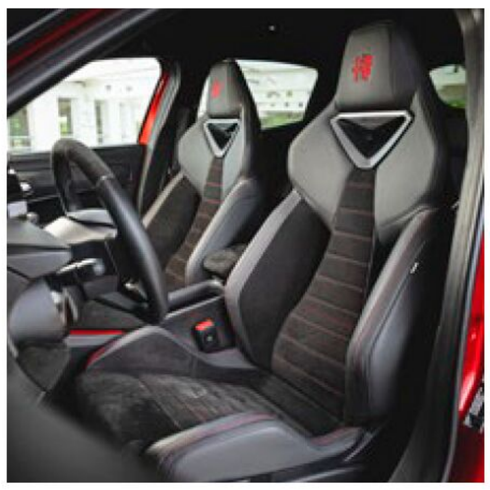


CHIC, QUICK UND TRACK

Okay, auf die Rennstrecke trauen wir uns nicht, obwohl die schicken E-SUV **ALFA ROMEO JUNIOR, MINI ACEMAN E JCW UND VOLVO EX30** genug Power mitbringen. Was sie noch können, klärt der Vergleichstest.

Alfa Romeo

Der Junior schmückt sich mit roten Akzenten, Alcantara und Leder, trägt aber auch viel Plastik. Die Bedienung gelingt dank zahlreicher Tasten recht einfach



Die Sitze bieten grandiosen Seitenhalt und gehören zum 2500 Euro teuren Sportpaket



Die Fondbank ist bequem, das Platzangebot überschaubar, Ablagen sind Mangelware



Der Kofferraumboden lässt sich in zwei Stufen absenken. Ladekabel liegen im Frontfach



Der Junior bietet ein chic animiertes, aber wenig variierbares Digital-Cockpit



Serienmäßig trägt das Topmodell Veloce 20-Zöller, rote Bremssättel und Zweifarbenlackierung

Jetzt hat die Elektrowende auch Entenhausen erfasst: Donald Ducks berühmter 313 trägt nun ein E-Kennzeichen. Doch statt den alten Verbrenner aufwendig umzurüsten, hätte der Bruchpilot vielleicht lieber einen neuen Elektro-SUV mit genügend Platz für Tick, Trick und Track angeschafft. An dieser Stelle werden wir gern beratend tätig und lassen Alfa Romeo Junior Elettrica, Mini Aceman E JCW und Volvo EX30 auf Entenhausen los.

Stil geht durch den Wagen

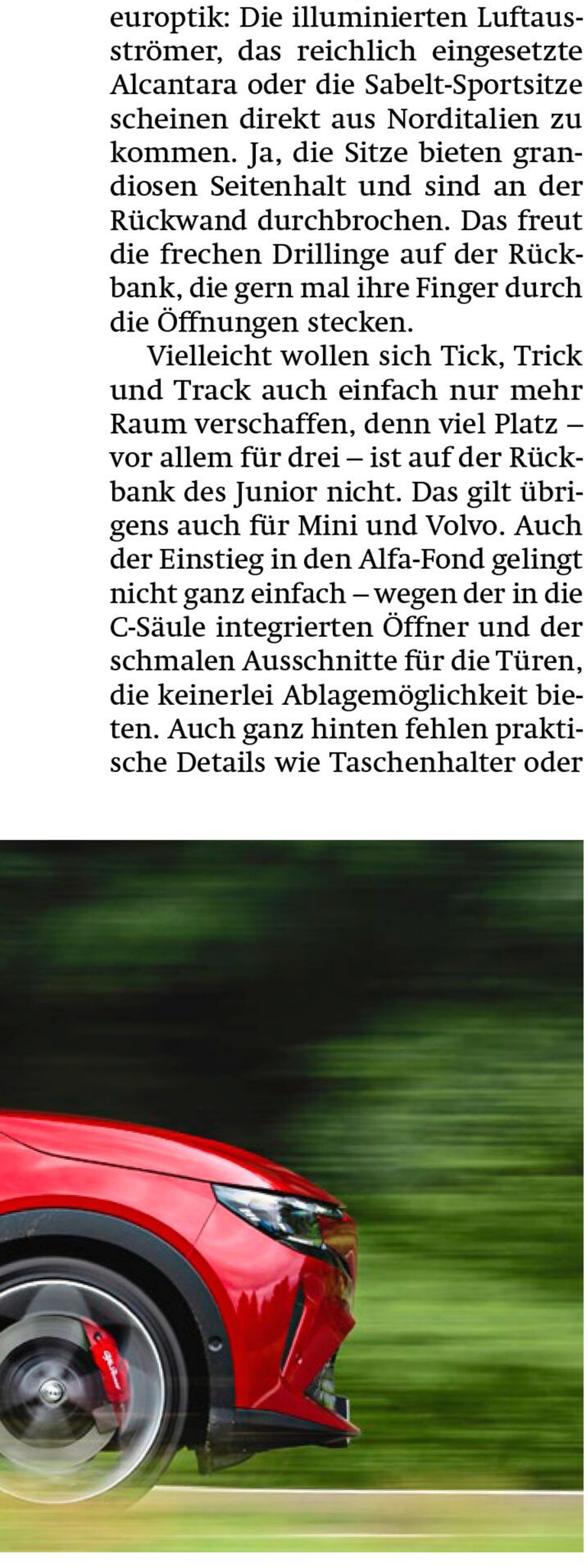
Ja, vor allem der Romeo löst bei wankelmütigen Erpeln schnell ein Haben-wollen-Gefühl aus. Das liegt nicht nur am Karosseriekleid, sondern auch an der sportlichen Interieuroptik: Die illuminierten Luftausströmer, das reichlich eingesetzte Alcantara oder die Sabelt-Sportsitze scheinen direkt aus Norditalien zu kommen. Ja, die Sitze bieten grandiosen Seitenhalt und sind an der Rückwand durchbrochen. Das freut die frechen Drillinge auf der Rückbank, die gern mal ihre Finger durch die Öffnungen stecken.

Vielleicht wollen sich Tick, Trick und Track auch einfach nur mehr Raum verschaffen, denn viel Platz – vor allem für drei – ist auf der Rückbank des Junior nicht. Das gilt übrigens auch für Mini und Volvo. Auch der Einstieg in den Alfa-Fond gelingt nicht ganz einfach – wegen der in die C-Säule integrierten Öffner und der schmalen Ausschnitte für die Türen, die keinerlei Ablagemöglichkeit bieten. Auch ganz hinten fehlen praktische Details wie Taschenhalter oder Verzurrösen; da haben Aceman und EX30 mehr zu bieten. Andersherum ist's beim Kofferraum: Mit 400 Litern bietet der Alfa rund 100 Liter mehr Volumen. Praktisch: Sein Ladeboden geht in zwei Höhen zu verstellen. Und nach dem Umklappen lassen sich 1265 Liter nutzen, während Mini und Volvo jeweils nur rund einen Kubikmeter Volumen schaffen. Schade jedoch, dass der Alfa an einigen Stellen wie eine Sparbüchse anmutet.

Der Fahrer des Junior greift in ein Leder-Alcantara-Lenkrad mit einfachen Bedientasten und Wippen für die ebenfalls einfach gehaltenen Inhalte des digitalen Cockpits. Apropos simpel: Das Infotainment kann seine PSA-Wurzeln im Stellantis-Konzern nicht verstecken. Es nervt nicht nur durch die umständliche Menüführung sowie un-end-lich lange Ladezeiten, sondern auch mit der mangelnden Elektro-Kompatibilität. So plant das Navigationssystem auf langen Strecken keine Ladesäulen ein, sondern bietet lediglich an, die nächstgelegene Station anzufahren. Geht der Strom aus, werden Tankstellen statt Ladesäulen vorgeschlagen. Die Sprachbedienung funktionierte beim Testwagen nicht, da Alfa vergessen hatte, das Online-Abonnement zu verlängern. Da navigiert man lieber gleich mit Google Maps via Android Auto. Immerhin klappt die Integration hier kabel- und problemlos, während jedoch das Smartphone in der induktiven Ladeschale heiß wird.

Und wie fährt der Junior als Elettrica? Der Fronttriebler tritt engagiert an. Klar, mit 207 kW, also 282 PS, sowie maximal 345 Nm Drehmoment hat er ähnlich viel Power wie der Rest des Trios, wiegt mit 1647 kg aber deutlich weniger. Dennoch spurtet er mit glatten sechs Sekunden ein Augenzwinkern langsamer als der 1,8 Tonnen schwere Volvo EX30, aber schneller als der Mini auf 100 km/h.

34,7
Meter
Bremsweg aus Tempo 100 mit kalter Anlage: Damit steht der Junior genauso schnell wie der EX30. Der JCW benötigt 36,1 Meter, verzögert aber mit warmen Bremsen am besten



TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce	Mini Aceman E John Cooper Works	Volvo EX30 Single Motor Extended Range Ultra
ANTRIEB				
Motorbauart		permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor
Lage im Fahrzeug		vorn	vorn	hinten
maximale Leistung	kW (PS)	207 (282)	190 (258)	200 (272)
maximales Drehmoment	Nm	345	350	343
System-Dauerleistung	kW (PS)	105 (143)	75 (102)	75 (102)
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn	Querlenker, MacPherson	Querlenker, MacPherson	Querlenker, MacPherson
	hinten	Verbundlenker, Schraubenfedern	Mehrlenker, Schraubenfedern	Mehrlenker, Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung		225/40 R 20 V	225/40 R 19 Y	245/40 R 20 V
Reifentyp		Michelin Pilot Sport EV	Hankook iON evo R	Goodyear Efficent Grip Performance SUV
KAROSSERIE				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4173 x 1781 (1981) x 1505	4079 x 1754 (1991) x 1514	4233 x 1837 (2032) x 1550
Radstand	mm	2557	2606	2650
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/–	75/75	75/100
Anhängelast/gebremst	kg	–/–	750/750	750/1600
Gepäckraum	l	400–1265	300–1005	318–1000
zul. Gesamtgewicht	kg	2090	2280	2240
Batteriekapazität brutto	l/kWh	54	54	69
VERBRAUCH/CO_2/LADEMÖGLICHKEITEN				
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	18,6	16,4	17,5
AC-Ladeleistung	kW	11	11	22
DC-Schnellladeleistung	kW	100	95	150
FAHRLEISTUNGEN				
0–100 km/h	s	6,0	6,4	5,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	200	200	180

Der Grund? Womöglich das Frontmotorkonzept, mit dem der Junior wie auch der Aceman beim Losfahren spürbar um Traktion ringt. Ja, all das viele Drehmoment zupft auch in der Lenkung, während einen die mechanische Sperre an der Vorderachse fröhlich in Kurven hineinzieht. Das weckt den Spieltrieb, denn der Alfa lässt sich auch gern zu leichten Lastwechselreaktionen hinreißen. Weil sich das ESP jedoch nicht völlig abschalten lässt, wird der Junior Elettrica oft hart gebremst. Die Lenkung lenkt zwar aus der Mittellage heraus direkt an, könnte jedoch mehr Gefühl vertragen. Zudem ist sie recht schwergängig ausgelegt und suggeriert so künstlich Sportlichkeit.

Dieser Charakter dürfte manch einem genauso „too much“ sein wie die eingangs erwähnten Integralsitzschalen und die Rad-Reifen-Kombination. Alfa Romeo zieht serienmäßig 20-Zoll-Felgen samt gripfreudigen Pilot Sport EV von Michelin auf, die niedrige 40er-Flanken besitzen. In Kombination mit dem ohnehin straff ausgelegten Fahrwerk bekommen die Insassen fast jede Fahrbahnunebenheit zu spüren. Dazu prasselt es in den Radhäusern, als wäre man tatsächlich in einem Sportwagen unterwegs.

Besondere E-Auto-Tricks hat der kleine Alfa Romeo indes nicht drauf. Verstärkte Rekuperation über die B-Taste – mehr Varianz bietet er nicht. Dem Bremspedal fehlt zudem ein klar definierter Druckpunkt.

Noch ein Ace im Ärmel?

Bei den Kaltbremsungen schwächelt in diesem Trio nur der Mini leicht (36,1 m statt 34,7 m). Dafür liegt er mit 34,2 Metern nach zehn Bremsungen einen halben Meter vorn. Und da wir gerade auf der Messstrecke stehen: Keiner der anderen tanzt im Slalom und doppelten Spurwechsel so flott um die Hütchen. Das erkauft sich der Aceman durch ein Fahrwerk, das Haustuner John Cooper Works

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce	Mini Aceman E John Cooper Works	Volvo EX30 Single Motor Extended Range Ultra
KOSTEN IN EURO			
Steuer[1]	0,–	0,–	0,–
Haftpflicht	414,–	438,–	508,–
Teilkasko	223,–	248,–	251,–
Vollkasko	879,–	834,–	792,–
Festkosten/Jahr	1293,–	1272,–	1300,–
Betriebskosten/100 km	17,55	16,35	17,48
Wertverlust/Jahr	8100,–	6300,–	8500,–
GESAMTKOSTEN/KM[2]			
bei 15 000 km/Jahr	0,76/0,22	0,63/0,21	0,79/0,23
bei 30 000 km/Jahr	0,51/0,20	0,44/0,19	0,53/0,20
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[2]			
bei 15 000 km/Jahr	945,–/272,–	789,–/261,–	987,–/282,–
bei 30 000 km/Jahr	1283,–/496,–	1088,–/470,–	1330,–/505,–
PREISE			
Basispreis mit getestetem Antrieb Euro	48 500,–	43 150,–	44 990,–
Grundpreis Testwagen Euro	48 500,–	43 150,–	51 890,–
Testwagenpreis inklusive Extras Euro	54 004,–	46 590,–	54 415,–

[1] steuerbefreit bis 2030; [2] mit/ohne Wertverlust

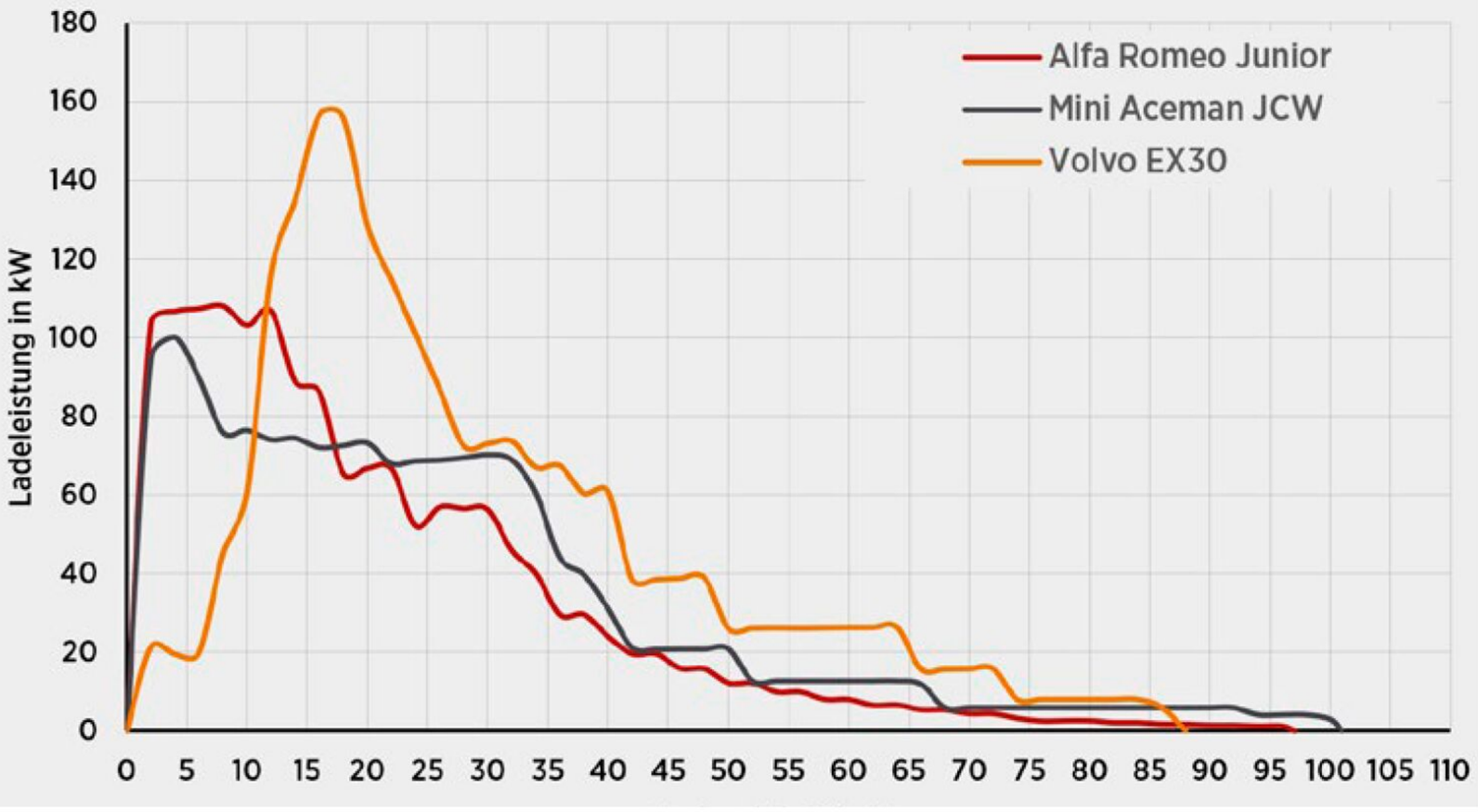
HPC-LADETEST

Da müssen Sie lange warten

Der Volvo braucht an der HPC-Säule rund 15 Minuten, um seine maximale Ladeleistung von 158 kW abzurufen. Der Peak fällt rasch wieder ab; der große Akku wird ähnlich langsam gefüllt wie die kleineren bei Alfa und Mini, die nicht über 107 und 100 kW kommen. An der Wallbox jedoch lädt der EX30 mit 22 kW. – doppelt so stark und viel schneller als seine Konkurrenten mit 11 kW.

	Alfa Romeo	Mini	Volvo
Batteriekapazität (Herstellerangaben) kWh	54	54	69
Zeit 50/80/100 % SOC min	15/31/97	20/36/101	23/40/88
Zeit 10–80 % SOC min	28	31	29
Zeit für geladene Reichweite 100/200/300 km[1] min	12/31/–	16/34/–	18/31/62
Ladeleistung HPC[2] max./ Durchschnitt 10–80 % kW	107/80	100/72	158/95
Ladeleistung AC kW	11	11	22
Ladezeit AC[3] 0–100 % h:min	5:45	5:20	3:40

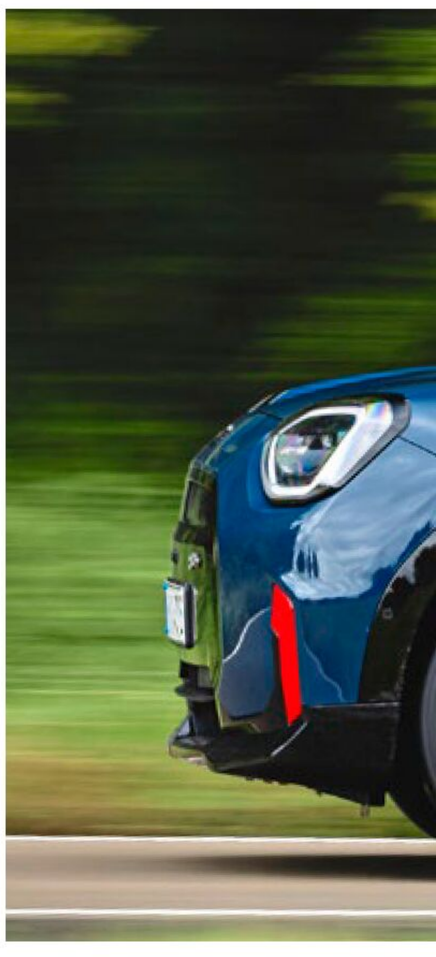
[1] nach Testverbrauch; [2] Messung an 300-kW-DC-Lader; [3] Messung an 22-kW-Wallbox



16,8

kWh/100 km

Verbrauch auf der Eco-Runde: Damit ist der Mini der Sparsamste und schafft 321 km. Der Alfa braucht 18,0 kWh/100 km und schafft 311 km. Volvo: 18,9 kWh/100 km für 376 km

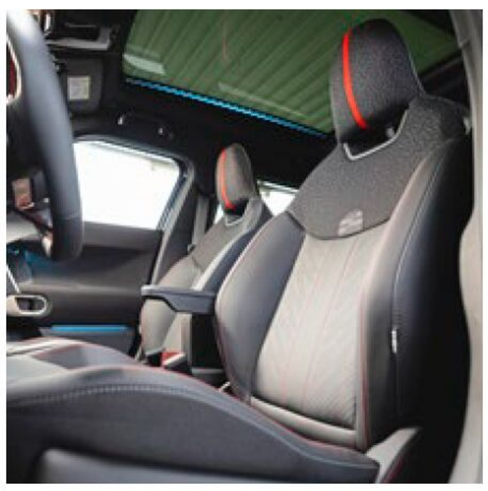


Mini

Verspieltes Design samt zentral platziertem OLED-Display, dazu projiziertes Ambientelicht auf kratzigem Stoff. Insgesamt jedoch die feinste Qualitätsanmutung



Mini hat den Dreh raus: fest montierter „Start-schlüssel“ und Laut-stärkeknopf



Die Sitze sind sportlich geschnitten und bieten guten Seitenhalt, sind aber hoch positioniert



Die Rücksitzlehne steht recht steil – klappt sie eben um, bildet sich ein kleiner Spalt



Die hohe Einladestufe bleibt, auch wenn die Kabel im Ladeboden-fach verschwinden



Mini mal maximal: Der Federungs-komfort des JCW ist das Einzige, was noch an den Ur-Mini erinnert

Volvo

Keine herkömmlichen Instrumente; was am Lenkrad wie Tasten wirkt, sind Touchflächen. Die Materialien: Leder und Neoprenstoff, dazu PET aus der Kunststofftonne



Sitzt gut, doch wer auf großem Fuß lebt, bleibt an der Verkleidung der Fußablage hängen



Der Normsitzraum ist messbar kleiner, doch unterm Glasdach fühlt man sich nicht beengt



Mit dem Ladeboden in höchster Stufe entsteht mit umgeklappter Lehne eine Ebene



Tesla-like: Der Hebel legt nicht nur Fahrstufen ein, sondern startet auch den Tempomaten



Das Plus an Fahrkomfort holt sich der EX30 durch eine weichere Feder-Dämpfer-Kombi

arg straff abschmeckt. Was auf der Messstrecke funktioniert, nervt nicht nur in der Stadt, sondern selbst auf vermeintlich ebenem Autobahnasphalt. Hier schafft es die toughe Abstimmung, permanent Unruhe ins Auto zu bringen.

Bedingt durch die hohe Sitzposition integriert einen der Mini zudem längst nicht so gut, wie es dem Alfa gelingt. Fahremotional kurven beide dennoch auf ähnlichem Level. Der Mini lastwechselt sogar noch freudvoller und greift weniger hektisch ein, zumindest solange man im sogenannten Go-Kart-Modus unterwegs ist und das ESP lockert. Ähnlich wie im Alfa funkt der Antrieb auch gern ins Lenkgefühl.

Trotzdem hat Mini den Dreh raus. Dabei dreht sich natürlich alles ums Design und im Innenraum folglich um das kreisrunde OLED-Display. Das löst brillant auf und vereint nicht nur Infotainment- und Klima-Funktionen, sondern übernimmt auch noch die Aufgaben des Tachos. Wäre da nicht das ausklappbare Head-up-Display, der Blick würde wie im Volvo deutlich zu oft von der Straße abgelenkt.

Das liegt auch daran, dass das Unterhaltungsprogramm im Mini sehr verspielt wirkt. So wird jeder der zahlreichen sogenannten Fahrmodi mit einer Animation und Sound untermalt. Letzteren kann man zum Glück abschalten, genauso wie den künstlichen Motorklang. Nett ist hingegen, dass kleine Projektoren jeden Modus farblich abgestimmt auf das bestoffte Armaturenbrett strahlen. Dieser grobe Stoff findet sich auch



5,6
Sekunden
für den Sprint von 0 auf 100 km/h. So hängt der Volvo als Hecktriebler den frontgetriebenen Alfa und Mini etwas ab. Doch die dürfen 200 statt 180 km/h schnell stromern

auto motor sport MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce	Mini Aceman E John Cooper Works	Volvo EX30 Single Motor Extended Range Ultra
KAROSSERIE				
Innenbreite vorn/hinten	mm	1430/1420	1390/1350	1470/1400
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1050/960	1060/950	1050/970
Sitztiefe vorn/hinten	mm	530/480	490/480	490/450
Normsitzraum	mm	680	670	620
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	560	550	600
Ladekantenhöhe	mm	750	780	770
Quadermaß Länge x Breite x Höhe	klein mm groß mm	240 x 750 x 630 1020 x 750 x 630	280 x 780 x 600 1040 x 780 x 600	430 x 780 x 610 1240 x 780 x 610
Leergewicht/Zuladung	kg	1647/443	1784/496	1802/438
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	55,9/44,1	54,4/45,6	47,9/52,1
Wendekreis links/rechts	m	10,1/10,3	11,1/11,0	11,0/11,0
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2				
Testverbrauch ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)	kWh/100 km	21,0 18,0/22,7/27,2	19,9 16,8/21,8/26,1	21,6 18,9/22,9/27,7
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch[1)]	g/km	76	72	78
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch[1)]	g/km	65	61	69
Ladeenergie Vollladung[2)]	kWh	56	54	71
Ladedauer AC[2)]	h:min	5:45	5:20	3:40
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	min	12/31/–	16/34/–	18/31/62
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	311	321	376
Reichweite nach Testverbrauch	km	266	271	328
FAHRLEISTUNGEN				
Beschleunigung	s			
0 – 30 km/h		1,6	1,6	1,4
0 – 50 km/h		2,7	2,8	2,4
0 – 80 km/h		4,5	4,7	4,1
0 – 100 km/h		6,0	6,3	5,6
0 – 120 km/h		7,9	8,4	7,6
0 – 130 km/h		9,1	9,7	8,8
0 – 140 km/h		10,4	11,1	10,2
0 – 160 km/h		13,5	14,6	13,6
0 – 180 km/h		17,6	19,5	18,1
0 – 400 m		14,2	14,5	14,0
Zwischenspurt	s			
60 – 100 km/h		2,7	2,9	2,7
80 – 120 km/h		3,4	3,7	3,5
FAHRWIDERSTAND				
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	31 (42)	29 (39)	30 (41)
BREMSWEGE				
100 – 0 km/h kalt	m	34,7	36,1	34,7
100 – 0 km/h warm	m	34,8	34,2	34,7
INNENGERÄUSCHE				
bei 80 km/h	dB(A)	64	61	60
bei 100 km/h	dB(A)	66	64	63
bei 130 km/h	dB(A)	69	68	66
bei 160 km/h	dB(A)	71	70	69
bei 180 km/h	dB(A)	74	72	72
FAHRVERSUCHE				
Slalom 18 m	km/h	68,4	69,3	65,4
doppelter Spurwechsel	km/h	135,2	141,9	132,9
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG				
		◄ Ø ►	◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkung	indirekt/direkt			
Balance	unter-/übersteuernd			
ESP-Regelung	konservativ/sportlich			
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll			
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich			

[1)] auf Basis Strommix für Deutschland mit 363 Gramm CO_2 pro kWh; [2)] Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (maximal 22 kW)



141,9 km/h

Im doppelten Spurwechsel setzt der Mini die Pace. Den Junior bremst das ESP, den EX30 die softe Fahrwerksabstimmung sowie die Eco-Reifen

auf der Armablage der Türen wieder, wo er sich wie Sandpapier an den Ellenbogen schmiegt. Das ändert aber nichts daran, dass der Mini in dieser Runde am hochwertigsten wirkt.

Auch die Bedienung gestaltet sich dank echter Lenkradtasten und funktionierender Sprachbedienung am einfachsten. Zudem plant das Infotainment auf längeren Strecken Ladestopps zuverlässig ein und gibt auch Auskunft über die Verfügbarkeit vor Ort. Unverzeihlich aber: Das komplette System fiel im Test zeitweise aus. Zwar bietet der Mini weniger Fahrassistenz als der Volvo, doch der adaptive Tempomat und Spurführer samt Verkehrszeichenerkennung funktionieren verlässlicher.

Der Temu-Schwede

Volvo ist nicht nur für Sicherheit und schwedisches Design bekannt, sondern will mit dem EX30 auch besonders nachhaltig rüberkommen. So setzt sich das Tesla-haft clean gehaltene Interieur aus teils hochwertigen Elementen wie Metalltürgriffen oder hellen Sitzbezügen, aber auch aus vielen Plastikteilen zusammen. Die sehen nicht nur aus wie wiederverwertete PET-Flaschen, sondern fühlen sich auch genauso an.

Tacho, Klima und Infotainment zentralisieren sich wie beim Mini in einem Bildschirm, der hier aufrecht à la Tesla thront. Im Gegensatz zum Aceman rationalisiert Volvo beim EX30 alle Tasten sowohl in der Mittelkonsole als auch auf dem Lenkrad weg. Das dürfte selbst den Drillingen als Angehörigen der Generation Alpha zu viel oder besser zu wenig sein. Hinzu kommt, dass der Sprachassistent von Google komplett ausfiel, der sonst um Rat und Routenführung nicht verlegen war. Und auch Google Maps verlor oft die Orientierung.

Schade, denn dank des größten Akkus (69 kWh statt 54 kWh) schafft das Extended-Range-Modell mit 328 km Testreichweite rund 60 km mehr als Alfa und Mini. Zudem bewältigt es lange Strecken am angenehmsten. Der EX30 bietet hier den besten Federungskomfort, obwohl auch er nicht alle Wellen aus dem Asphalt bügelt. Die weichere Feder-Dämpfer-Abstimmung lässt mehr Karosseriebewegungen zu als bei den Rivalen – der Hecktriebler wirkt wenig dynamisch, zumal Volvo zugunsten des Grips das ESP und die Traktionskontrolle nicht lockert. Die Lenkung agiert extrem leichtgängig und spürbar indirekt. Echte Fahrmodi sucht der Fahrer im EX30 vergebens, hier kann er lediglich die Rekuperation von Einpedal-Fahren auf fast widerstandsloses Rollen verstellen.

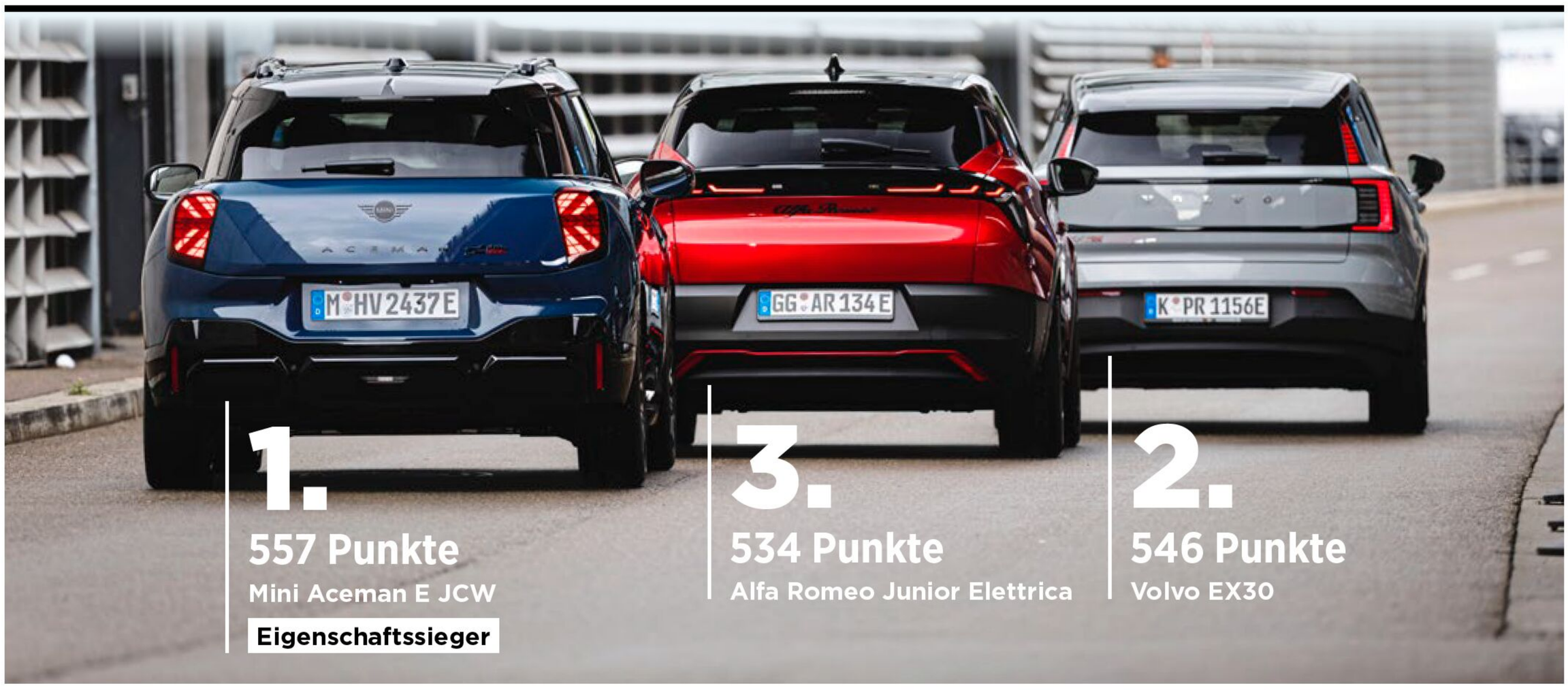
Bleibt der Preis: Um sich einen der SUV leisten zu können, müsste Donald mal wieder Onkel Dagobert anhauen. Am günstigsten käme der Erpel mit dem 46 590 Euro teuren Mini davon – der sich auch den Testsieg sichert. Für Alfa und Volvo wären über 54 000 Euro fällig. So oder so müsste Donald dafür lange Taler im Geldspeicher polieren.

Text: Clemens Hirschfeld

FAZIT

Wie wichtig stabile Software ist, zeigt der Test: Ohne den Ausfall bei Volvo hätte sich der EX30 die Eigenschaftswertung gesichert. So gewinnt der ausgewogenere Aceman, auch weil er am Ende der Günstigste ist. Der dritte Platz geht an den Alfa Junior, der aber nicht als Verlierer dasteht.

GESAMTWERTUNG



1.
557 Punkte
Mini Aceman E JCW
Eigenschaftssieger

3.
534 Punkte
Alfa Romeo Junior Elettrica

2.
546 Punkte
Volvo EX30

Mini Aceman E JCW

Pluspunkte
- gute Bedienbarkeit
- niedrigste Verbrauchswerte
- beste Qualitätsanmutung, aber …

Minuspunkte
- … Infotainment-Ausfall im Test
- lange Transportwege aus China
- mäßige Traktion und Geradeauslauf

Alfa Romeo Junior Elettrica

Pluspunkte
- unterhaltsames Fahrverhalten
- größtes Platzangebot im Test
- gute Bremswerte, aber …

Minuspunkte
- … schlecht dosierbares Pedal
- zu wenig Ablagen (im Fond)
- genauso teuer wie der Volvo

Volvo EX30

Pluspunkte
- höchste Reichweite im Test-Trio
- Federungs- und Geräuschkomfort
- umfangreiche Sicherheitsassistenz

Minuspunkte
- Ausfall von Internetfunktionen
- mäßige Materialanmutung
- schlechte Bedienbarkeit

auto motor sport PUNKTEWERTUNG 1 2 3

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Mini Aceman E JCW	Volvo EX30 Single Motor Extended Range	Alfa Romeo Junior Elettrica	
KAROSSERIE					
Raumangebot	(20)	8	9	9	Der Alfa lockt mit dem besten Platzangebot, ist jedoch längst nicht so funktional eingerichtet wie der Volvo. Doch der zeigt sich bei der Materialanmutung und der Bedienung unterirdisch. Während im EX30 die Sprachbedienung streikt, kostet den wertigen Mini ein Infotainment-Ausfall Punkte.
Kofferraum	(10)	3	4	5	
Zuladung	(10)	6	5	5	
Variabilität	(10)	3	4	3	
Funktionalität	(20)	7	11	6	
Instrumente/Anzeigen	(20)	10	6	8	
Bedienung	(30)	23	7	17	
Anhängelast	(5)	1	2	0	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	6	5	5	
Qualitätsanmutung	(15)	5	6	5	
SUMME	**(150)**	**72**	**59**	**63**	
SICHERHEIT					
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	11	21	8	Am verlässlichsten ist die Verkehrszeichenerkennung im Mini. Der Volvo leuchtet mit den hellsten Scheinwerfern und bietet die umfangreichste Sicherheitsausstattung. Hier spart der Alfa; dafür ist er sehr fahrstabil und bremst gut, wenn auch wenig feinfühlig.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	6	5	3	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	14	16	18	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	5	7	5	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	5	7	
Licht	(15)	13	13	12	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	9	12	12	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	10	9	9	
Bremspedalgefühl	(5)	4	3	2	
SUMME	**(150)**	**78**	**91**	**76**	
KOMFORT					
Federungskomfort	(30)	7	15	9	Während Mini und Alfa die Fahrwerke von Aceman und Junior offenbar auf Rennstrecken-Performance trimmen, federt der EX30 ausgewogen und ist gut gedämmt. Die Internetprobleme kosten ihn Punkte bei den Infotainment-Inhalten.
Sitze vorn	(20)	10	10	12	
Sitze hinten	(10)	5	5	5	
Infotainment-Inhalte	(10)	9	5	5	
Autonomes Fahren	(10)	4	3	3	
Klimatisierung	(10)	4	4	3	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	4	4	
Geräuscheindruck	(5)	3	4	2	
SUMME	**(100)**	**46**	**50**	**43**	
ANTRIEB					
Laufkultur	(20)	18	18	18	Subjektiv beschleunigen die drei Stromer ähnlich flott, und auch die Messwerte liegen auf ähnlichem Niveau. Die höchste Reku-Varianz bietet der Mini. Dank des größten Akkus fährt der Volvo am weitesten.
Leistungsentfaltung	(30)	18	18	18	
Getriebe/Rekuperation	(20)	17	16	13	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	7	8	
Zwischenbeschleunigung	(15)	11	12	12	
Reichweite	(30)	3	5	3	
Dauer Energiezufuhr	(20)	4	4	6	
SUMME	**(150)**	**79**	**80**	**78**	
FAHRVERHALTEN					
Fahrspaß	(30)	12	8	14	Was Alfa und Mini im Komfort-Kapitel opfern, machen sie durch Fahrspaß wieder gut. Jedoch überfordert das E-Drehmoment die Traktion bei den Frontmotor-Autos – der Volvo mit Heckantrieb kann das besser. Top ist der kleine Wendekreis des Junior.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	14	10	12	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	15	12	13	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	4	2	4	
Lenkung	(30)	18	15	17	
Wendekreis	(10)	4	5	7	
Traktion	(15)	8	10	9	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	5	7	5	
SUMME	**(150)**	**80**	**69**	**81**	
Eigenschaftswertung	**(700)**	**355**	**349**	**341**	
UMWELT					
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	43	41	41	Der Mini Aceman E verbraucht zwar am wenigsten, verursacht durch die Fertigung in China jedoch höhere Transport-Emissionen. Volvo fertigt den EX30 in Belgien, Alfa Romeo baut den Junior Elettrica – nein, nicht in Italien, sondern in Polen.
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	22	21	21	
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	8	7	8	
Recyclingquote Materialien	(15)	9	9	10	
CO_2-Emission Transportwege	(5)	1	5	5	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	10	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	15	17	13	
Reifenverschleiß	(10)	6	6	6	
Umweltwertung	**(150)**	**114**	**116**	**114**	
KOSTEN					
Testwagenpreis	(50)	28	24	24	Die Testwagenpreise der kleinen SUV-Stromer sind alles andere als mini, der Aceman E kommt in diesem Trio noch am günstigsten. Alfa Romeo bietet nur zwei Jahre, Volvo und Mini immerhin drei Jahre Garantie.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	14	13	12	
Wiederverkaufschancen	(10)	5	5	5	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	12	12	12	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9	9	8	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	19	17	18	
Garantie	(10)	1	1	0	
Kostenwertung	**(150)**	**88**	**81**	**79**	
Gesamtwertung	**(1000)**	**557**	**546**	**534**	

ES IST SECHS VOR ACHT



…oder auch fünf vor zwölf, wenn es darum geht, sich eines dieser beiden **TRAUM-TRIEBWERKE** von AMG zu sichern. Sowohl der Reihensechszylinder als auch der V8 versprechen höchsten Motorgenuss. Zugreifen, falls unvermittelt Geld hereinkommt…

Fotos: Rossen Gargolov, Mercedes

AMG **M 256M**

Reihensechszylinder

2999 cm^3 | 449 PS | 560 Nm

Turbolader mit Zusatzverdichter

Das Glück des Motoristen hängt am Motor. Entsprechend hätten wir heute für Sie zwei Empfehlungen zum Glück. Die eine: Werden Sie reich und kaufen Sie sich einen Achtzylinder. Falls es aber mit dem Reichtum nicht klappt, dann – zweite Empfehlung – werden Sie wenigstens wohlhabend genug, um sich einen Sechszylinder leisten zu können. Am besten nicht irgendeinen, sondern den Dreiliter-Reihensechszylinder aus dem Mercedes-Konzern, denn er ist ein echtes Traum-Triebwerk. Gibt's auch von AMG, beispielsweise im CLE 53. Und aus dem gleichen Stall einen weiteren motorischen Leckerbissen, den V8 – etwa im SL 63.

Umschwärmt und geliebt

Warum gerade diese beiden? Weil sie einfach wunderbar klingen. Hier reden wir nicht von lärmigen, sondern von wohligen Frequenzen. Fakt ist: Klang macht so viel vom Fahrvergnügen aus, dass er für viele Platz eins auf der automobilen Glücksskala einnimmt. Warum sonst werden Reihensechszylinder und V8-Triebwerke so umschwärmt und geliebt?

In diesem Zusammenhang haben wir uns für offene Wagen entschieden, weil die körpereigene Sensorik beim Fahren ohne Dach viel empfangsbereiter für Geräusche ist. Genau diese AMG-Modelle müssten es dagegen nicht sein, man könnte sich auch für ein deutlich günstigeres CLE 450 4Matic Cabrio von Mercedes entscheiden, das holt dann aus dem gleichen Basistriebwerk 381 statt 449 PS. Den SL dagegen gibt es nur von AMG, wobei hier der 55 V8 4Matic keine Einschränkung zum 63er wäre – gleicher V8, leicht andere Ausprägung.

Übrigens ist der Vierliter-Biturbo-V8 eine AMG-eigene Entwicklung, darauf ist man in Affalterbach stolz. Der Reihensechszylinder mit 2999 cm³ dagegen stammt von der Mercedes-Benz AG, genauer vom S 500, und wird bei AMG sozusagen aufgefrischt, beispielsweise in akustischer Hinsicht. Beide Aggregate eint, dass sie im Jahr 2017 eingeführt wurden. Außerdem, dass ihre Blöcke, Zylinderköpfe und Kolben aus Aluminium gefertigt und ihre Pleuel und Kurbelwellen aus Stahl geschmiedet sind.

Aber sie eint noch mehr: das Verhältnis aus Bohrung und Hub von (gerundet) 83 x 92 Millimetern, der Einzelhubraum von etwa 500 cm³ sowie der Abstand der Brennräume zueinander. Der Reihensechszylinder gehört zur sogenannten modularen Triebwerksgeneration. Sie beinhaltet die aktuellen Vier- und Sechszylindermotoren, Benziner ebenso wie Diesel. Entsprechend zahlreich sind die verwendbaren Gleichteile. Und weil der V8 im Grunde seines Herzens aus zwei Vierzylindern zusammengefügt wurde, ist er streng genommen ebenfalls Teil der Familie.

Zunächst aber zum Reihensechszylinder, der auf den Montagelinien im Motorenwerk Stuttgart-Untertürkheim entsteht. Der M 256 wurde 2023 runderneuert, erhielt den Zusatz M, den integrierten Startergenerator der zweiten Generation sowie einen neuen elektrischen Zusatzverdichter.

Beide Hilfsmittel machen den M 256M erst zum Leckerbissen. Denn beide überspielen das Turboloch. Ja, das gibt es noch, es wird nur meist totgeschwiegen. Oder verharmlost. Turbo-Schwärmereien beziehen sich stets auf die Gewaltausbrüche bei vollem Ladedruck ab mittleren Drehzahlen. Wer aber das untere Spektrum erkundet, spürt die hochfahrenden Verdichterräder sehr wohl – beim V8 ist das so, dazu später.

Beim Reihensechszylinder dagegen spürt man, dass man nichts spürt. Oder besser: Man spürt, dass man sofort etwas spürt – subkutanen Druck, also eine Vorwärtsmacht, die unter die Haut geht. Denn direkt beim Gasgeben schaufelt der integrierte Startergenerator Drehmoment in den Antriebsstrang, und zwar bis zu 205 Nm. Hierbei handelt es sich um eine E-Maschine, die vom 48-Volt-System mit Strom versorgt wird. Sie sitzt in der Getriebeglocke und damit direkt am Puls der Kraft, gibt ihre Newtonmeter ohne Umwege ins System. Wir reden von 205 Nm, die ab Leerlaufdrehzahl zupacken, so viel, wie ein Opel-Corsa-Basisbenziner bei Vollgas maximal bringt. Und die 205 Nm thronen auf dem Grundmoment des Dreiliters, das ja selbst im Bereich unterhalb der Aufladung schon etwas darstellt.

Außerdem, und jetzt wird es ingeniös, bläst ja noch ein elektrischer Zusatzverdichter mit. Auch ihn treibt das 48-Volt-Mildhybridsystem an; es lässt ihn innerhalb von 300 Millisekunden aus dem Stand auf 72 000/min hochfahren. Bis etwa 3500/min,





Am Lenkrad lassen sich per Daumendruck an zwei Rundschaltern diverse Set-ups abrufen. Sie nehmen Einfluss auf das Ansprechverhalten des Gaspedals

Dieser **Reihensechszylinder** ist bereits auf dem besten Weg zum Legendenstatus





Schlicht „Turbo" steht auf dem Kotflügel des CLE 53. Doch der Abgaslader wird von einem elektrischen Zusatzverdichter bis etwa 3500/min unterstützt





Natürlich sind im Display hervorragend ablesbare Rundinstrumente anwählbar – ebenso jedoch auch futuristisch anmutende wie hier im Bild

jetzt sind wir wieder bei der Motordrehzahl, greift er dem Turbolader beim Hochdrehen unter die Arme, wobei jener selbst mit bis zu 150 000/min dreht und dabei einen maximalen Überdruck von bis zu 1,5 bar (relativ) bringt. Da ist also einiges ganz schön am Rotieren.

Bereits der Abgaslader von Borg Warner reagiert recht spontan auf den rechten Fuß, denn er arbeitet nach dem Twin-Scroll-Prinzip, führt die Abgasluft also in zwei Kanälen. Die Zylinder 1 und 3 sowie 4 und 6 puffen in die rechte Flut aus, 2 und 5 dagegen in die linke. Das verhindert störende Interferenzen der pulsierenden Abgasströme und sorgt für ein schnelleres Ansprechen des Schaufelrads. Die Resultate: kumuliert 449 PS sowie bis zu 600 Nm im zehnsekündigen Overboost.

Diese Zahlen beeindrucken, selbstverständlich! Gleichwohl sind sie wie ein hoher Banksaldo: Die Existenz an sich beruhigt, ohne dass man sich ihrer ständig vergewissern müsste. Das gilt auch für die Kraftreserven beider AMG-Aggregate, weil man beide äußerst lustvoll niedertourig bewegen kann. Dabei laufen sie auffallend geschmeidig und rund, weshalb Leerlaufdrehzahlen um 650/min genügen. Da sägt und summt nichts, da nuschelt es nur vollmundig.

Bleiben wir zunächst beim CLE 53, geben Gas. Allmählich, geschmeidig. Und wir stutzen wegen der tiefgründigen, beruhigenden Kolbenschläge, die von ganz unten heraufquellen. Sinnbildlich, aber auch tatsächlich, denn der Motor liegt recht tief eingebaut, die Auspuffanlage sowieso. Erkenntnis: Bassiges Brabbeln ist nicht nur Achtzylindern vorbehalten, der AMG-Reihensechser kann es ebenfalls und genau dann, wenn es das gewünschte Fahrgefühl bestmöglich untermalt: beim Cruisen.

Sobald man geringfügig mehr Last anfordert, legt der Dreiliter großflächig los. E-Boost-unterstützt und zusatzverdichtet, untermalt vom kuscheligen Sound. Löschen Sie Ihre AMG-Vorbehalte – man hat gelernt in Affalterbach. Möglicherweise haben sie ein paar Ingenieure zum Kurs für angewandte Harmonielehre geschickt. Jedenfalls krachledert da nichts beim CLE 53. Da sind nur cremig gesättigte Obertöne zu hören, mit diesem rauchigen Timbre angereichert, das uns schon seit Generationen bei den Reihensechsern der Konkurrenz verzückt.

Sahnig und feinherb

Der M 256M schallt auffällig leichtfüßig – und genauso dreht er auch. Ja, einem drehfreudigen Triebwerk hört man die Lebenslust an, spätestens im mittleren Tourenbereich. Ab 4500/min, wenn der M 256M so richtig losfeuert, mischen sich sogar Rennfrequenzen zu. Sahnig eingerührt, feinherb abgeschmeckt. Hochwertig und teuer tönt das, ganz natürlich und verschliffen, wobei auffällt, dass da wenig mechanische Geräusche den Ton der Verbrennung stören. Ein Triebwerk zum Liebhaben. Eines, das Besitzerstolz nährt.

Dann öffnet man die Fronthaube und registriert ernüchtert die schnöde Kunststoffabdeckung, die eher auf eine Anordnung in V-Form statt Reihe schließen lässt. Nichts zu sehen vom langen Zylinderkopf, keine Anregung für die Fantasie. Dabei würde man sich gerne vorstellen, wie feinwuchtig der Trieb mit den 24 Ventilen Richtung Begrenzer tobt.

Der V8 dagegen trägt immerhin die „One man, one engine“-Plakette, also das Abzeichen, das von der Handwerkskunst beim Zusammenfügen des Triebwerks kündet. Klar, anders als der Sechser ist der Achter schließlich eine Eigenentwicklung. Und klar ist auch: Mit einem Achtzylinder macht ein AMG einfach einen auf dickere Motorhaube.

Dieser speziell, er erhielt als erster Sportwagenmotor von AMG die Turbolader innerhalb der beiden Zylinderbänke, also im heißen V. So bezeichnen es die Ingenieure. Vorteile? Verkürzte Rohrleitungen gleich verkürzte Ansprechzeiten, um nur einen besonders wichtigen zu nennen. Uns als Fahrer interessiert schließlich genau das: Wie reaktiv ist der V8?

Die Frage ist berechtigt, denn der Block ist nicht gerade big, kommt nur auf 3982 cm³ – wo also soll da ein wumsiger Durchzug entstehen? Vom Doppelwums des Sechszylinders ganz zu schweigen, dem ja E-Boost sowie Zusatzverdichter auf die Sprünge helfen. Beides fehlt im Achtzylinder. Er hat nur zwei mächtige Turbolader – die bis zu 2,2 bar relativen Druck ins System blasen und damit 585 PS erzeugen.

Twin Scroll, natürlich. Die Technik wird ja häufig als Biturbo missver-

Den durchzugsmächtigen **V8** muss man nicht drehen – aber es ist eine wundervolle Option





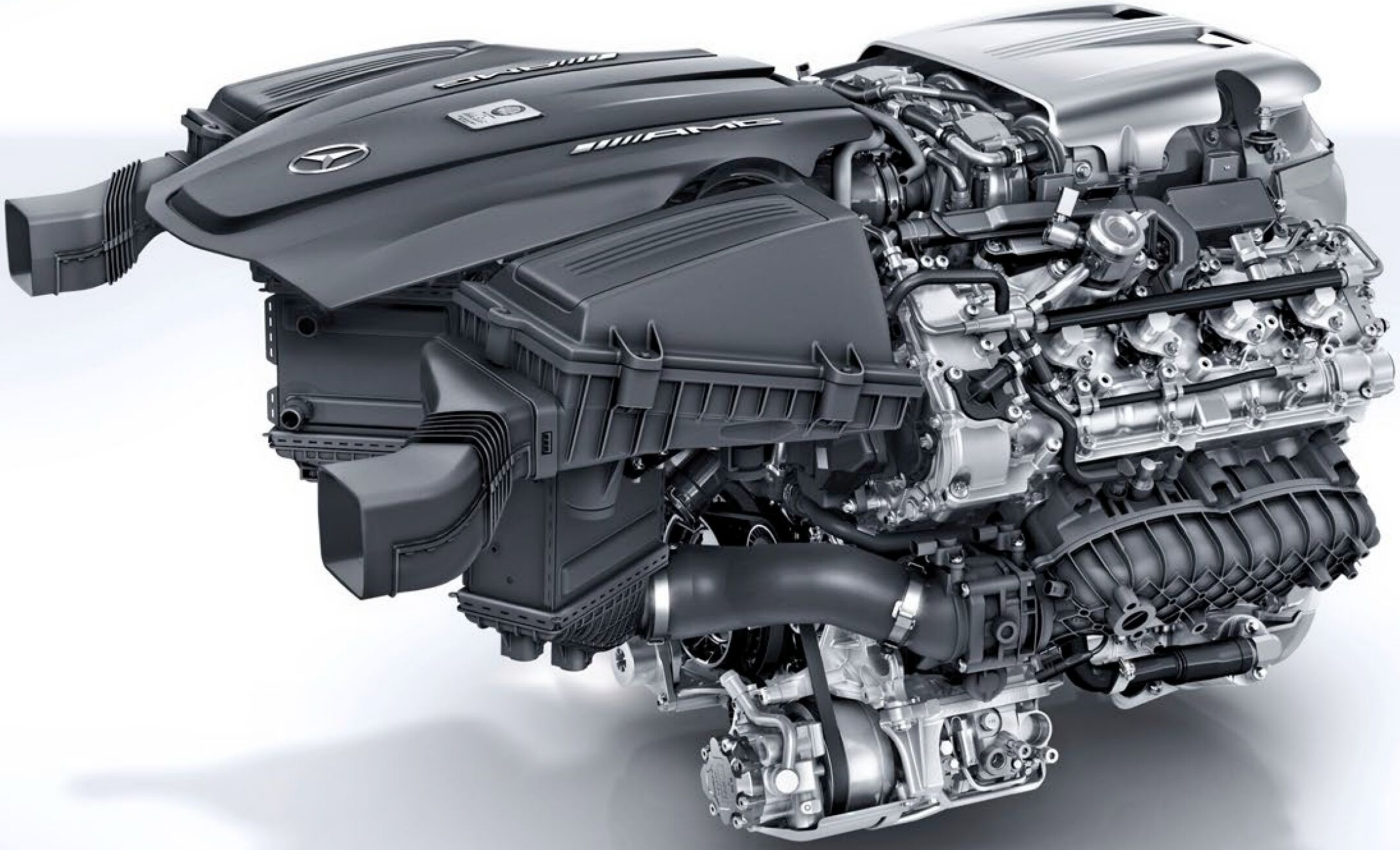
Die beiden Turbolader des V8 kühlen sich selbst mit Wasser und Öl und ihre Ladeluft über Luft-Wasser-Kühler. Gleiches Prinzip im CLE 53

AMG **M 178**

Achtzylinder in V-Form

3982 cm^3 | 585 PS | 800 Nm

Biturbo-Aufladung



standen, was wohl in den Anfängen der Vermarktung genau so gewollt war. Doch Biturbos, das sind heute nur noch wenige – dieser SL etwa. Er hat zwei Abgaslader mit je zwei Fluten, was eine komplexe, aber im Sinne der Gassäule effiziente Zusammenführung der Zylinder ergibt: 1 und 3 sowie 2 und 4 auf der ersten Bank, 5 und 7 sowie 6 und 8 auf der zweiten.

Die vertonte Unwucht

So eine Abgasführung greift natürlich in den Sound ein. Mehr noch allerdings die Tatsache, dass der V8 eine sogenannte Crossplane-Kurbelwelle nutzt: Ihre Hubzapfen sind in Kreuzform, also im 90-Grad-Versatz, angeordnet – streng nach der US-amerikanischen Tradition. Sie ergibt im Falle des AMG die Zündfolge von 1-5-4-2-6-3-7-8.



Die Schmiedestahl-Kurbelwelle des V8 ähnelt jener eines Vierzylinders, ist an fünf Stellen gelagert. Ihr Pendant im Reihensechszylinder nutzt sieben Lager

Kenner wissen, dass jene zwangsläufig – trotz aller Twin-Scroll-Bemühungen – eine Störung der Gassäule in den Auspuffluten hervorruft. Weil der Zündfunke beim Crossplane-V8 nicht streng wechselseitig zwischen den Bänken hin- und herspringt, sondern jeweils zweimal nacheinander auf der gleichen verweilt: nämlich von Zylinder 4 auf 2 und von 7 auf 8. Genau diese Besonderheit erzeugt das Blubbern, was nichts anderes ist als die vertonte Unwucht im System. Eine höchst geschätzte Unwucht.

Denn genau dieses Blubbern hat dem V8 seine riesige Fan-Gemeinde beschert. Und auch der SL beherrscht es bei niedrigen Drehzahlen, legt mit schiffsdieseligem Wummern ab. Wobei man fast meint, die Kolbenschläge einzeln herauszuhören.

Genau für diese Sehnsuchtsmelodie steht ja so ein Achtzylinder. Und der AMG stimmt sie Ton für Ton an. Die tiefen Kolbenschläge haben einfach etwas Beruhigendes an sich, speziell bei 1200/min. Am besten genießt man sie im manuellen Modus, um das Getriebe am Zurückschalten zu hindern. Oder um rechtzeitig bei 2000/min hochzushiften, um danach wieder beim Blubbern anzukommen. Also bei dieser wunderbar amerikanischen Konnotation. Wobei das satte Brabbeln so urwüchsig klingt, als hätte es AMG selbst erfunden.

Beeindruckender wirkt der Schub allerdings eine Lage höher: Sich einfach immer wieder zwischen 2000 und 3000/min von der Drehmomentwelle der 800 Nm wegspülen zu las-



TECHNISCHE DATEN

Karosserie
2+2-sitziges Cabrio, L x B x H 4705 x 1915 x 1354 mm, Radstand 2700 mm, Kofferraum 213 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 1895/425 kg.

Fahrwerk
Mehrlenker/Schraubenfedern vorn und hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 265/40 R 20, hinten 295/35 R 20.

Kraftübertragung
Allradantrieb, Neungang-Automatikgetriebe.

Motor
Achtzylinder-V-Motor mit Abgasturbolader, Hubraum 3982 cm³, Leistung 430 kW (585 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 2500/min.

Fahrleistungen
0–100 km/h.....3,6 s
Höchstgeschwindigkeit.....315 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)...SP 13,1 l/100 km

Grundpreis
Mercedes-AMG SL 63 4Matic ..196 142 Euro

sen, das hat etwas Erhabenes. Einen solchen Durchzug im hohen Gang bei niedriger Drehzahl sollte jeder Autoaktivist mindestens einmal im Leben genießen dürfen.

Hier merkt man aber auch, dass der Big Block gar keiner ist, dass zwei Turbolader den großen Hubraum vorgaukeln. Weil sie ohne E-Boost und Zusatzverdichter hochdrehen müssen, benötigen sie einen spürbaren Moment, um auf Touren zu kommen, bevor der SL unter Volllast dem Horizont entgegenhämmert.

Glühen bei 177 000/min

Angesichts der Durchzugsmacht besteht keine Notwendigkeit, zu drehen – aber es ist eine wunderbare Option. Denn erst nach oben raus, jenseits der 4000/min, wenn die beiden Lader bei 177 000/min glühen, pumpt der Biturbo so richtig los, entfaltet sich die Kraft eines scheinbar riesigen Triebwerks, mit unendlichen Reserven. Und man kann nun bis 7000/min stehen lassen, bevor man vom Gas geht, um dem Abblasen der Wastegates zu lauschen. Jenem zweitwundervollsten Stöhnen der Welt. Das alles beschreibt eine Leistungsentfaltung im eigentlichen Sinne, weil sich da eine Dramaturgie entwickelt. Mit der Haudrauf-Charakteristik eines Elektro-Dragsters, der seine Newtonmeter-Flut auf einmal ausschüttet, hat sie wenig gemeinsam.

Bei der Urgewalt des Achtzylinders kann der Reihensechser natürlich nicht mithalten. Ihr stellt er seine Feinnervigkeit entgegen, das wache Ansprechen, die Sportmotor-Charakteristik. Sie würde auch ganz hervorragend zum SL passen, doch für ihn ist der Dreiliter nicht vorgesehen. Stattdessen kommt die Einstiegsvariante mit einem Vierzylinder. Nichts gegen dieses Aggregat, aber in die Kategorie „Traum-Triebwerke“ werden es wohl nur wenige einsortieren.

Apropos: Uns fiele noch ein Wagen ein, dem der Dreiliter ganz prima zu Gesicht stehen würde – der AMG C 63. Dessen Vierzylinder-Hybrid hat die renommierte Baureihe viele Freunde gekostet. Mit dem wundervollen Reihensechser ließen sie sich bestimmt zurückgewinnen. Bei der Konkurrenz jedenfalls hat der Reihensechszylinder längst Legendenstatus erreicht. Dem M 256M könnte das ebenso gelingen.

Text: Marcus Peters



Beide Aggregate sind Direkteinspritzer und nutzen Ansaugrohre aus Kunststoff. Der CLE injiziert den Kraftstoff mit bis zu 350, der SL 63 mit bis zu 200 bar

TECHNISCHE DATEN

Karosserie
Viersitziges Cabrio, L x B x H 4853 x 1935 x 1435 mm, Radstand 2875 mm, Kofferraum 410 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 2035/455 kg.

Fahrwerk
Mehrlenker/Schraubenfedern vorn und hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 265/40 R 19, hinten 295/35 R 19.

Kraftübertragung
Allradantrieb, Neungang-Automatikgetriebe.

Motor
Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2999 cm³, Leistung 330 kW (449 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 560 Nm bei 2200/min.

Fahrleistungen
0–100 km/h.....4,4 s
Höchstgeschwindigkeit.....250 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....SP 9,3 l/100 km

Grundpreis
Mercedes-AMG
CLE 53 4Matic Cabrio ..... 101 584 Euro

MIT RAT

CLEVER, ERSCHWINGLICH, EFFIZIENT, FAMILIENTALENTIERT? Geht alles zusammen, wie Dacias Duster schon lang zeigt. Nun kommt von Citroën, wo man die Günstigkeit für sich entdeckt hat, der C3 Aircross als neuer Rivale.

UND ETAT

IM VERGLEICH

CITROËN C3 AIRCROSS HYB.: 136 PS plus 21 kW, 145 PS Systemleistung, Eco-/Testverbr. 5,3/6,2 l S/100 km, ab 25 390 Euro

DACIA DUSTER HYBRID 140: 94 PS plus 35 kW, 141 PS Systemleistung, Eco-/Testverbrauch 4,9/5,8 l S/100 km, ab 25 890 Euro

Fotos: Achim Hartmann



Seit März 2024 dustert der Dacia in seiner dritten Generation. Zum Frühjahr gibt es eine kleine Auffrischung vor allem bei den Antrieben



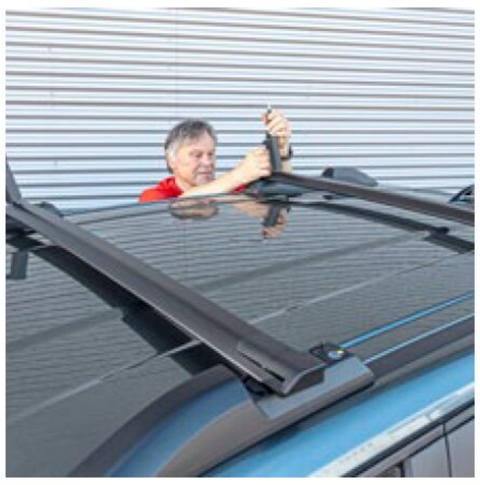
Das Telefon integriert sich kabellos ins wenig tiefgründige, aber clevere Infotainment



Sitze waren noch nie eine Stärke von Dacia. Die des Duster? Ganz okay …



Nun, irgendwo müssen sie sparen. Kein Zwischenboden ebnet Innen- und Klappkante



Das Werkzeug dazu liegt im Handschuhfach: zum Grundträger umzwirbelbare Reling



… und Rücksitze waren auch noch nie – Sie verstehen. Wenig Halt und dürre Polster, aber noch okay



DACIA

Hat Dacia echt drauf: einfache Materialien nett zu drapieren und alles solide zusammenzubauen

Der Stephenschlüpfer – wir Älteren erinnern uns gut – stirbt im Winter 1895 aus. Bequem, wie er ist, und da er keine Feinde hat, nimmt der Vogel nie die Mühe auf sich, das Fliegen zu erlernen. Als dann die Pazifische Ratte in Neuseeland anlandet, rafft sie den Stephenschlüpfer am Festland dahin. Zuletzt sind noch einige Exemplare auf Stephens Island ansässig. Sie sollen alle Tibbles, der Katze des Leuchtturmwärters David Lyall, in die Tatzen gelaufen sein. Und damit: zu Dacia.

In den 20 Jahren seit dem Neustart bei uns haben sie sich auf einer einsamen Insel der Glückseligen eingerichtet. Schließlich landete bisher kein Gegner an, der mit ebenso günstigen Autos zur Gefahr hätte werden können. Und damit: zu Citroën.

Dort entdeckten sie, just am 15. September 2023, die Erschwinglichkeit für sich, senkten von Donnerstag auf Freitag die Listenpreise um bis zu 6000 Euro, auf dass es im Stellantis-Konzern einen Rivalen für Renaults Discountmarke gebe. Mittlerweile stehen nicht mehr nur vergünstigte bisherige Modelle beim Händler, sondern mit dem C3 ein neu entwickeltes – als Elektro, Turbobenziner und Mildhybrid, als 4015 mm kurzer C3 und um 38 cm gereckter Aircross. Der hat es auf den Duster abgesehen. Beide treten in Topmotorisierung an. Das ist kein Diesel mehr, der ist in dieser Klasse so etwas wie der Stephenschlüpfer der Antriebe. Stattdessen nutzt der Duster ein komplexes Vollhybridsystem, der C3 Aircross ein einfacheres Konstrukt – stärker als ein gewöhnlicher Mild-, aber mit kleinerem E-Werk als bei einem Vollhybrid. Womit sein Grundpreis gar unter dem des Duster liegt.

Und damit: einsteigen – und los.

Eine Plattform für anderes

Wobei es des Losfahrens fürs Ankommen im Citroën gar nicht bedarf. Du kuschelst dich auf den beim Max mit Extraschaum gepolsterten Komfortsitz, schaust übers abgeeckte Lenkrad auf Digitalanzeigen, die an der Oberkante des Cockpits aufglimmen, und weißt: Keine andere Marke als Citroën könnte, dürfte oder wollte ein Auto so einrichten. Die Zeiten der großen Interieur-Exzentrik sind so lange her, dass wir sie schon als Früher und Allesbesser verklären. Doch gelingt es auch Citroën, ein Auto mit eigenem Charakter zu entwickeln.

„Wieso jetzt ‚auch Citroën'?", fragen Sie? Nun, da das eine Stärke –

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Citroën C3 Aircross Hybrid 145 Max	Dacia Duster 1.6 Hybrid 140 Extreme
ANTRIEB			
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Zahnriemen/Turbo	Steuerkette/–
Lage im Fahrzeug		vorn quer	vorn quer
Hubraum	cm^3	1199	1598
Bohrung x Hub	mm	75,0 x 90,5	78,0 x 83,6
Leistung	kW (PS) bei 1/min	100 (136) bei 5500	69 (94) bei 5600
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	230 bei 1750	148 bei 3600
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	83,4 (113,4)	43,2 (58,8)
maximaler Ladedruck	bar	0,8	–
Ölinhalt Motor	l	4,0	4,2
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	21/55	35/205
Systemleistung	kW (PS)	107 (145)	104 (141)
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe		Sechsgang-DKG	Sechsgangautomatik
FAHRWERK			
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Verbundlenker Schraubenfedern	Verbundlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung		215/60 R 17 H	215/60 R 18 H
Reifentyp		Bridgestone Turanza 6	Continental EcoContact 6Q
KAROSSERIE			
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4395 x 1749 (2007) x 1660	4343 x 1813 (2069) x 1656
Radstand	mm	2670	2657
Sitzplätze		5	5
Dachlast/Stützlast	kg	70/65	80/75
Anhängelast/gebremst	kg	710/1250	725/750
Gepäckraum	l	460–1600	430–1545
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1830	1870
Tankinhalt	l	44	50
VERBRAUCH/CO_2			
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,1	4,9
CO_2-Ausstoß nach WLTP	g/km	120	114
FAHRLEISTUNGEN			
0–100 km/h	s	8,8	10,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	201	160

4,9
l/100 km
genügen dem Dacia-Vollhybrid auf der Eco-Runde. Im Testschnitt sind es 5,8 l. Gar nicht mal so viel weniger als beim C3 mit einfacherem Mildhybrid: 5,3 und 6,2 l/100 km

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		Citroën C3 Aircross Hybrid 145 Max	Dacia Duster 1.6 Hybrid 140 Extreme
KOSTEN IN EURO			
Steuer		56,–	70,–
Haftpflicht		545,–	503,–
Teilkasko		163,–	160,–
Vollkasko		552,–	540,–
Festkosten/Jahr		1153,–	1113,–
Betriebskosten/100 km		14,73	14,47
Wertverlust/Jahr		4100,–	3900,–
GESAMTKOSTEN/KM[1)]			
bei 15 000 km/Jahr		0,47/0,20	0,46/0,19
bei 30 000 km/Jahr		0,34/0,17	0,32/0,17
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[1)]			
bei 15 000 km/Jahr		593,–/248,–	569,–/242,–
bei 30 000 km/Jahr		841,–/437,–	810,–/428,–
PREISE			
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	25 390,–	25 890,–
Grundpreis Testwagen	Euro	27 590,–	27 390,–
Testwagenpreis inkl. Extras	Euro	28 290,–	29 894,–

[1)] mit/ohne Wertverlust



Ein eigenes Profil? Verschafft Citroën dem Aircross beim Fahren. Die Silhouette ist fast mit der des Konzern-Cousins Opel Frontera identisch

Auch der C3 integriert das Telefon ins Infotainment, also kein internes Navi bestellen







... und kuschelig wird es auch auf der bequemen Bank, wenn sich drei Passagiere da näherrücken

So, jetzt habt aber bitte alle auch Spaß am C3, wenn er dazu schon einen Aushang macht



Die teurere Version des C3 möblieren Sitze mit Zusatzkuschelpolster ...



Eben noch verkanten, nun eben, tja, eben: variabler Ladeboden und plan klappende Lehne



CITROËN

Um die Instrumente – Citroën hält sie für Head-up-vergleichbar – zu sehen, ist das Lenkrad abgeflacht

oder ein Maß an Freiheit – ist, die Stellantis allen Marken zugesteht. Der C3 basiert wie der Fiat Grande Panda und der Opel Frontera auf der Smart-Car-Plattform. Mit dem Opel teilt er sich das technische Untendrunter wie das Obendrüber der Karosserie. Sieht man nur im Profil, da an Bug und Heck einige auffällige, aber leicht variierbare Markenstilmittel die Gleichteilerei überblenden. Dazu richten sich die Autos anders ein – also etwa im Rahmen eines Bauplans für ein Fertighaus, bei dem man zwischen Dusche oder Badewanne wählen, aber nicht gleich ganze Wände versetzen kann.

Der C3 hebt das flache, dafür noch informationsträchtige Instrumentendisplay nach oben, bekommt das Lenk-Rechteck. Hebel, Schalter, Infotainment-Abteilung – alles wie bei den anderen Smart-Plattgeformten. So bleibt es bei einem adretten Bühnenbild aus Besonderheit, hinterlegt mit der eingängigen Bedienstruktur. Wobei sich die Eingängigkeit auch dadurch ergibt, dass zwar alles da ist, was es braucht für Bequemlichkeit, Information und Unterhaltung. Doch wie bei der Assistenz beschränkt sich das Sortiment aufs Grundlegende.

Im Grund Legende? Der Komfort? Aber nein, Citroën räumt ja nicht nur sesselige Sitze nach vorn, sondern auch eine kuschelige Bank in den Fond. Auch dort schafft der kompakte Aircross ein ungedrängtes Raumangebot für zwei. Ein Dritter? Kann auch mal mit. Oder bis zu 1600 l Gepäck, klappt man die zweiteilige Lehne um. Der Zwischenboden ist arretier- und höhenverstellbar, die sperrige Hutablage findet aber unter ihm keine Herberge.

Aber wir waren ja beim Komfort und der Erwartung flauschigen Federns. Und, oh, da hat der kleine Citroën seinen großen Auftritt. Er rollt sacht ab, spricht sensibel auf Unebenheiten an, federdämpft sie beflissen ab. Etwas ins Wanken kommt, nun, nur der Aufbau – in Kurven durch Seitenneigung oder nach langen Wellen durch kleine Hubbewegungen, mit denen der C3 solch Straßen-Ondulationen kurz nachschwingt.

Bei eiliger Fahrt jedoch steuert das Fahrwerk auf ein kleines Ungeschick zu – wegen der Lenkung. Das kleine Lenkrad und das spitze Ansprechen verschaffen dem C3 Aircross in der Stadt, also bei niedrigem Tempo, eine wuselige Handlichkeit, welche die vage Rückmeldung und die stumpfe Präzision überspielt. Unterwegs über

auto motor sport MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Citroën C3 Aircross Hybrid 145 Max	Dacia Duster 1.6 Hybrid 140 Extreme
KAROSSERIE			
Innenbreite vorn/hinten	mm	1400/1380	1440/1430
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1050/1000	1050/970
Sitztiefe vorn/hinten	mm	480/480	510/470
Normsitzraum	mm	740	650
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	630	620
Ladekantenhöhe	mm	780	780
Quadermaß Länge x Breite x Höhe	klein mm groß mm	550 x 810 x 700 1450 x 810 x 700	500 x 810 x 690 1310 x 810 x 690
Leergewicht/Zuladung	kg	1355/475	1407/463
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	62,4/37,6	58,7/41,3
Wendekreis links/rechts	m	11,3/11,2	11,4/11,2
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2			
Testverbrauch	l/100 km	6,2	5,8
ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)		5,3/6,1/9,4	4,9/5,8/9,0
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	144	135
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	124	114
Reichweite nach Testverbrauch	km	709	862
FAHRLEISTUNGEN			
Beschleunigung	s		
0 – 30 km/h		1,7	2,2
0 – 50 km/h		3,3	3,9
0 – 80 km/h		6,5	7,5
0 – 100 km/h		9,2	10,4
0 – 120 km/h		13,0	14,6
0 – 130 km/h		15,2	18,7
0 – 140 km/h		18,0	23,0
0 – 400 m		16,7	17,6
Zwischenspurt	s		
60 – 100 km/h		5,1	5,4
80 – 120 km/h		6,5	7,1
FAHRWIDERSTAND			
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	32 (44)	31 (42)
BREMSWEGE			
100 – 0 km/h kalt	m	37,3	36,0
100 – 0 km/h warm	m	37,7	35,9
INNENGERÄUSCHE			
bei 80 km/h	dB(A)	63	63
bei 100 km/h	dB(A)	66	65
bei 130 km/h	dB(A)	68	69
FAHRVERSUCHE			
Slalom 18 m	km/h	60,2	61,2
doppelter Spurwechsel	km/h	117,2	123,0
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG			
		◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkung	indirekt/direkt	●	●
Balance	unter-/übersteuernd	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●

37,7 Meter

Asphalt wischen unter dem C3 bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 mit warmer Anlage durch. Der Duster steht nach 35,9 Metern, da hat der C3 noch 22 km/h drauf





Ein Teil des E-Werks wanzt sich beim Duster (links) an den Verbrenner. Dreizylinder im C3

Land eine Kurve munter angegangen und beherzt eingelenkt? Das überrumpelt das Fahrwerk, der C3 kurvt dann watschelig, früh ESP-gesichert durch die Biegung, ohne großen Eifer bei der Dynamik. Der geht auch den immerhin standfesten Bremsen ab.

Nicht aber dem emsigen Antrieb. Dessen Temperament lässt sich allerdings zweckdienlicher auf weiten Strecken nutzen. Der 1,2-Liter-Turbo dreizylindertrommelt munter los. Kleine Ladedruckflauten beim Anfahren oder Durchziehen überplustert das E-Werk. Die Entwickler integrierten im treffsicheren Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe einen 21 kW starken E-Motor – viel Leistung für ein 48-V-Mildhybridsystem, das zudem eine ungewohnt hohe, verzögert einsetzende Rekuperationsleistung nutzt.

Doch so füllen sich die 0,9 kWh des Pufferakkus häufig und schnell. Mit dieser Energie kann der C3 bei milder Last oft über kurze Strecken rein elektrisch fahren. Mitunter meldet sachtes Rucken den Wechsel der Maschinen oder zartes Sirren vermerkt den Betrieb der E-Maschine. Doch motorisiert die kleine Antriebsgenossenschaft den C3 homogen, kräftig, effizient (6,2 l S/100 km im Test, Eco-Runde 5,3 l), und das etwa so günstig wie beim Dacia. Schaut es für den Duster duster aus?

So fährt sich Verzicht nicht

Die Zwischenüberschrift bitte laut und schnell lesen, dann erst wirkt der Effekt. Womit wir eine geschickte Brücke zum Antrieb des Duster Hybrid errichtet hätten. Denn auch der bedarf der Zuwendung, um effektiv zu wirken – wegen der Komplexität des Vollhybridsystems, dessen Teilnehmer wir zunächst vorstellen wollen: zwei Getriebe, eines mit vier Gängen für den 1,6-Liter-Saugbenziner (94 PS/148 Nm), eines mit zwei für den integrierten E-Motor mit 35 kW/205 Nm. Ein Hochspannungs-Startergenerator (15 kW) übernimmt als Zweitjob die Betätigung des Getriebes. Das ermöglicht zum einen parallelen Hybridantrieb: Verbrenner und Elektro arbeiten abwechselnd oder gemeinsam, treiben dabei direkt die Räder an. Zudem funktioniert serieller Betrieb: Dabei viertaktet der Benziner ohne Durchtrieb zu den Rädern, liefert lediglich die Energie für den E-Motor, der den Vortrieb erledigt. Bis 80 km/h kann er das ganz allein – solange die 1,2 kWh per Rekuperation gesammelten Energiereserven des Akkus reichen. Insge-

auto motor sport PUNKTEWERTUNG 1 2

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Dacia Duster Hybrid 140	Citroën C3 Aircross Hybrid	
KAROSSERIE				
Raumangebot	(20)	9	9	Der C3 schafft im Fond mehr Platz für die Beine, der Duster für die Schultern. Ähnlich großes Kofferraumvolumen bei beiden. Der etwas aufwendiger eingerichtete C3 darf schwerere Anhänger ziehen.
Kofferraum	(10)	6	6	
Zuladung	(10)	6	6	
Variabilität	(10)	2	4	
Funktionalität	(20)	9	8	
Instrumente/Anzeigen	(20)	11	12	
Bedienung	(30)	17	16	
Anhängelast	(5)	1	2	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	6	6	
Qualitätsanmutung	(15)	7	8	
SUMME	**(150)**	**74**	**77**	
SICHERHEIT				
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	9	9	Beide beschränken sich auf ein knappes, aber funktionales Assistenzteam. Mit schwächeren Bremsen handelt sich der C3 hier schon über die Hälfte seines Gesamtrückstands ein.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	5	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	17	17	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	6	5	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8	7	
Licht	(15)	6	7	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	9	7	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	7	5	
Bremspedalgefühl	(5)	3	3	
SUMME	**(150)**	**69**	**65**	
KOMFORT				
Federungskomfort	(30)	13	16	Doch, das hat er drauf I: der C3 den Komfort mit bequemeren Sitzen, dazu die beflissene Federung. Der Dacia federt harscher, mehr aber stören die laschen Sitze.
Sitze vorn	(20)	9	12	
Sitze hinten	(10)	5	6	
Infotainment-Inhalte	(10)	7	7	
autonomes Fahren	(10)	0	0	
Klimatisierung	(10)	2	2	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	4	
Geräuscheindruck	(5)	2	2	
SUMME	**(100)**	**42**	**49**	
ANTRIEB				
Laufkultur	(20)	7	8	Quirlig im Temperament, freundlicher im Ton, mit einem harmonischeren Doppelkuppler verkuppelt, liegt der Citroën klar vor dem sparsamen, reichweitenstarken Dacia.
Leistungsentfaltung	(30)	8	12	
Getriebe/Rekuperation	(20)	8	12	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	3	6	
Zwischenbeschleunigung	(15)	6	7	
Reichweite	(30)	25	19	
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	
SUMME	**(150)**	**77**	**84**	
FAHRVERHALTEN				
Fahrspaß	(30)	7	6	Nun, ein Ausbund an Heiterkeit steht bei beiden nicht zu erwarten. Der Duster fährt etwas belanglos, was aber weniger stört als das von der spitzen Lenkung überrumpelte Handling des C3.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	6	4	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	10	7	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	2	0	
Lenkung	(30)	12	10	
Wendekreis	(10)	3	4	
Traktion	(15)	11	11	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6	5	
SUMME	**(150)**	**57**	**47**	
Eigenschaftswertung	**(700)**	**319**	**322**	
UMWELT				
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	30	28	Doch, das hat er drauf II: der Duster die Effizienz mit seinem Vollhybridantrieb. Zu uns reist er aus Mioveni in Rumänien an, der nicht gar so sparsame C3 aus Trnava/ Slowakei.
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	12	10	
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	12	12	
Recyclingquote Materialien	(15)	12	12	
CO_2-Emission Transportwege	(5)	4	4	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	7	7	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	13	12	
Reifenverschleiß	(10)	8	8	
Umweltwertung	**(150)**	**98**	**93**	
KOSTEN				
Testwagenpreis	(50)	37	38	Was dem Dacia den Sieg garantiert? Die Garantie! Ansonsten verliert er etwas weniger an Wert, verursacht aber ein wenig höhere Wartungskosten als der Citroën.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	21	21	
Wiederverkaufschancen	(10)	7	6	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	13	13	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	11	12	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	21	20	
Garantie	(10)	5	0	
Kostenwertung	**(150)**	**115**	**110**	
Gesamtwertung	**(1000)**	**532**	**525**	

Wenn nichts mehr sicher ist, ist dann wieder alles möglich?

handelsblatt.com/neuesdenken

Handelsblatt

Substanz entscheidet.

12/ 2032

erst enden die sieben Jahre Garantie für den Dacia, wenn er 2025 zugelassen wird. Beim C3 sind es nur zwei Jahre. Das und die schwächeren Bremsen kosten ihn den Sieg

samt ergeben sich 14 Antriebsvarianten, wie Dacia informiert. Ebenso ist zu erfahren, dass der Duster für 2026 den modernisierten Hybrid bekommt, der mit einem 1,8-Liter-Benziner auf 158 PS Systemleistung erstarkt.

An der grundsätzlichen Wirkungsweise des Systems ändert sich nichts. Stets der Effizienz zugeneigt, inszeniert es die 14 Akte seiner Antriebsaufführung bei ruhiger Fahrt harmonisch, ruckfrei und homogen. Ist aber Eile geboten, lässt die Steuerung den Verbrenner oft hochdrehen, anstatt ihm trotz Akku-Reserven zuzuboosten. Der Sport-Modus scheucht weniger das Temperament auf als vielmehr die Antriebssteuerung, die sich durch keine Eingriffsmöglichkeit aus ihrer Verwirrung helfen lässt.

Da Hektik eh nichts bringt, stellst du dich eben ein auf das Wesen des Antriebs, das vor allem Sparsamkeit (5,8 l S/100 km Testschnitt, auf der Eco-Runde 4,9 l) auszeichnet. Das kommt dem Fahrwerk ganz gelegen, pflegt der Duster doch ein sachliches Verhältnis im Umgang mit Kurven. Obgleich seine Lenkung etwas inniger rückmeldet und etwas zielgerichtetere Präzision aufbringt, stehen Dynamikvergnügungen nie zu erwarten, dafür immer hohe, früh und rigide ESP-gemaßregelte Sicherheit. Zu der trägt neben den zupackenden Bremsen die straffe Abstimmung des Fahrwerks bei, die den Aufbau stabil hält. Als eher stabil wollen wir auch das Ansprechen der Federung bezeichnen, die vor allem kurze Unebenheiten überrempelt.

Mögen die Auftritte von Handling und Komfort noch von einer Schlichtheit geprägt sein, die bis zum ersten Duster zurückreicht, gilt das für andere Bereiche nicht mehr. So stattet Dacia den SUV optional mit angemessen breiter Assistenz aus und mit einem cleveren, leicht bedienbaren Infotainment. Zudem richtet sich der Duster zwar mit einfachen Materialien, aber dafür dekorativ und solide ein. Bis auf die Sitzgelegenheiten. Die nur grobrastig verstellbaren Vordersitze bieten wenig Halt, Komfort und Rückenstützung, die drei platten Plätze der Fondbank noch weniger. Auch die aufwandskarge Variabilität (nur die Fondlehne klappt zweiteilig) zeigt, wie knapp der geräumige Duster kalkuliert ist.

Knapp daneben geht hier die Kalkulation von Citroën: Der Duster gewinnt gegen den C3 Aircross. Oder in Andenken an Tibbles: Katz mit X.

Text: Sebastian Renz

FAZIT

Mit sanftem Komfort, emsigem Antrieb, genug Platz und kluger Ausstattung zum günstigen Preis nähert sich der C3 Aircross dem Sieg, um ihn mit der geizigen Garantie zu verschleudern. Der Duster bremst besser und nutzt seine Sparsamkeit bei Verbrauch und Kosten zum Sieg.

GESAMTWERTUNG



+
- Effizienter Antrieb
- Einfache Bedienung
- Sieben Jahre Garantie

–
- Träge Antriebsreaktion
- Wenig Assistenzsysteme
- Ideenarme Variabilität

+
- Emsigerer Antrieb
- Sorgsamere Federung
- Bequemere Sitze

–
- Hibbelige Lenkung
- Nervöseres Fahrverhalten
- Schwächere Bremswerte

auto motor und sport AUTOMARKT

Alles für Automobil-Enthusiasten

AUTO DER WOCHE



Ferrari Portofino, 209.000 €, MwSt. nicht ausweisbar, 441 kW (600 PS), rosso portofino, nero, EZ 10/2019, 12.700 km, aus 1. Hand, Bremsen in giallo, Scuderia Ferrari Embleme, Speziallackierung, 20“ Felgen lackiert in Diamond-Cut, gesticktes Cavallino Rampante in den Kopfstützen, HiFi Premium System, Ziernähte in rosso, Drehzahlmesser in aluminium, Alumium-Fußablage, Radnabendeckel in Karbon, Frontgrillkanten in Chrom, vollelektrische Sitze. Bei Interesse erreichen Sie uns unter 05 61 511 97 40, Jens Wiegand oder per E-Mail j.wiegand@ferrari-eberlein.de. Eberlein Automobile GmbH – Official Ferrari Dealer, Leipziger Straße 282–286, 34123 Kassel. Weitere Fahrzeuge unter: www.ferrari-kassel.de

3 TOP-ANGEBOTE



1959 Aston Martin DB MKIII DHC, Matching Numbers, Twin Exhaust, seltener Linkslenker. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H



1986 Mercedes SL 300 R107, erst 18.152 km! Scheckheft, Datenkarte, in Top-Zustand. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Z8 5.0, ATM 41000 km, Perform.-Pack, Sportauspuff, LM-Hartge usw., Top-Zust., BMW-KD, dt. Fzg., 137.900,– €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63424 H

So verkaufen Sie Ihr Auto

Unsere Print- und Online-Kombi macht es einfach! Selbst buchen auf https://buchung.auto-motor-und-sport.de oder kontaktieren Sie unser Team unter Tel. 0711/182-188, E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de. Jetzt QR-Code scannen.

So finden Sie Ihr Traumauto

Entdecken Sie auf den nächsten Seiten eine exklusive Auswahl an Traumfahrzeugen und lassen Sie sich inspirieren. Noch mehr Angebote finden Sie täglich aktualisiert unter: https://marktplatz.auto-motor-und-sport.de. Jetzt QR-Code scannen.

KIA SORENTO

WAR DER ERSTE SORENTO noch eine weniger gelungene Mercedes-ML-Kopie, hat sich die vierte Generation zum soliden Familien-SUV mit vielen Qualitäten gemausert.







Cockpit mit klarer Bedienung und schöner Qualität. Unter der Haube arbeiten ausschließlich Vierzylindermotoren

Mit dem Anfang 2020 vorgestellten Sorento MQ4 setzte Kia ein Ausrufezeichen: Definierten sich die Vorgänger vor allem über ihren Nutzwert und das gute Preis-Leistungs-Verhältnis, war Generation vier in Sachen Design, Technik und Qualität ein echter Quantensprung für die Koreaner. Das Interieur gefällt mit hochwertigen Kunststoffen, schicken Blenden in Alu-Optik und einer meist routinierten Verarbeitung. In der auf dem Gebrauchtmarkt oft anzutreffenden Topausstattungslinie Platinum wird es mit belüfteten Nappaledersitzen sogar richtig luxuriös. Die Bedienung gelingt intuitiv: Großer, im Sichtbereich positionierter Touchscreen mit Schnellwahltasten an der Seite, separate Klimaeinheit mit physischen Schaltern darunter und die Tasten für wichtige Fahreinstellungen versammeln sich in Griffweite zum eleganten Drehregler für die Gangwahl – vorbildlich! Mit dem 2024er-Facelift erhielt das Cockpit ein Update, das die Bedienung der Klimafunktionen in eine neue Touchleiste auslagerte – eher Rück- als Fortschritt.

Am großzügigen Platzangebot in Reihe eins und zwei sowie im rund 700 Liter fassenden Gepäckraum änderte sich jedoch nichts, nur in der optionalen dritten Sitzreihe fahren nur Kinder wirklich gerne mit.

Im 100 000-Kilometer-Dauertest von auto motor und sport zeigte sich der Kia als 2.2 CRDi AWD sehr solide und standfest. Ausfälle oder teure Reparaturen waren kein Thema, nur Kleinigkeiten bemängelten die Tester, wie etwa die billig wirkenden Materialien im Kofferraum (einfache Kunststoffe und Filz statt Teppich) und die in Details nicht immer voll überzeugende Fertigungsqualität (Spaltmaße, Knarzgeräusche). Auch das ab rund 70 000 Kilometern zum Ruckeln neigende Doppelkupplungsgetriebe wurde im Test moniert; erst durch zwei Software-Updates ließ es sich besänftigen. Beruhigend beim Gebrauchtkauf: Die siebenjährige Neuwagengarantie gilt noch lange für alle MQ4. *Sascha Wölfel*

Checkpunkte:

- **Ruckelt das Doppelkupplungsgetriebe (nur 2.2 CRDi)?**
- **Zustand Unterboden bei Offroadnutzung im Vorbesitz**
- **Batteriezustand PHEV (Zertifikat?)**

Rückrufe:

- **Brandgefahr durch Kraftstoffaustritt**
- **E-Call-Notruffunktion**
- **Hochdruckölpumpe Doppelkupplungsgetriebe (2.2 CRDi)**
- **Defekt am Gurtstraffer**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Das Allroundtalent ist der kräftige 2,2-Liter-Diesel mit 202, später 194 PS, 440 Newtonmetern Drehmoment und bis zu 2,5 Tonnen gebremster Anhängelast. Voll- und Plug-in-Hybrid arbeiten durchaus harmonisch, passen aber nicht so recht zum robusten Charakter des Kia.

		1.6 Hybrid 2WD	1.6 PHEV AWD	2.2 CRDi AWD
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4+E	Reihe/4+E	Reihe/4
Hubraum	cm³	1598	1598	2151
Leistung	kW (PS) bei 1/min	158 (215)	185 (252)	142 (194) bei 3800
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350	350	440 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1816/694	2015/515	1887/613
Länge x Breite x Höhe	mm	4810 x 1900 x 1700	4810 x 1900 x 1700	4815 x 1900 x 1700
Gepäckraum	l/VDA	697–2085	693–2077	697–2085
Höchstgeschw.	km/h	193	193	201

Welches Modelljahr?

Der noch junge Sorento der vierten Generation offenbart noch keine Mängelschwerpunkte bei einzelnen Modelljahren. Daher ist der gesamte Bauzeitraum ab 2020 für den Gebrauchtkauf interessant. Selbst bei Modellen aus dem ersten Modelljahr läuft die Neuwagengarantie noch mindestens zwei Jahre.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bereits die Vor-Facelift-Basis Edition 7 war reichhaltig ausgestattet: digitales Cockpit, adaptiver Tempomat, Klimaautomatik mit zwei Zonen, LED-Hauptscheinwerfer, Parkpiepser vorn und hinten, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn und vieles mehr. Die empfehlenswerte Vision-Ausführung brachte zusätzlich unter anderem Voll-LED-Leuchten, einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz und die Navigationsfunktion mit. Die Toplinien Spirit und Platinum enthielten weitere Features wie Ambientebeleuchtung, Premium-Soundsystem und Head-up-Display – nett, aber durchaus verzichtbar. Die dritte Sitzreihe kostete immer 990 Euro Aufpreis.

Was kostet er?

Bei rund 35 000 Euro startet der Kia in den Gebrauchtbörsen als 2.2 CRDi AWD mit weniger als 80 000 Kilometern. Etwas günstiger in der Anschaffung sind Voll- und Plug-in-Hybrid, die mit vergleichbaren Laufleistungen meist circa 2000 Euro unter den Preisen für einen Diesel liegen. Gut für Gebrauchtkäufer: Fast alle inserierten Sorento glänzen mit einem hohen Ausstattungsniveau.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	Hybrid	PHEV	CRDi
2024	–	39 950,–	41 200,–
2023	–	36 590,–	35 703,–
2022	29 750,–	34 367,–	32 103,–
2021	27 110,–	32 150,–	–
2020	24 518,–	29 216,–	–
2019	–	–	–

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise; [1] + 18,4 kWh

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Hybrid	PHEV	CRDi
Steuer	141,–	32,–	383,–
Haftpflicht	610,–	624,–	623,–
Teilkasko	786,–	785,–	1032,–
Vollkasko	1340,–	1351,–	1454,–
Wartung	388,–	412,–	455,–
l/100 km	5,4 S	1,6 S[1]	6,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die vierte Generation des Sorento punktet mit guter Verarbeitung und – je nach Modellvariante – mit einem neu entwickelten Achtganggetriebe. Wichtig ist, zu prüfen, ob Rückrufe erledigt wurden – vor allem beim 2,2-Liter-Diesel, bei dem es um möglichen Kraftstoffaustritt ging. *Maik Wilde*

Tests in diesen Ausgaben

Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybrid AWD: Vergleichstest 4/21; Sorento 1.6 T-GDI PHEV AWD: Vergleichstest 17/21, 6/23; Sorento 2.2 CRDi AWD: Dauertest-Abschlussbericht 26/23, Vergleichstest 15/24, 2/25.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

LINGLONG TIRE

ENTWICKELT IN DEUTSCHLAND. PRODUZIERT IN EUROPA.

ERFOLGREICH GETESTET.





SPORT MASTER 4S
ALL SEASON

SPORT MASTER WINTER
WINTER

Acht von zehn führenden Automobilherstellern vertrauen auf LINGLONG in der Erstausrüstung. LINGLONG hat 2024 weltweit die meisten Erstausrüstungsreifen für NEVs ausgeliefert.

@linglong_deutschland

LINGLONG TIRE

OFFIZIELLER **REIFENPARTNER**

Alfa Romeo



1962/69 Alfa Romeo 2600 Touring Spider, 1A restauriert, gute Farbe … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin



1980 Aston Martin Vantage Volante, erst 6.762 km, Linkslenker, umfangreiche Dokumentation. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1959 Aston Martin DB MKIII DHC, Matching Numbers, Twin Exhaust, seltener Linkslenker. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H



BMW



1957 BMW 503 Cabriolet, eines von nur 138! 35 Jahre in Vorbesitz. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

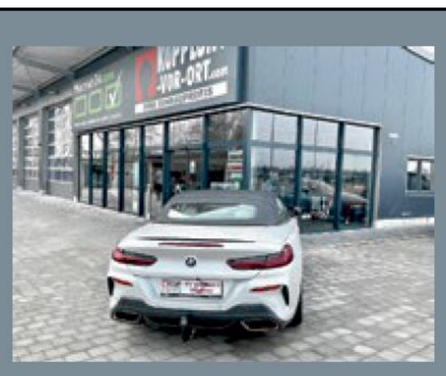


Z8 5.0, ATM 41000 km, Perform.-Pack, Sportauspuff, LM-Hartge usw, Top-Zust., BMW-KD, dt. Fzg., 137.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63424



Wir SUCHEN automobile Legenden BMW M1: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H





Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



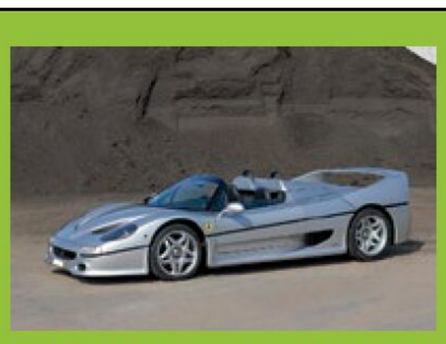
Wir SUCHEN automobile Legenden BMW Z8: alle Farben, max. 30.000 km, nur Top-Zustand, keine US-Importe! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Bugatti



1937 Bugatti Type 57 C Stelvio, volldokumentiert/besondere Historie, Matching/Kompressor. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H

Ferrari



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 360 Challenge Stradale: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 458 Speciale / Aperta: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Suche SF90 und F8. Tel. 0171/7515577

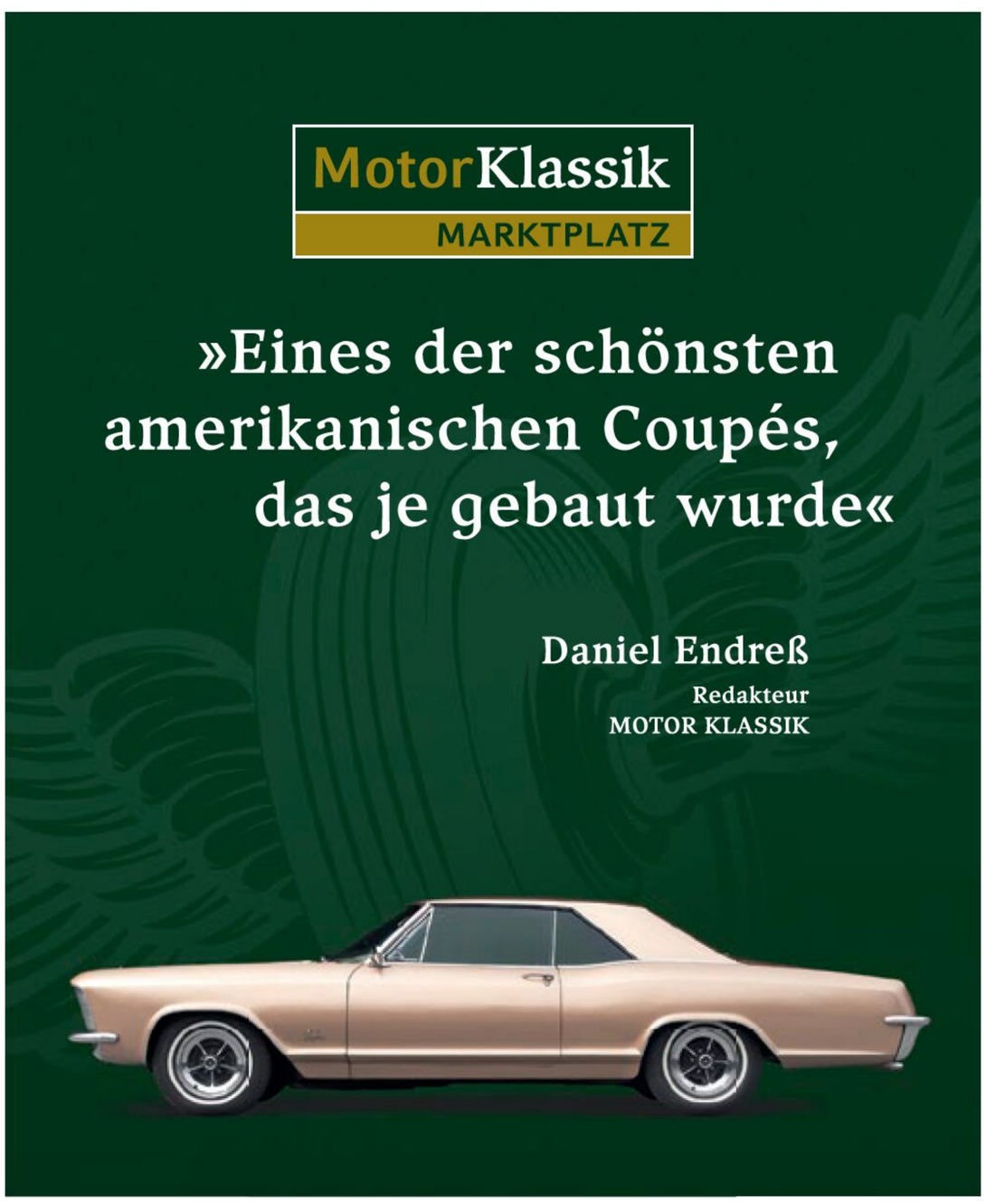


1969 Ferrari 365 GT 2+2, Matching Numbers, Klima, el. Fenster, viel investiert € 269.500,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H

MotorKlassik
MARKTPLATZ

»Eines der schönsten amerikanischen Coupés, das je gebaut wurde«

Daniel Endreß
Redakteur
MOTOR KLASSIK



www.motor-klassik.de

Bücher: www.motorbuch-versand.de

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT „H“ GEKENNZEICHNET (SUCHANZEIGEN MIT WEISSEM TEXT)



Wir SUCHEN automobile Legenden
Ferrari F12 TDF:
alle Farben, 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



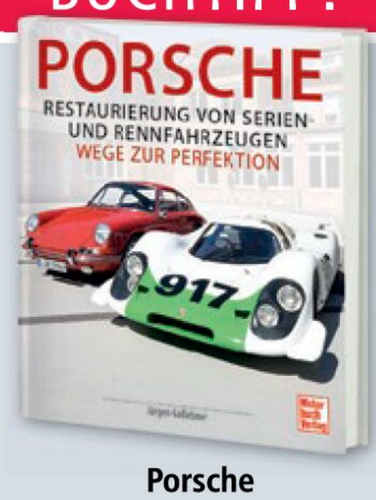
Wir SUCHEN automobile Legenden
Ferrari F355 GTB & GTS:
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de
H



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

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

BUCHTIPP!



Porsche
336 Seiten, 469 Abb., 23 x 26,5 cm
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-03911-7

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE



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

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Fiat



1948 Fiat 1100 S Mille Miglia, seltener Monoscheinwerfer! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Lamborghini



1966/75 Lamborghini Miura, in Cargold-Qualität … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

ERFOLGREICHE HÄNDLER INSERIEREN HIER!

VERKAUFEN SIE IHRE GEBRAUCHTEN MIT UNSERER PRINT & ONLINE-KOMBI FÜR HÄNDLER.

PROFITIEREN SIE VON DER ERFAHRUNG ANDERER HÄNDLER, DIE SCHON MIT ERFOLG TEILGENOMMEN HABEN:

BENTLEY

IT'S SUMMERTIME



BENTLEY STUTTGART

Gohm Sportwagen GmbH • Graf-Zeppelin-Platz 1 • 71034 Böblingen
Tel +49 7031 2055-516 • Stuttgart.BentleyMotors.com

Continental GTC Speed (Hybrid) WLTP-Fahrzyklus: Energieverbrauch gewichtet kombiniert – 1,4 l/100km und 27,9 kWh/100km. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert – 10,6 l/100km. CO_2-Emissionen kombiniert - 31 g/km. CO_2-Klasse - G.



2,93 Mio.*
Leser pro Monat

5,14 Mio.**
Unique User pro Monat

- Kaufkräftige, Auto-interessierte Premium-Zielgruppe
- Glaubwürdige und Auto-affine Umfelder
- Einfache Anzeigenschaltung in Print & Online
- Händler-Pakete mit allen Fahrzeugen in Online und ausgewählten Highlights in Print

Kontakt: 0711 182-1647, haendler@motorpresse.de.

*AWA 2024 / 2 Schaltungen 2,93 Mio. **AGOF digital facts 2024 / Ø Monat Jan. 2024 – März. 2024 5,14 Mio.

DAS HEFT SCHON IM KASTEN?

Als Heft-Abonnent von auto motor und sport mit ams+ digitale Vorteile genießen!

Als Abonnent wissen Sie, dass unsere Redaktion seit 80 Jahren für höchste Qualität im Automobiljournalismus steht. Mit **ams+** bieten wir Ihnen nun das, was wir am liebsten tun und Sie am meisten begeistert: In über 10.000 Clips, Newslettern und interaktiven Formaten heben wir unsere automobile Leidenschaft auf das nächste Level.

auto motor und sport – überall und jederzeit, digital und crossmedial,
im Web und als App und für Sie mit exklusiven Vorteilen.

- ✓ Zugriff auf exklusive Artikel, Videos und Podcasts
- ✓ Jede Print-Zeitschrift als E-Paper (PDF) inkl. Archiv seit 2014
- ✓ Exklusiver Newsletter mit Ausblick auf kommende Themen
- ✓ Für Technikfans: Zugriff auf die ams Professional Website
- ✓ Inhalte der Redaktionen von auto motor und sport, Motor Klassik, sport auto, AUTO Straßenverkehr und YOUNGTIMER

Preisvorteil als Abonnent
5,99 € statt ~~9,99 €~~

Jetzt bestellen!
Preis pro Monat inkl. MwSt. – monatlich kündbar





Diese fünf Kleinwagen halten ewig

Heute kümmern wir uns mal um die wirklichen automobilen Grundbedürfnisse und präsentieren fünf gebrauchte Kleinwagen, die trotz ihrer günstigen Preise viel Auto fürs Geld bieten und dabei wenig Sorgen bereiten.



Die machen keinen Ärger und kosten kein Vermögen

Oldtimer müssen kein Vermögen kosten – und erst recht keine Nerven. Sieben Kauftipps für Einsteiger – von Alfa Romeo Spider bis VW Käfer. Auch eine Mercedes S-Klasse ist dabei – und alle kosten weniger als ein neuer VW Polo.



Hybrid? Aber bitte mit 605 PS und viel Fahrspaß!

Kein Vorteil ohne Nachteil. So auch im Falle des Artura. McLaren integriert einen Elektro-Boost, aber der geht ganz schön ins Gewicht. Wie die Leichtbau-Künstler aus Woking das lösen? Der Tracktest zeigt's.

Mercedes

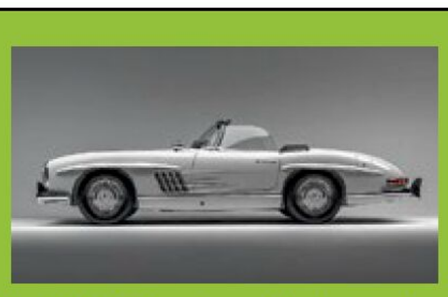


Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



1978 Mercedes 450 SEL 6.9, original erst 42.934 km, ABS, SSD, Velours, deutsche Zulassung. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H



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



S 600 L Manufaktur, Vollausst., 198000 km, neuwertig, gepfl. Neuw. inkl. Winterräder, lückenlos MB scheckheftgepflegt, wie NEU, VB 36.900,- €. Tel. 04344/8107633



1986 Mercedes SL 300 R107, erst 18.152 km! Scheckheft, Datenkarte, in Top-Zustand. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

meinautohaus.de



- Suchmaschinenoptimierte Händlerwebseiten
- Integrierte Börsen und Marktplätze
- Mobile Website
- Facebook-Anbindung
- Online-to-Print-Anzeigen

Kontaktieren Sie uns und finden Sie heraus, wie Sie Ihren Umsatz mit Ihrer Webpräsenz erhöhen können.

Tel. +49 721 3542-123
www.meinautohaus.de

Premium-Inserat



BRABUS
BRABUS GmbH
Brabus-Allee
D-46240 Bottrop
Telefon 02041 777-0
www.brabus.com

BRABUS 900 Rocket Edition

• Bj. • km • Farbe **schwarz-met.** • € **433.737,15** • MwSt. auswb. ✔

auf Basis AMG GLE 63 S Coupé, 900 PS, 8-Zyl., AMG Speedshift TCT 9G-Getriebe, Klappenauspuff, Verbr. l/100 km, innero. 19,5/außero. 11,4, komb. 12,5, CO2-komb. 284 g/km, CO-Kl. G. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63415



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

Porsche



991.2 C4 GTS, EZ 2017, 32000 km, 331 kW (450 PS), Top-Ausst.(UPE 177.000€), neuw. Zustand, Approved, 119.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-9494110, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63423



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



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



1961 Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet, vollrestauriert/Matching Numbers €189.900,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, www.cargold.com H



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

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



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

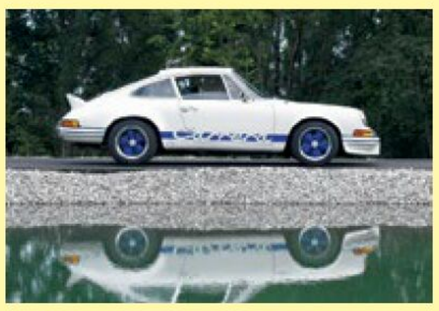
Porsche



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



Porsche 993 Cabrio, Bj. 1994, Originalzustand, sehr gepflegt, Vollausstattung in Leder, Porsche blau, scheckheftgepflegt, ohne Nachlackierung, dt. Auslieferung, 120.000,- €. Chiffre 3706198



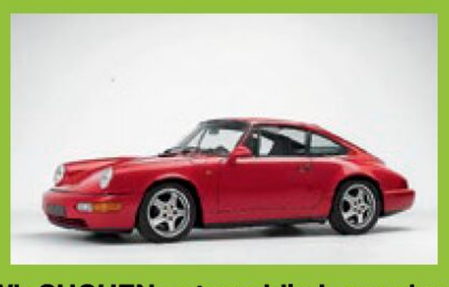
1972/1973 Porsche 911 2,7 RS, absolut echt, mit Belegen... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



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



2003/06 Porsche Carrera GT, nur Original mit Nachweisen... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



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

Talbot



1937 Talbot-Lago T150 S, Lago Speciale, 4,5l, 170 PS, restauriert, ideal für Mille Miglia o.ä. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H

Telefonverzeichnis

Abonnenten-Service
0781/639-6657
motorpresse@burdadirect.de

Nachbestellung von Einzelheften
0781/639-6659
mps-bestellungen@burdadirect.de
Bitte Bankverbindung angeben

Anzeigenbereich
Faxanschluss 07 11/1 82-13 49

Telefonzentrale
Tel. 07 11/1 82-01

auto motor und sport

Geschäftsverbindungen



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

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

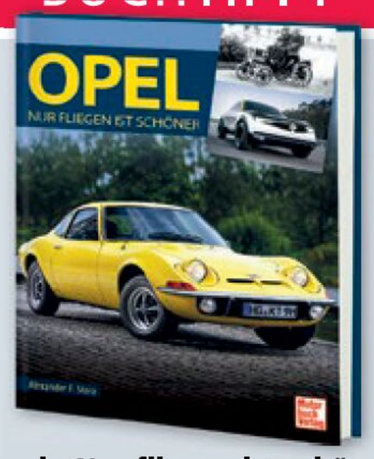
Verschiedenes



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

GESUCHT. GEFUNDEN. GEKAUFT.
marktplatz.auto-motor-und-sport.de

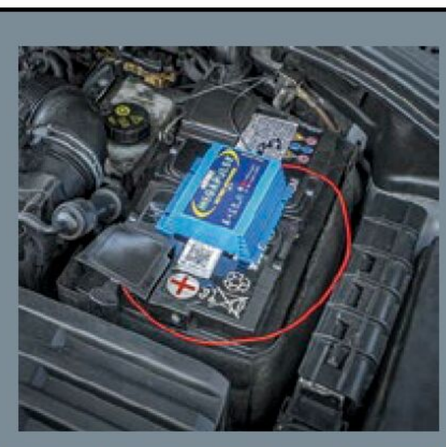
BUCHTIPP!



Opel - Nur fliegen ist schöner
288 Seiten, 750 Abb., 23 x 30,5 cm
€ 29,90 | ISBN 978-3-613-04195-0

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

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

MotorKlassik
MARKTPLATZ

»Was für ein grandioses Vollwertauto! Nichts an ihm scheint vergänglich.«

Alf Cremers
Geschäftsführender Redakteur
MOTOR KLASSIK



www.motor-klassik.de

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT „H" GEKENNZEICHNET (SUCHANZEIGEN MIT WEISSEM TEXT)

EVENTS

VERANSTALTUNGEN FÜR AUTOFANS





Fotos: Gravel Travel Motorradreisen

DAMARALAND-4x4-TOUR

ABENTEUER NAMIBIA

Kontakt:

Telefon: 07 11/182-18 45

E-Mail:
reisen@motorpresse.de

Weitere Infos und Online-Buchung:
https://event.motorpresse.de/auto-motor-und-sport-namibia-4x4-tour-1/

Scannen Sie den QR-Code für weitere Informationen

Das Damaraland im nordwestlichen Namibia gehört zu den schönsten Landschaften im südlichen Afrika. Es ist wild, einsam, rau und abwechslungsreich. Hier gibt es viele kleinere Farmstraßen und abgelegene Pisten, die herrliche Eindrücke bieten und fahrerisch etwas herausfordernder sind. Von sandigen „Fahrspuren“ über richtige Offroad-Partien bis zu Schotterpisten ist alles dabei. Die 13-tägige Tour beinhaltet viele Highlights, tolle Unterkünfte und vielfältige Eindrücke vom zentralen Nordwesten Namibias. Über das Khomas-Hochland geht es zunächst an den Rand der Namibwüste, dann ins Erongo-Gebirge und über die Spitzkoppe schließlich zum Brandbergmassiv. Von dort führt die Route weiter hinauf ins nördlichere Damaraland bis unterhalb des Etosha-Nationalparks, und über die wunderschönen Landschaften des Huabtals und der Ugab-Terrassen erreichen wir ein großes, privates Wildreservat beim Mount Etjo. Mit den Geländewagen, die Toyota stellt – Land Cruiser und Hilux mit spezieller Ausrüstung –, lassen sich Namibias spektakuläre Szenerien auf spannenden Schotterpisten erfahren, und immer wieder ist die fantastische Tierwelt vom Auto aus zu beobachten. Nach jedem kleinen Abenteuer erreicht man am Abend Lodges in atemberaubender Kulisse – „schöner wohnen“ auf die namibianische Art. In glutroter Sundowner-Atmosphäre mit einem kühlen Getränk erlebt man die Magie der Wüste hautnah. Die Kontraste zwischen Wildnis und Gediegenheit, Spannung und Entspannung machen die Reise durch Namibia so abwechslungsreich und einmalig.

Termine:
4.2.–16.2.2026
4.2.–16.2.2027

Reisepreis bei zwei Personen im Auto:
5690,– Euro p. P. im DZ plus Flug

NEWSLETTER

JETZT ABONNIEREN

Der neue action team-Newsletter der Motor Presse Stuttgart: Nicht nur Motorrad-Fernreisen, Alpentouren und Trainings auf Rennstrecken und/oder offroad, sondern auch Rallyes mit Klassikern, Autotrainings und -reisen sowie Sport- und Lifestyle-Events – nie war das Angebot so vielfältig, abwechslungsreich und spannend. Den Newsletter erhalten Sie unter folgender Adresse: **www.motorpresse.de/newsletter**



Unglaublich faszinierend: Lucid Air Sapphire und Porsche Taycan Turbo GT

„NUR FÜR CHARAKTERLICH GEFESTIGTE“

Vergleich Lucid Air, Porsche Taycan, Heft 25, Seite 56

Für die Inbetriebnahme der beiden schnellen Elektriker braucht es neben solventen Mobilisten vor allem charakterlich gefestigte Kraftwagenführer. Jungspunde und Heißblüter landen im Straßengraben und laufen schnell Gefahr, eine Waffe auf vier Rädern durch die Gegend zu steuern. Das Drehmoment jenseits der 1500 Nm entspricht den Werten, die man auch in 17-Meter-Gelenkbussen findet (MAN, Mercedes), die sich durch unsere Städte quälen. Die Leistungswerte der beiden Sportler sind jedenfalls mit Worten schwer zu fassen. Unglaublich faszinierend! Auch ich sehe den Porsche an vorderster Position, denn eine bevormundende Bedienung exklusiv über diverse Berührbildschirme ist, gelinde ausgedrückt, in Sackgassen führender Mist.

REINALD FABITS, PER E-MAIL

Wenn ich lese, dass der Lucid Air mit kalter Bremse 35,5 Meter benötigt, um aus 100 km/h zu stoppen, wird mir ganz anders. Bei einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h und einer Beschleunigung auf 200 km/h in einer Zeitspanne, in der die meisten Autos noch nicht mal auf 100 km/h beschleunigt werden können, dürfte die zu vermutete „Reisegeschwindigkeit“ doch so um die 200 km/h liegen. Wenn der Lucid Air schon in der Disziplin „von 100 auf 0“ einen ganzen Meter mehr Bremsweg benötigt als der im gleichen Heft getestete VW Tiguan, muss man bei einer Vollbremsung aus 200 km/h mit dem Tiguan vor dem Lucid Air befürchten, dass Letzterer frühestens am Armaturenbrett des Tiguan zum Stehen kommt. Das zeigt übrigens, dass es nicht ausreicht, ausschließlich den Bremsweg von 100 auf 0 zu messen, und dass zumindest ein weiterer Wert (160 oder 180 auf 0) ermittelt werden sollte.

JÖRG CREPON, PER E-MAIL

Die Redaktion behält sich vor, eingegangene Leserbriefe zu kürzen und zu bearbeiten. Eine Veröffentlichung erfolgt nur bei Angabe der vollständigen Adresse. Bei Zuschriften per E-Mail bitten wir um Angabe der Postadresse.

PORSCHE MIT TUNNELMODUS

Cars & News, Heft 25, Seite 17

Die Poser werden bekämpft, da bringt Porsche den Tunnelmodus. Meiner Meinung nach gehört alles, was ein Fahrzeug künstlich lauter macht, verboten! Das ist Lärmbelästigung. Und Verminderung der Verkehrssicherheit, da es andere erschrecken kann und Wichtiges schlechter gehört wird. Ich finde es einfach asozial.

THOMAS STAPF, PER E-MAIL

GLASBRUCH IMMER TEURER

Wirtschaft & Politik, Heft 25, Seite 90

Nicht nur immer teurer, sondern auch immer öfter: Bei einer jährlichen Kilometerleistung von 35 000 km als Berufspendler habe ich innerhalb von zwei Jahren meine Frontscheibe viermal wegen Glasbruch/Steinschlag ersetzen lassen müssen. Kosten pro Austausch circa 1900 Euro bei einem Opel Insignia B. Passiert jeweils auf der BAB 7 in Schleswig-Holstein zwischen Hamburg und Neumünster. Die etwa sieben Jahre alte Betonpiste bröckelt vor sich hin, und es prasseln praktisch täglich kleine Gesteinsstücke auf die Frontscheibe. Wenn das der Straßenbau der Zukunft, weil günstig, sein soll, werden die Ausgaben für Glasbruch wohl noch mehr steigen.

REINER LIENKE, PER E-MAIL

HYBRIDE: ATTRAKTIVER DENN JE

Editorial zu auto motor und sport Spezial Hybride

Zum Thema Hybride stimme ich Ihnen voll und ganz zu. Und dass Sie solche tollen Sonderhefte herausbringen, hat mich gerade dazu bewogen, mein Abo zu verlängern. Ich sage nur: ams, weiter so!

MICHAEL HAAG, PER E-MAIL

Da Sie nun Hybride mit einem Extraheft preisen, möchte ich aus meiner Sicht als reiner Privatmann deren Nachteile anführen: Zweifache, unterschiedliche und hoch komplizierte Technik in einem Fahrzeug, das bedeutet deutlich höhere Anschaffungskosten und Mehrgewicht. Im reinen Verbrennerbetrieb (Langstrecke!) viel zu geringe Motorleistung für das Fahrzeuggewicht. Kleiner Benzintank. Trotz Benzintank dennoch regelmäßig Kabelsalat und E-Säulen-Probleme beim Batterieladen. Nicht jeder Autofahrer hat ein Eigenheim mit Wallbox und geregeltem Leben und ist dadurch immer bereit fürs Laden der Batterie. Und: Nichtverfügbarkeit des Fahrzeugs beim Batterieladen, besonders zu Anfang, und lange Ladezeiten, da Schnelllader nur partiell zur Verfügung stehen und sehr teuer sind. Was machen Sie beim Laden zu Hause, wenn beispielsweise nachts ein Notfall eintritt? Für mich jedenfalls bedeutet mein Verbrenner-Pkw jederzeitige Verfügbarkeit zu jedem Zweck und für jede Entfernung ohne mühselige Vorabplanung mit hohem Risiko des Scheiterns. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind sicherlich hervorragend für Nischenbetrieb geeignet (Kurierdienste). Für beliebige und oft auch unvorhersehbare Ereignisse taugen sie nicht.

DETLEF STARK, PER E-MAIL

Foto: Achim Hartmann

DIVENHAFTER BOLLERWAGEN

Gebrauchtberatung Mercedes G-Klasse, Heft 25, Seite 120

Beschämende Ignoranz von Mercedes! Wie kann es sonst sein, dass eine G-Klasse nach 47 Jahren Bauzeit immer noch die gleichen Rostprobleme hat? Von den mechanischen Schwachstellen rede ich erst gar nicht. Da versteht man, warum es bei den deutschen Herstellern nur zwei Jahre Garantie gibt.

FRANK TERREN, PER E-MAIL

Mein G 320 CDI ist Baujahr 2007, damals neu gekauft. Stichwort „Fass ohne Boden“ oder „Geldgrab“ … eine absolute Schande des deutschen Automobilbaus. Mercedes hatte speziell in diesen Baujahren offensichtlich ein Riesen-Rostproblem. Ab dem fünften Jahr wurden nach und nach viele Teile auf Kulanz erneuert. Dann keine Kulanz mehr und immer mehr Rostschäden an der Karosserie. Seit 2017 fährt mein alter G bei einem Freund weiter, aber die inhärenten Schäden und das nur allmählich sichtbare Ausmaß der Katastrophe kamen erst dieses Jahr raus. Wenn die Arbeiten, die nun folgen müssen, nicht ausgeführt würden, stünde der Wagen bald „durchgebrochen“ auf der Straße.

ANDRÉ BESANT, PER E-MAIL

ALLES I. O. MIT DEM AYGO?

Gebrauchtberatung Toyota Aygo, Heft 23, Seite 122

Für wuselige Stadtwagen wie Aygo oder VW e-Up besteht eine tatsächliche und große Nachfrage, jedoch kein Angebot. Wären die unsinnigen Sicherheitssysteme nicht vorgeschrieben, würden die japanischen Hersteller sich eine Freude daraus machen, die Lenkräder ihrer cleveren und coolen Kei-Cars (Honda N-Box, Nissan Roox …) auch mal links zu montieren. Und wir würden diese Autos mit ebenso großer Freude kaufen und fahren.

OLIVIER TREINEN, PER E-MAIL

SCHREIBEN SIE UNS AUF…

automotorundsport
automotorsport.formel1
automotorundsport
redaktion_ams@motorpresse.de
automotorundsport
www.auto-motor-und-sport.de
Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart, Fax: 07 11/182-19 08

auto motor und sport CHANNEL

PROGRAMM-HIGHLIGHT VON AUTO MOTOR UND SPORT

Den TV-Sender können Autobegeisterte auch einfach per App einschalten und auf allen Apple-Geräten streamen – 24 Stunden am Tag, sieben Tage pro Woche. Einen Monat lang gibt es den Zugang gratis, danach kostet er nur 1,99 € monatlich im Abo. Die auto motor und sport channel-App finden Sie im App Store.







„Sachverständige haben immer wieder Messabweichungen festgestellt“

Alexander Gratz, Rechtsanwalt

Neue Zweifel an Lasermessgerät

Das Amtsgericht Singen (Baden-Württemberg) hat einen Autofahrer freigesprochen, der innerorts mit 96 statt 70 km/h gemessen worden war (Az. 6 OWi 51 Js 30287/24). Laut Gericht bietet das dabei verwendete Laserhandmessgerät LTI 20/20 TruSpeed „nicht die Gewähr dafür, dass es zu zuverlässigen Messergebnissen kommt“.

Grund hierfür sei der sogenannte Abgleiteffekt. Dieser entsteht, wenn der Laserstrahl während der Messung auf schräge Flächen trifft und „abgleitet“, etwa bei einem Schwenk über die Karosserie. Heißt: Der Laserstrahl reflektiert dann zu früh oder zu spät, sodass sich die Weg-Zeit-Berechnung verfälschen kann. Laut Gericht hat ein Sachverständiger mit dem LTI 20/20 versuchsweise fest installierte – und daher bewegungslose – schräge Flächen anvisiert und Geschwindigkeiten bis 5 km/h angezeigt bekommen. Wegen des Abgleiteffekts hatte unter anderem Nordrhein-Westfalen die Verwendung der 115 landeseigenen LTI 20/20 im Juli vergangenen Jahres gestoppt. Seit Oktober 2024 sind die Geräte aber wieder im Einsatz – auf Stativen und mit Vergrößerungsoptik, um den Messpunkt besser fixieren zu können. Doch hat der Sachverständige vor dem Amtsgericht (AG) Singen laut Urteil davon berichtet, den Abgleiteffekt trotz Stativ erlebt zu haben.

Die für die Zulassung polizeilicher Messgeräte zuständige Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) sieht trotz der neuen Gerichtsentscheidung keinen Handlungsbedarf. „Das Urteil des AG Singen ändert nichts an unserer Einschätzung, dass bei Einhaltung der Vorgaben der Gebrauchsanweisung eine unzulässige Messwertabweichung auszuschließen ist“, teilt die Behörde auf Anfrage mit. Laut PTB wird die Messung bei einem Abgleiten annulliert. Auf die PTB-Position beruft sich auch das Innenministerium von Baden-Württemberg. „Darüber hinaus handelt es sich nach obergerichtlicher Entscheidung beim Einsatz von Laserhandmessgeräten um ein standardisiertes Messverfahren“, so eine Sprecherin gegenüber auto motor und sport. Ein Sprecher der Polizei in NRW erklärt, das Singener Urteil habe „derzeit keine Relevanz“.

Für Verkehrs-Rechtsanwalt Alexander Gratz aus Bous (Saarland) ist die Sache dagegen nicht so eindeutig. „Anders als die PTB haben verschiedene Sachverständige immer wieder Messabweichungen beim LTI 20/20 TruSpeed festgestellt“, so der Jurist. Das Urteil aus Singen könne der Anfang vom Ende der Messungen mit diesem Gerät sein. *cma*

Risiko Ausfallstraße

Vor elf Jahren starben bei Pkw-Unfällen innerhalb geschlossener Ortschaften 181 Auto-Insassen. Zehn Jahre später sind es mit 151 kaum weniger. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) wollte herausfinden, weshalb die Zahl der Getöteten in Pkw innerorts kaum gesunken ist: „Unfallorte sind häufig locker bebaute, wenig frequentierte Straßen“, sagt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler. „Viele haben dort das Gefühl, in einer sicheren Situation zu sein, ohne dass sie es wirklich sind.“ Die Folge: zu hohes Tempo führt zu Kollisionen mit Bäumen, Gebäuden, Mauern, Masten oder anderen Fahrzeugen – oft bei Dämmerung, Dunkelheit oder Nässe. „Solche Abkommensunfälle kennen wir eigentlich von Landstraßen“, so Zeidler. 42 Prozent der Todesopfer 2024 waren 70 Jahre und älter (2014: 29 Prozent). Senioren seien verletzlicher und würden langsamer reagieren. Der UDV fordert Spurhaltesysteme, die schon bei Stadtgeschwindigkeit von üblicherweise 50 und nicht erst ab 70 km/h aktiv sind. Zudem Straßenführungen, die langsames Tempo erzwingen, und mehr Tempokontrollen. *cma*



„Unfallorte sind häufig locker bebaute, wenig frequentierte Straßen“

Kirstin Zeidler, Leiterin UDV

„Der Strompreis ist die Achillesferse“



Sachsens Ministerpräsident **Michael Kretschmer** (CDU) fordert niedrigere Energiekosten – und von der Bundesregierung mehr Entschlossenheit.

Die neue E-Auto-Förderung ist einen Schritt weiter, aber noch immer nicht in Kraft. Viele warten mit dem Autokauf. Wie gefährlich ist das für die Wirtschaft?
Die aktuelle Bundesregierung hat im Grundsatz verstanden, dass unser Land nicht wettbewerbsfähig ist und dass diese anhaltende Wachstumsschwäche gefährlich ist. Und trotzdem fehlt die Entschlossenheit, Dinge auch grundlegend infrage zu stellen. Zum Beispiel müssten die Klimaschutzziele flexibilisiert werden. Beim Thema Mobilität wäre mehr Technologieoffenheit gut. Und die Regierung sollte schnell und entschlossen handeln. Durch dieses wochenlange Zögern haben wir schon unglaublich viel Zeit verloren, die Verbraucherinnen und Verbraucher verunsichert, und unsere Wettbewerbsfähigkeit hat weiter abgenommen.

Wie wird Deutschland wieder wettbewerbsfähig?
Politik ist ein Teamspiel. Wir gewinnen gemeinsam, und wir verlieren gemeinsam. Mit den Instrumenten der Vergangenheit, also hier und da ein bisschen mehr Geld und Subventionen, lässt sich die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands nicht zurückholen. Wir sollten jetzt unseren Beitrag dazu leisten, dass der Strom in Deutschland preiswert wird. Der Strompreis ist die Achillesferse in jeder Volkswirtschaft. Zudem müssen die Ladeinfrastruktur und die notwendigen Stromnetze ausgebaut werden, wir brauchen realistische und vernünftige Klimaziele.

Ist die auf den Weg gebrachte E-Auto-Kaufprämie nur für Bezieher kleiner und mittlerer Einkommen sinnvoll?
Nein. Ich weiß nicht, was das soll. Das ist eine der Festlegungen, die der Koalitionsausschuss auf Druck der SPD getroffen hat. Aber das ist völlig sachfremd und willkürlich. Mit dieser Art von Klientelpolitik kommen wir nicht weiter.

Bei der Energieeffizienz sind mit E-Fuels betriebene Autos den batterieelektrischen unterlegen. Wieso haken Sie die nicht endlich ab?
Physikalisch stimmt das. Aber wir haben einen riesigen Fahrzeugbestand. Auf dem Autogipfel ist sehr deutlich geworden, dass es ein Ding der Unmöglichkeit ist, in so kurzer Zeit auf 100 Prozent batterieelektrische Antriebe umzustellen. Und man muss sich die Chance auf technologischen Fortschritt und Innovation bewahren. Die nimmt man sich aber, wenn man sagt, E-Fuels darf es nicht geben. Sobald es marktwirtschaftlich interessant wird, kommen die Forschung und die Wissenschaft dazu in Bewegung. Klar ist: Weltweit werden mehr Antriebe als die reine Elektromobilität eine Rolle spielen. Deutsche Technik kann also auch mit effizienten Verbrennern und klimaneutralen Kraftstoffen einen weltweiten Beitrag zur Reduzierung von CO_2-Emissionen leisten.

Sie haben zu hohe Löhne bei VW kritisiert. Wie passt das zum CDU-Wohlstandsversprechen?
Wir können nur so viel teurer sein, wie wir auch besser sind. Man braucht nur zu vergleichen, für wie viel Euro man in Deutschland ein Auto zusammenbauen kann und was es im Nachbarland Tschechien kostet. Die Stunden, die wir im Jahr arbeiten, können nicht noch unter dem europäischen Durchschnitt liegen. Wenn man das eine tut, dann muss man an der anderen Stelle Besonderes leisten.

Im Werk Zwickau (Sachsen) baut VW vor allem die Modelle ID.3 und Cupra Born. Zudem den Audi Q4 e-tron



Warum hat das VW-Werk Zwickau aus Ihrer Sicht langfristig eine Chance, zu überleben?
Zwickau ist die Wiege des deutschen Automobilbaus und das Erbe von Volkswagen und Carl H. Hahn *(Ex-Vorstandschef aus Sachsen, d. Red.)* aus den 90er-Jahren. Es ist das einzige Autowerk von VW in Ostdeutschland. Und es ist nicht zuletzt eines der modernsten und effizientesten Werke überhaupt. Aus Gesprächen mit Vorstand, Aufsichtsrat und auch mit Oliver Blume weiß ich, dass das allen bewusst ist. Mein Kollege Olaf Lies *(SPD-Ministerpräsident von Niedersachsen, d. Red.)* hat hier die gleiche Meinung.

Trotz allem ist die Belegschaft in Zwickau verunsichert…
Es war viel Überzeugungsarbeit nötig, um denjenigen, die in Zwickau-Mosel aus Überzeugung Verbrenner in einer hohen Qualität gebaut haben, zu sagen, ihr müsst jetzt den Weg der Transformation gehen. Am Ende sind sie mitgegangen, haben ihr Werk mit viel Engagement umgestellt. Und nun sind sie natürlich sehr enttäuscht, dass ihre Leistungen nicht dazu geführt haben, dass sie sich jetzt in der Krise sicher fühlen können. Das ist schon ein großer Vertrauensschaden.

Obwohl in Zwickau Volkswagens größtes Werk für E-Autos steht, sind dort nur wenige zugelassen. Warum?
Mein Eindruck ist, dass viele Beschäftigte dort Elektroautos fahren. Man muss auch sehen, was die Menschen in den neuen Ländern im Durchschnitt verdienen, dann weiß man auch, warum sie eine andere Preissensibilität haben, auch bei Autos.

E-Autos sind also zu teuer?
Ja. Und durch den Stopp der *(alten, d. Red.)* Kaufprämie gab es einen Schock. Das hat viel mehr Schaden angerichtet, als es vielleicht ökonomisch bedeutet. Denn es gab das Signal: Vielleicht war es doch nicht so richtig mit der E-Mobilität.

Interview: Claudius Maintz

Fotos: GDV, Getty Images, Picture Alliance, privat, VW



Mazda 121



Mercedes 450 SE (W 116)

Oldtimerpreise sinken – aber nicht alle

Auf rund drei Prozent taxiert Classic-Analytics den Preisrückgang für Oldtimer in diesem Jahr. Welt- und Wirtschaftslage drücken auf Stimmung und Kauflaune. „Seit gut einem Jahr ist es in jedem Segment sehr ruhig“, berichtet Classic-Analytics-Chef Frank Wilke. Auch Preissenkungen führten nicht zu mehr Nachfrage, so Wilke weiter. Am Interesse für Oldtimer liegt es nicht, denn Messen und Veranstaltungen sind mindestens so gut besucht wie in den Vorjahren. Auktionen wie jene von RM Sotheby’s in München laufen ebenfalls gut. Dort zeigten rekordverdächtige Verkaufspreise für einige BMW-M-Modelle, was Sammler aktuell suchen: leistungsstarke Youngtimer. Auch originelle Kleinwagen der 90er wie der Mazda 121 steigen im Wert. Gleichzeitig sinken die Preise älterer Jahrgänge: „50er- und 60er-Modelle tun sich schwer“, sagt Marcus Görig von RM Sotheby’s. Jüngere Sammler suchen die Autos ihrer Kindheit: Da ist ein Mercedes W 124 (1984 bis 1995) angesagter als die 70er-Jahre-S-Klasse der Baureihe W 116. *aof*



A 1: Die Lücke wird kleiner

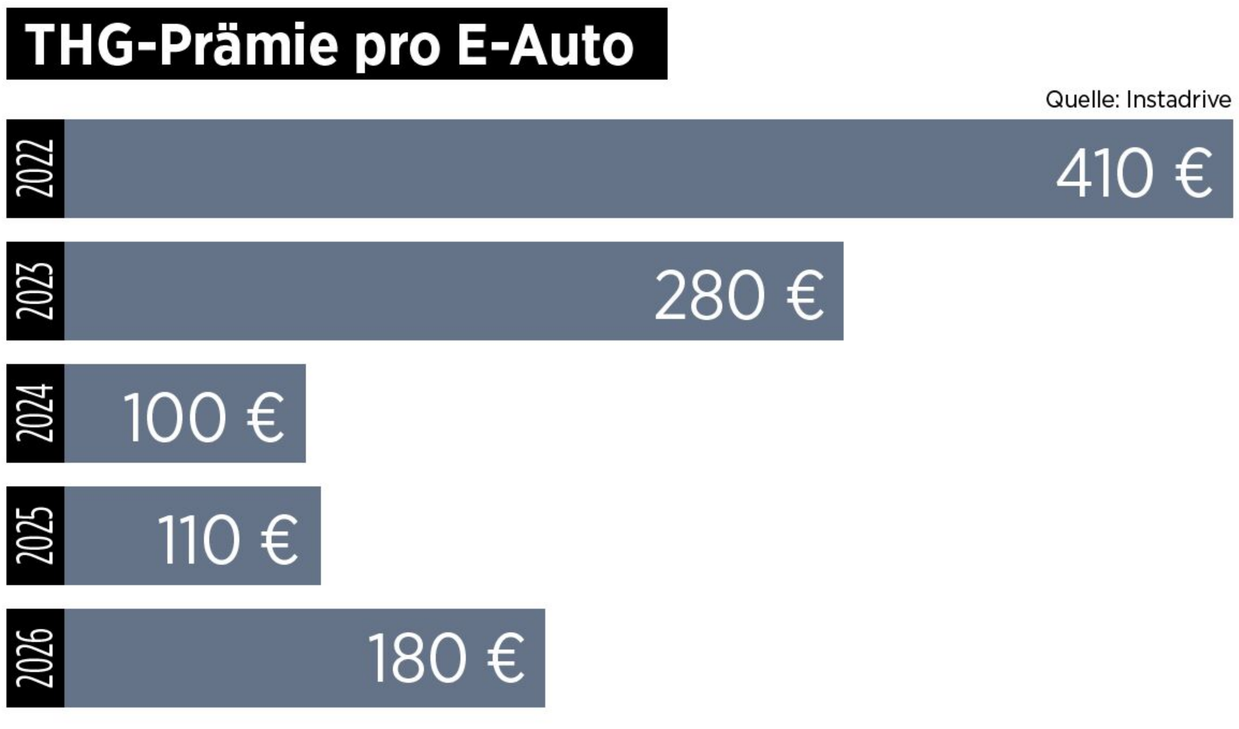
Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat grünes Licht für den Weiterbau der A 1 auf zehn Kilometern Länge zwischen Kelberg und Adenau gegeben. Die Richter wiesen damit eine Klage des BUND gegen das Bauvorhaben ab. Zuvor hatten bereits vier Gemeinden aus Rheinland-Pfalz ihre Klagen zurückgenommen. Die Bundesrichter begründeten ihre Entscheidung damit, dass die „öffentliche Sicherheit“ hier ausnahmsweise Vorrang vor dem Vogelschutz habe. Seit Jahrzehnten rollt der Fernverkehr durch kleine Gemeinden, darunter auch schwere Lkw; Firmen beklagen die schlechte Fernverkehrsanbindung. Für die beiden noch fehlenden, insgesamt rund 15 Kilometer langen Abschnitte gibt es noch keine Planfeststellungsbeschlüsse. *cma*

THG-Prämie steigt

Nach zwei schwachen Jahren können sich Elektroauto-Besitzer 2026 wieder über höhere THG-Prämien freuen. Nach Berechnungen des Prämienvermittlers Instadrive sind 2026 je Auto im Schnitt 180 Euro Auszahlungssumme pro Jahr drin; 2024 und 2025 waren es noch 100 bzw. 110 Euro (Grafik). Hauptgrund: Die gesetzliche Minderungsvorgabe für CO_2 steigt von 10,5 auf 12 Prozent. Um diesen Anteil müssen Anbieter fossiler Kraftstoffe deren CO_2-Emissionen mindern – etwa indem sie Anteile (THG-Zertifikate) an lokal emissionsfreien Autos erwerben und sich so „freikaufen“. 2022, als noch weniger E-Autos zugelassen waren, kamen im Schnitt 410 Euro pro Auto zur Auszahlung. *cma*

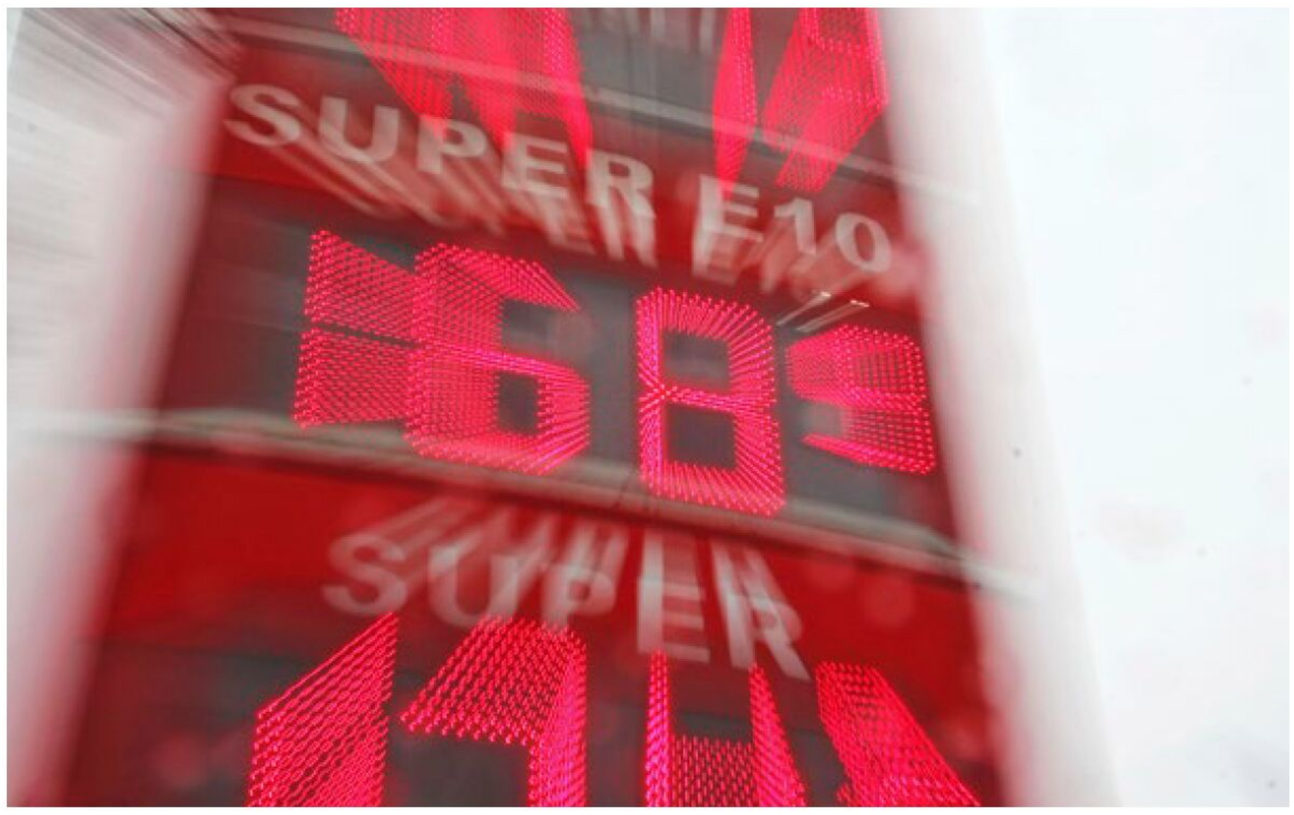
THG-Prämie pro E-Auto

Quelle: Instadrive



Details zur E-Auto-Förderung

Das Bundeskabinett aus Union und SPD hat die neue Kaufprämie für E-Fahrzeuge konkretisiert. Gefördert werden sollen Kauf und Leasing von reinen Elektro- sowie Plug-in-Hybrid-Autos. In den Genuss des Zuschusses sollen Haushalte bis zu einem Einkommen von 80 000 Euro kommen. Pro Kind soll diese Bemessungsgrenze um jeweils 5000 Euro ansteigen. Der Förderbetrag wird bei mindestens 3000 Euro liegen und sich pro Kind um jeweils weitere 500 Euro erhöhen. Eine berechtigte vierköpfige Familie bekäme damit 4000 Euro. In Kraft treten soll das Fördergesetz „schnellstmöglich“ 2026. *cma*



Weniger Preiserhöhungen

Der Bundesrat lässt die Bundesregierung prüfen, ob sich die Zahl der Spritpreiserhöhungen pro Tag beschränken lässt. Preise sollen so leichter vergleichbar sein. Die Initiatoren aus Baden-Württemberg nennen als Vorbild Österreich, wo Erhöhungen seit 2011 nur einmal pro Tag um 12 Uhr mittags und Senkungen immer möglich sind. Die Folge: Die Spritpreise sind an Vormittagen meist niedriger, bevor sie um 12 Uhr in die Höhe schnellen und dann langsam wieder sinken. Der Haken: Vor allem Berufstätige haben morgens kaum Zeit zum Tanken – und so wenig vom Billigsprit. Laut einer Studie des Bundeskartellamts kam es im Jahr 2024 in Deutschland im Schnitt zu 18 Preisänderungen pro Tag (2014: vier bis fünf). *cma*

Das Ende der Luxusstrategie

Mercedes verabschiedet sich laut „Handelsblatt“ von der sogenannten Luxusstrategie. Das Unternehmen wolle wieder stärker Modelle in allen Preisklassen anbieten, zitiert die Wirtschaftszeitung Konzernkreise. Vorstandschef Ola Källenius (Foto) hatte den Fokus vor drei Jahren auf teure Luxusfahrzeuge gelegt, um höhere Renditen zu erzielen. Doch sinkende Nachfrage und die starke Konkurrenz auf dem Elektroauto-Markt in China belasteten die Gewinne. Im dritten Quartal fiel Mercedes’ operatives Ergebnis um 17 Prozent auf 2,1 Milliarden Euro. *cma*





Michael Pfeiffer

Meinung

2026 bringt endlich wieder Positives für Autofahrer

Normalerweise wettere ich an dieser Stelle über falsche Politik, schlechte Strategien, komplizierte Behörden oder fehlgeleitete Manager. Heute gebe ich mir Mühe, die Dinge positiv zu kommentieren. Und tatsächlich habe ich allen Grund dazu. Schauen wir auf die Politik: Es scheint Vernunft einzukehren, manches ideologisch einseitig aufgegleiste Gesetz wird geschoben, die Zwangsverordnung zur E-Mobilität wohl fallen gelassen. Sehr gut. Dass Mercedes-Chef Ola Källenius sich von der **unsäglichen Luxusstrategie** wieder verabschiedet und auch normal verdienenden europäischen Menschen einen neuen Mercedes verkaufen will, ist doch klasse. Und sogar unsere Behörden bemühen sich: Es gibt einen elektronischen Fahrzeugschein! Das werde ich am Wochenende gleich mal ausprobieren. Gute Nachrichten gibt es wohl auch bald für die Belegschaft des VW-Werks in Zwickau. Man werde sich um das Werk kümmern, so Konzernchef Oliver Blume. Und Ministerpräsident Michael Kretschmer ist auch ganz optimistisch, dass da etwas richtig Zukunftsweisendes entsteht. Außerdem plädiert er für eine Förderung von E-Autos (die werden in Zwickau gebaut) und für eine deutliche **Verringerung des Strompreises.** Also bald alles gut im Autoland Deutschland? Nein. Es gibt noch viel zu tun in Politik und Wirtschaft. Aber immerhin, die Verteufelung des Automobils als Umweltkiller Nummer eins ist zu Ende. Es dämmert wohl bei den meisten Akteuren, dass wir uns mit dieser Haltung den Ast absägen, auf dem wir alle sitzen. Ohne wirtschaftlich erfolgreiche Automobilproduktion in Deutschland weniger Wohlstand, weniger Sozialstaat, ja am Ende auch weniger Freiheit, weil für Verteidigung das Geld fehlt.

Fotos: Dino Eisele, Claudius Maintz, Mercedes, Hans-Dieter Seufert, Arturo Rivas

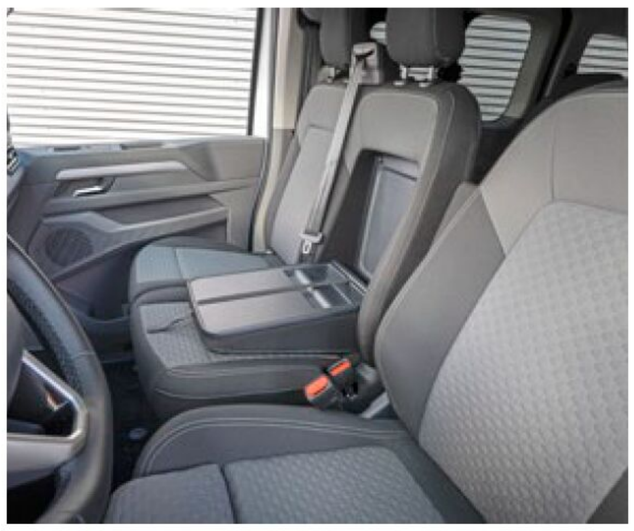
VW CARAVELLE

Seit 6.1 Generationen ist der VW Bus Traum- und Raumwagen von Familien und Weltbewegten. Nun kommt er neu und … Ach, herrje. Test.

Sie finden, der Bus sehe aus wie ein mild umgetakelter Ford Tourneo Custom? Na, Ihnen macht er schon mal nichts vor

Es besteht wohl nicht grundsätzlich die Notwendigkeit, dass Räubersleut' in Verdun deinen VW Bus aufbrechen, derweil du darin schläfst. Womöglich ließe sich auch auf die Bekanntschaft mit dem mürrischen Polizisten samt noch mürrischer im Auto herumschnupperndem Drogenhund an Spaniens Grenze verzichten, um sich dem VW Bus eng verbunden zu fühlen. Doch wie eine 20 000-km-Tour von Edinburgh bis Sevilla und Dutzende Studentenumzüge mit dem T3 oder später bewegte Großfamilienjahre mit einem T6 stärkt es die Gewissheit: Der VW Bus – keiner, der ihn mag, nennt ihn Caravelle – ist mehr als ein Auto. Seit dem 3. März 1950, dem Start des T1 einst in WOB, ist er mehr gar als ein Gefährt: ein Gefährte, der unserer Freiheit Raum und unserem Unterwegssein ein Zuhause schafft. Och, denken Sie, weniger theatralisch habt ihr es nicht?

Nun, es geht eben um den VW Bus. Über die Generationen T1 bis



Der unbequemen Zweierbank entspringt eine rutschige Ablage



Assistenz-/Klimabedienung ordnen sich nach VW-Gepflogenheit ein



Elegant richtete sich der VW Bus nie ein. Aber immer solide. Für 70 000 Euro möbliert er sich nun aber unpassend geizig

T6.1 war er Traumwagen der Raumwagenden – stets etwas solider, komfortabler, hochwertiger, trickreicher als die Rivalen, dazu, ja, teuer. Aber er war ein teures Auto, das andere zu gern selbst auch gehabt hätten, um es einem wirklich zu neiden.

Der Bus: von VW by Ford

Nun kommt eine siebte Generation, zum zweiten Mal. Müssen wir erklären: Im November 2021 startete der T7 Multivan, fundamentiert auf dem MQB, aus dem VW alles querbaukastelt von Golf bis Tayron. Das reduziert beim Multivan zweierlei: Kosten und Absatz. Statt Begeisterung entfachte der T7 einen Run auf den noch parallel gebauten T6.1, sodass dessen Kapazität vor Plan ausverkauft war.

Mit dessen Ende spaltete VW die T-Reihe auf, in den Multivan für Freizeit/Familie und die Gewerbeversion auf Nutzfahrzeugbasis. Fords Nutzfahrzeugbasis. Wobei „Basis“ eine charmante Umschreibung dafür darstellt, dass der Caravelle kein VW mehr ist, sondern ein umdrapierter Ford Tourneo Custom: Antrieb, Fahrwerk, Karosserie übernimmt VW alles – wie schon beim Amarok, dort vom Ford Ranger, hier nun von dem seit 2023 gebauten Custom. Ford erledigt auch die Fertigung. Statt wie bisher in Hannover-Stöcken läuft der VW im Ford-Otosan-Werk Gölcük bei Istanbul vom Band.

Und das wie bisher mit kurzem oder langem Radstand, doch in beiden Fällen in größeren Maßen – im Vergleich zum T6.1 legt der Bus um rund 15 cm in der Länge, um 13 in der Breite und 10 beim Radstand zu. Das mit der Länge erklärt sich auch mit den gesteigerten Crash-Anforderungen an den Fußgängerschutz. Da nutzte der T6.1 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. Vielmehr stört die aufgeplusterte Breite im Alltag. Die raubt dem Caravelle den unverhofften Rest an Handlichkeit, die frühere



Fotos: Hans-Dieter Seufert

Kurz- wie Langversion recken sich in der Länge um rund 15 cm auf 5,05/5,45 m, im Radstand um 10 cm auf sperrige 3,10/3,50 m

DATEN UND MESSWERTE

VW Caravelle 2.0 TDI 4Motion lang Edition

Motor

Motorbauart/Zylinder/Aufladung	Reihe/4/Turbo
Hubraum	1996 cm³
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3500/min
maximales Drehmoment	390 Nm
bei	2000/min

Kraftübertragung

Allradantrieb, Achtgangautomatik. Übersetzungen: I. 4,48, II. 3,15, III. 2,87, IV. 1,84, V. 1,41, VI. 1,00, VII. 0,74, VIII. 0,62, R: 2,88. Achsantrieb 3,65 : 1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,7 : 1, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (308 mm) und hinten (304 mm), Rädergröße 6,5 J x 17, Reifengröße 215/60 R 17 T, Continental VanContact Eco.

Karosserie

Neunsitziger Van mit vier Türen.

Länge x Breite x Höhe	5450/1999/1997 mm
Radstand	3500 mm
Innenbreite vorn/hinten	1640/1760 mm
Innenhöhe vorn/hinten	1040/1010 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	960 mm
Normsitzraum	820 mm
Kofferraum	1000–5490 l
Quadermaß klein	850 × 1070 × 1230 mm
mittel	1700 × 1070 × 1230 mm
groß	2700 × 1070 × 1230 mm
Ladekantenhöhe	610 mm
Wendekreis rechts/links	13,0/13,1 m
Leergewicht/Zuladung	2424/876 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	59,3/40,7 %
Anhängelast/gebremst	750/2400 kg
Tankinhalt	58 l

Fahrleistungen/Fahrwiderstand

Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	8,8 s
0 – 100 km/h	13,6 s
0 – 120 km/h	19,8 s
0 – 130 km/h	23,9 s
0 – 140 km/h	31,3 s
Zwischenspurt	
60 – 100/80 – 120 km/h	8,1/11,0 s
Leistungsaufwand bei 130 km/h	52 kW (71 PS)

Bremsweg

aus 100 km/h kalt/warm	42,4/42,2 m

Fahrversuche

Slalom 18 m	53,6 km/h
doppelter Spurwechsel	104,8 km/h

Innengeräusche

bei 80 km/h	64 dB(A)
bei 100 km/h	67 dB(A)
bei 130 km/h	70 dB(A)

Verbrauch

ams-Eco	7,6 l/100 km
ams-Pendler	10,2 l/100 km
ams-Sport	12,1 l/100 km
Testverbrauch	9,2 l/100 km
Reichweite	630 km
CO_2-Ausstoß Eco-/Testverbrauch	201/243 g/km
WLTP-Verbrauch	Diesel 8,7 l/100 km

Preise/Kosten	**Euro**
Basispreis mit getestetem Antrieb	66 301,–
Grundpreis Testwagen	68 550,–
Testwagenpreis inklusive Extras	79 347,–
Steuer	590,–
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko	713/1166/1680,–
Wertverlust/Jahr	10 300,–



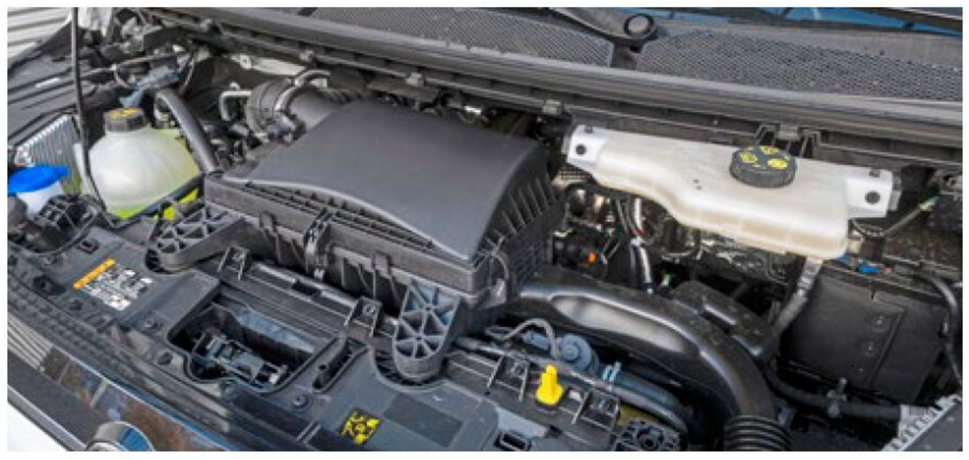
Der Bus reist aus WOB an, entsteht aber nicht mehr in Hannover, sondern in Gölcük nahe Istanbul

Busse einschließlich des T6.1 noch parkhauskompatibel hielt.

Gewiss, das schafft Platz. Neun Erwachsene kommen weiträumig unter, können die Langversion noch mit einem Kubikmeter Gepäck vollpacken. Selbst ein ambitioniert angegangener Wocheneinkauf für Mama, Papa und vier Kinder verliert sich in der Ladehalle – tatsächlich: Durch Verzicht auf ein Gepäcksicherungssystem kullern Kürbisse zwischen rutschenden Milchpaletten umher.

Auch die Variabilität ist unterorganisiert. Klasse: drei separat klapp- und herauswuchtbare Sitze in Reihe zwei. Aber die Dreierbank dahinter klappt nur die Lehne – am Stück –, wickelt sich nicht mehr wie zuvor nach vorn. Wer den Platz der Bank braucht, müsste sie ausbauen. Wir nutzen hier den Konjunktiv, wegen des trummigen Gewichts verstehe man die Entnahme als theoretische Option – oder als praktische Gelegenheit, zusammen mit einem helfenden Nachbarn/Ehepartner/Verwandten einen Leistenbruch zu erleben.

Gar nicht mal so fix, der TDI, für 170 PS und den Radau, den er veranstaltet



Stopps und Flops

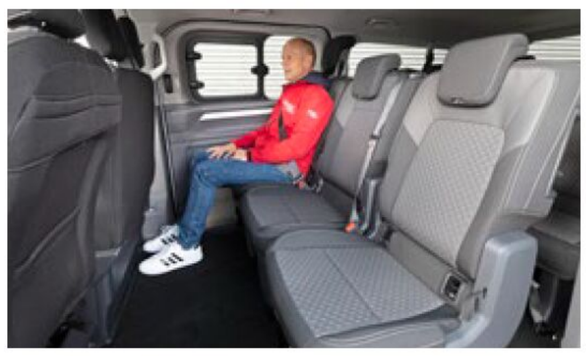
Nun aber hinaufgeklettert ins rustikal dekorierte Cockpit und auf den Fahrersitz, der viel polsteriger, bequemer und haltstärker ist als die platte Doppelbank für die zwei Beifahrenden oder die ordentlich-kommoden sechs Fondplätze. Die Bedienung wirkt wie ein Mix aus VW- und Ford-Elementen. Was daran liegt, dass sie ein 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 dem auf 876 kg Zuladung und Stabilität ausgelegten Fahrwerk rumpumpelt er leer herb über kurze Unebenheiten – aber fies wird es nie. Doch so nutzfahrzeugig





Klasse: drei Einzelsitze in Reihe zwei, ungelenke Bank dahinter



Das Platzangebot weitet sich von weiträumig zu verschwenderisch



Winterräder mit in die Sommerferien? Geht bei 1,0 m³ Volumen

wie nun war der Bus seit Generationen nicht mehr – in der Sperrigkeit, der früh und rigide ESP-zurechtgebremsten Lustlosigkeit, mit der er durch Biegungen kurvt, und in der Aufdringlichkeit, mit welcher der Zweiliter der Turbodieseldirekteinspritzerei nachgeht. In Kooperation mit der Achtstufenautomatik gelingt diese in gewandtem Geschick, dazu für die Masse angemessen effizient (9,2 l/100 km im Testschnitt, auf der Eco-Runde 7,6 l). Doch für so viel Leistung und Kraft geht es gemächlich voran.

Besser so, denn die Bremsen sind überfordert: 42,4 m Bremsweg aus 100 km/h mit kalter, 42,2 mit warmer Anlage. Zum Vergleich: Der T7 Multivan stand im letzten Test nach 35,6 m (kalt) – an der Stelle hat der Caravelle noch 40 km/h Resttempo drauf. 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.

Text: Sebastian Renz

FAZIT

Ein VW Bus war immer groß und praktisch, dazu aber komfortabel und eines dieser definitiven Autos. Und ja, er war immer teuer. Teuer ist er geblieben, hat aber bei Komfort, Einrichtung und vor allem Bremsen erheblich nachgelassen.

+

- Enormes Raumangebot
- Immenser Kofferraum
- Hohe Zuladung
- Sicheres Fahrverhalten
- Trittfeste Allradtraktion

–

- Schwache Bremse
- Sehr unhandlich
- Harsche Federung
- Karge Materialauswahl
- Hoher Preis

Gesamtwertung:
427 Punkte

auto motor sport PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	VW Caravelle 2.0 TDI 4M.
KAROSSERIE		
Raumangebot	(20)	16
Kofferraum	(10)	10
Zuladung	(10)	10
Variabilität	(10)	6
Funktionalität	(20)	13
Instrumente/Anzeigen	(20)	12
Bedienung	(30)	20
Anhängelast	(5)	4
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	5
Qualitätsanmutung	(15)	7
SUMME	**(150)**	**103**
SICHERHEIT		
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	12
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	5
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	18
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	6
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8
Licht	(15)	13
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	0
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	0
Bremspedalgefühl	(5)	3
SUMME	**(150)**	**65**
KOMFORT		
Federungskomfort	(30)	11
Sitze vorn	(20)	12
Sitze hinten	(10)	6
Infotainment-Inhalte	(10)	7
autonomes Fahren	(10)	4
Klimatisierung	(10)	5
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3
Geräuscheindruck	(5)	1
SUMME	**(100)**	**49**
ANTRIEB		
Laufkultur	(20)	6
Leistungsentfaltung	(30)	10
Getriebe/Rekuperation	(20)	14
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	2
Zwischenbeschleunigung	(15)	2
Reichweite	(30)	16
Dauer Energiezufuhr	(20)	20
SUMME	**(150)**	**70**
FAHRVERHALTEN		
Fahrspaß	(30)	5
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	0
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	11
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	2
Lenkung	(30)	11
Wendekreis	(10)	0
Traktion	(15)	13
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6
SUMME	**(150)**	**48**
Eigenschaftswertung	**(700)**	**335**
UMWELT		
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	8
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	0
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	8
Recyclingquote Materialien	(15)	5
CO_2-Emission Transportwege	(5)	3
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	4
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	0
Reifenverschleiß	(10)	7
Umweltwertung	**(150)**	**35**
KOSTEN		
Testwagenpreis	(50)	14
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	7
Wiederverkaufschancen	(10)	7
Festkosten für 5 Jahre	(15)	4
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	13
Garantie	(10)	3
Kostenwertung	**(150)**	**57**
Gesamtwertung	**(1000)**	**427**

PRO & HÄNDE WEG ODER LIE





JENS DRALLE

PRO Die Hände in den Schoß legen, pfft! Als ob das irgendeinen Komfortgewinn brächte – dachte ich. Bis zu ersten Ausfahrt. Seither bin ich Fan.

Na, wann leuchtet es endlich grün? Wann signalisieren das Lenkrad und der Schriftzug „Assist Plus Ready“, dass ich die Hände vom Steuer nehmen darf? Um Missverständnissen vorzubeugen: Ich habe weder mit Batterie-Elektrolyt gegurgelt, noch habe ich mir Halbleiter unters Müsli gemischt.

Ich warte nun wirklich nicht darauf, dass wir uns nur von Autos fahren lassen. Oft geht mir ihre partielle Bevormundung bereits heute gewaltig auf den Keks. Dabei habe ich nichts gegen Innovation. Ich weiß ein ordentliches Infotainment mit aufmerksamer Sprachbedienung ebenso zu schätzen wie einen akkurat applizierten Turbomotor. Hin und wieder, ja, doch, da freue ich mich auch über Sitze mit Massagefunktion, man wird ja auch nicht jünger.

Zunächst allerdings überwiegt meist die Skepsis. So wie beim Autobahnassistenten von BMW, der erstmals in der aktuellen Fünfer-Generation aufploppte. Eben solch ein Fünfer, die regelmäßigen Leser wissen es, bereichert aktuell unsere Dauertest-Flotte. Ein 540d xDrive Touring. Herrlich. Auf der Dauertest-Distanz von 100000 Kilometern bleibt nun wirklich ausreichend Zeit, sich mit dem System auseinanderzusetzen.

Hoppla, Gesicht verloren

Denn nach dem ersten Kennenlernen in einem i5 überraschte mich die Technik derart positiv, dass ich schon ein wenig gehofft hatte, im Dauertest auf irgendwelche Marotten des Systems zu stoßen – um mein Gesicht nicht zu verlieren. Aber nein, es gibt keine. Im Gegenteil.

Speziell auf Autobahnen mit lang anhaltendem Tempolimit empfinde ich das Hände-in-den-Schoß-Legen als echten Komfortgewinn. Kurz zur Erinnerung: Bei aktiviertem Abstandsregeltempomaten mit Spurführung erlaubt die Elektronik, bis Tempo 135 dauerhaft die Hände vom Lenkrad zu nehmen, solange der Blick auf die Fahrbahn gerichtet bleibt. Letzteres verifiziert eine Kamera. Zudem lässt sich ein Spurwechsel allein per Blickführung initiieren – und selbst das klappt prima. Manchmal etwas zu übervorsichtig-spät vielleicht, grundsätzlich aber gut. Und: Mit den Händen im Schoß fährt es sich wirklich entspannter.

Dabei war ich überzeugt, dass ich dabei vor Langeweile einnicken würde. Das passiert jedoch eher, wenn ich die Hände am Lenkrad halte, da dabei zumindest die Unterarme nach oben angewinkelt sind. Thomas sieht das anders. Vielleicht weil er anders gebaut ist. Oder schlicht jünger. Ich freue mich jedenfalls, wenn’s im Fünfer wieder grün leuchtet.



CONTRA

BER HÄNDE DRAN?



Fotos: Arturo Rivas, Achim Hartmann, Hans-Dieter Seufert



THOMAS HELLMANZIK

CONTRA Der Autobahnassistent erschöpft, weil ich ihn überwachen muss. Außerdem machen ihn andere Fähigkeiten des Fünfer unnötig.

Jens hat recht, der Autobahnassistent funktioniert insgesamt gut, und als Technologie-Schaustück begeistert er sogar. Hier und da haben der BMW und ich trotzdem abweichende Sicherheitsbedürfnisse: Wenn der Nachbar-Lkw beim Überholen immer näher an die gemeinsame Spurbegrenzung fährt, wäre es angenehm, der Fünfer würde ein Stück von dem 40-Tonner weglenken – tut er aber nicht, also besser eingreifen.

Ich muss also beaufsichtigen, ob der BMW nicht doch mal Quatsch macht – ein Aufpassen, das er ja auch per Infrarotkamera-Überwachung (rote Punkte im Bild unten links) einfordert. Außerdem finde ich es ziemlich lästig, die Spurwechselempfehlungen per Blick in die Außenspiegel zu bestätigen.

Auf den Punkt gebracht stresst mich der Autobahnassistent. Der Komfortgewinn? Ach ja, die Hände in den Schoß. Nö, ich nutze viel lieber die grandiose Limousinen-Ergonomie: Lenksäule vollständig ausfahren, Sitz nach unten, Ellenbogen auf die Armlehnen und die Unterarme locker lassen – dann fallen die Hände ganz automatisch ans Lenkrad, genau wie oben im Bild.

Lenken lassen, aber anders

So eingerichtet lasse ich den Tacho auch gerne grün leuchten, aber ohne Assist Plus, sondern nur mit Abstands- und Temporegelung und aktiver Spurführung plus Spurwechselassistenz. Jetzt beschleunigt, bremst und lenkt die Software ebenfalls eigenständig, solange man zumindest eine Hand ans Lenkrad legt – freihändig geht auch mal kurz, um etwa eine Flasche aufzuschrauben. Und das nicht nur mit 135 km/h auf speziell kartierten Autobahnen, sondern auch schneller und sogar in Baustellen.



Die aktive Spurführung positioniert den Fünfer spurmittig und lenkt so extrem geschmeidig, dass du nicht einen Mikroruckler am Lenkrad spürst. Ebenfalls superfeinfühlig arbeitet der Spurwechselassi, den man per Blinkerhebel anweist. Überragend gut: Ob du jetzt mal korrigierend eingreifst, weil ein Lkw auf Kuschelkurs geht, oder ob du einen Spurwechsel beschleunigen möchtest – es klappt gefühlt übergangsfrei, du musst nicht erst einen Widerstand überlenken. Genauso unmerklich und schnell übernimmt die Assistenz wieder, wenn du nicht mehr lenkst.

Das alles läuft so intuitiv und unauffällig, dass hierin die echte Entlastung liegt. Du bist zwar aktiver beteiligt als mit dem Autobahnassi, dafür bleiben Angstmomente aus. Denn obwohl die Hände locker-entspannt am Lenkrad liegen, bist du sofort eingriffsbereit.



Fotos: Hans-Dieter Seufert;
Text: Thomas Hellmanzik

CUPRA FORMENTOR VZ

PREIS: 66 702 Euro **ANTRIEB:** R4-Benziner **LEISTUNG:** 333 PS
DAUERTEST SEIT: 19.12.2024

Wie kann es nach über 40 000 Kilometern eigentlich sein, dass in den Bremssätteln unseres Formentor noch immer die ersten Beläge stecken? Das ist doch ein einwandfreier, nun, Beleg dafür, dass wir mit ihm viel zu selten motiviert über kurvige Straßen turnen, sonst wären die Bremsklötze längst verschlissen. Offenbar haken wir mit ihm nur den Alltag ab, was eigentlich wenig artgerecht ist, denn der 333-PS-Crossover kann nicht nur (sehr schnell) über Autobahnen sprinten, sondern auch richtig durch Kurven rocken. Mit Bitte um Verzeihung, aber sobald die Sommerschuhe wieder aus dem Schrank kommen, machen wir mal einen Sportausflug ins Kurvige, Cupra!

Aber zunächst muss unser VZ, das Formentor-Topmodell, bei 45 000 Kilometern zur Inspektion, von der er dann doch bestimmt mit neuen Belägen zurückkommt – oder wie viel länger sollen die jetzt noch halten? Außerplanmäßige Werkstattaufenthalte hat er bisher keine gehabt, für die Durchsicht müssen wir aber anmelden, dass die Ambientebeleuchtung in unregelmäßigen Abständen rot aufblitzt. Auf manchen Fahrten kommt dieses superkurze Flackern häufiger vor, was speziell bei Dunkelheit ganz schön nerven kann, aber nicht passiert, wenn man das Stimmungslicht einfach abschaltet.


Den Motor sehen wir selten – digitale Ölstandsanzeige

Unschön sind auch die Türtafel-Vibrationen bei manchen Bassfrequenzen, die den Spaß an der eigentlich guten Musikanlage je nach Lied schmälern. Ob da auch die Werkstatt ranmuss? Da beide Vordertüren betroffen sind, wird das wohl so sein. Wir prüfen es gegen, wenn mal wieder ein anderer Formentor in die Redaktion kommt.

- ✚ Toller Vierzylinder
- ✚ Kameraperspektive auf die Vorderräder
- ✚ Ölstand digital prüfbar
- ✚ Geringer Bremsenverschleiß bedeutet …
- ➖ … wir vernachlässigen seinen Sporttrieb
- ➖ Ambientebeleuchtung blitzt manchmal rot auf
- ➖ Türtafeln vibrieren teils bei Basswiedergabe



Fotos: Michael Bräutigam;
Text: Michael Bräutigam

GENESIS GV70

PREIS: 86 550 Euro **ANTRIEB:** zwei Elektromotoren **LEISTUNG:** 360 kW (Systemleistung) **DAUERTEST SEIT:** 4.8.2023

Es ist ein ewiger Zwiespalt: toller Reisekomfort gegen mäßige Reichweite. Während die 800-Volt-Technik des GV70 jedoch in den wärmeren Monaten zumindest kurze Ladezeiten garantierte, ergo eine gewisse Reisetauglichkeit auch im Hinblick auf den Zeitfaktor gegeben war, hat sich das Blatt mit den fallenden Temperaturen wieder gewendet. Dass die Reichweite von E-Autos in der Jahreszeit mit den kurzen Tagen eh sinkt, ist bekannt. Aber: Auch die Ladepausen werden lang. Teilweise gar zäh wie Kaugummi. Spontanes Laden ist praktisch unmöglich, weil die Vorkonditionierung an die Routenplanung des integrierten Navis gekoppelt ist. Wer aus Gewohnheit – oder Überzeugung – lieber per Android Auto oder Apple CarPlay navigiert, braucht jedenfalls auch am HPC-Lader einen langen Atem.



Geduldsprobe: Die Kälte bremst das Ladetempo aus

Wie lang genau? Na ja, eine Stunde kann es bei eisigen Temperaturen schon mal dauern, bis ein auf einstellige Prozente heruntergefahrener Akku wieder an der 80-Prozent-Marke kratzt. Denn Ladeleistungen von teils deutlich unter 100 kW sind leider keine Ausnahme. Die oft als Gnade empfundene frühe Geburt ist im Fall des 2021 lancierten Genesis keine, weil eben noch keine Möglichkeit zur manuellen Vorkonditionierung besteht. Die – und weiteres Neues – bietet erst die 2025 erfolgte Modellpflege. Was sonst noch ist? Nix. Der vollelektrische GV70 dreht zuverlässig seine Schleifen und nähert sich dem Dauertest-Ende. Leider! Denn unsere „Ladezicke“ ist trotz ihrer Unwägbarkeiten doch recht beliebt. Sie sieht gut aus („Ist das ein Bentley?“), fährt souverän. Und eben: Komfortabler kann man kaum reisen.

- ✚ Grandioser Komfort auch auf langen Touren
- ✚ Gutes, sinnvolles Bedienkonzept
- ✚ Eigenständige Optik
- ✚ Souveränes Fahren
- ➖ Keine manuelle Vorkonditionierung
- ➖ Dadurch niedrige Ladeleistung bei Kälte
- ➖ Geringe Reichweite über 130 km/h

Fotos: H. Lingner, P. Englert;
Text: Heinrich Lingner



TESLA MODEL Y PERFORMANCE

PREIS: 72 490 Euro **ANTRIEB:** zwei Elektromotoren **LEISTUNG:** 393 kW (Systemleistung) **DAUERTEST SEIT:** 2.3.2023

Weit über 100 000 km hat unser Tesla Y Performance nun in Redaktionsdiensten bereits zurückgelegt. Die gute Nachricht: Er bleibt uns weiterhin erhalten. Die weniger gute: Nach wie vor wartet der Elektro-Crossover mit einigen Unarten auf. Dazu gehören nicht zuletzt die sehr kostspieligen Reifen. Statt der teuren Pirelli Sottozero mit Tesla-Kennung erhält er nun einen Satz handelsüblicher Bridgestone-Winterreifen. Die sind mit rund 1300 Euro (ohne Montage) nicht nur etwa 500 Euro billiger, sondern warten darüber hinaus mit verbessertem Felgenschutz auf. Bislang waren Bordsteinschäden an den eigentümlich geformten 21-Zoll-Rädern fast unvermeidlich. Wir werden berichten, wie sich die neuen Winterreifen bewähren.

Zurzeit sorgt das desaströse Abschneiden des Model 3 und Model Y im TÜV-Report für Schlagzeilen. Von den dort aufgeführten Mängeln ist unser Tesla weitgehend verschont geblieben. Anlässlich des Reifenwechsels wurde das Fahrwerk ohne negativen Befund vermessen. Bislang musste lediglich bei rund 80 000 km ein Querlenker an der Hinterachse ausgetauscht werden. Dennoch bleibt ein Thema: Wegen der knüppelharten Abstimmung des Original-Fahrwerks im Verbund mit den 21-Zoll-Rädern wird die Testabteilung nach Alternativen suchen und diese testen.


Mit besserem Felgenschutz: neue Winterreifen am Tesla Y

Ansonsten gefällt der Tesla zu Beginn der kalten Jahreszeit mit schnell einsetzender Heizwirkung, was für Sitze und Lenkrad gleichermaßen gilt. Nicht so schön: Das von den Wischern verdrängte Wasser fließt über die Seitenscheiben und stört so den Blick in die Außenspiegel.

- ✚ Sehr gute Fahrleistungen
- ✚ Effizienter Antrieb
- ✚ Schnell ansprechende Heizung
- ✚ Einfaches Laden
- ➖ Teilweise unpraktische Bedienung
- ➖ Mangelhafter Federungskomfort
- ➖ Sehr teure Reifen und Felgen

Fotos: J. Dralle, M. von Maydell;
Text: Jens Dralle



TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS

PREIS: 42 320 Euro **ANTRIEB:** R4-Benziner + Elektromotor **LEISTUNG:** 196 PS (Systemleistung) **DAUERTEST SEIT:** 7.11.2023

Es reicht. Zu viel Information. Zu viel digitales Gewusel. Passt eigentlich gar nicht zum Toyota Corolla, der mit seinem Hybrid-Antriebsstrang eher zum entspannten Fahren animieren möchte. Nur wie er das macht, eben mithilfe der Kraftflussanzeige sowie des Eco-Score-Spielchens, das nervt irgendwann. Also ausblenden. Geht nur nicht so einfach. In Tacho und Drehzahlmesser sowie in das Fenster dazwischen lassen sich diverse Informationen einblenden und in drei Konfigurationen ablegen. Doch das Bespielen der Freiflächen erfordert etwas Übung, sollte daher keinesfalls während der Fahrt stattfinden. Dann jedoch: optische Ruhe. Und eigentlich auch schöne Anzeigen.


Geht doch! Anzeigen ohne hektisches Hybrid-Flimmern

Wie überhaupt vieles am Toyota von schlichter Schönheit ist, die zahlreichen klar beschrifteten und haptisch eindeutigen Tasten beispielsweise. Manches wiederum geriet dagegen zu schlicht; der billige Filzlappen im Fach der Mittelkonsole, der robuste Schrauben nur mühsam versteckt, zählt dazu. Oder das leicht klappernde Plastikelement am linken Laderaumfach. Insgesamt jedoch wirkt der Corolla extrem solide zusammengebaut, fährt beinahe schon spektakulär unspektakulär, vermittelt hohe Fahrsicherheit.

Zügig geht's mit 196 PS Hybrid-Systemleistung ebenfalls voran, meist lässt du das aber ebenso zügig wieder bleiben, weil die (allerdings nur subjektiv) plärrige Akustik nervt, hervorgerufen durch das stufenlose Planetengetriebe. Und wenn der Toyota dann entspannt dahinrollt, lässt sich durchaus auch mal ein Verbrauch mit einer Sechs vor dem Komma realisieren. Ganz ohne Geflimmere.

- ✚ Gutes Platzangebot
- ✚ Richtiges Trennnetz und Laderaumrollo
- ✚ Effizienter Antrieb
- ✚ Bequeme Sitze
- ✚ Einfache Bedienung
- ➖ Subjektiv nervige Antriebs-Akustik
- ➖ Im Detail arg billige Materialien
- ➖ Teils übervorsichtige Assistenzsysteme



KIA SPORTAGE

Auch nach dem Facelift dieselt der 1.6 CRDi in dem Kompakt-SUV weiter – jetzt mit 48-V-Hilfe.

Der Sportage, der Bestseller bei Kia, startet mit optischen Retuschen in seinen nächsten Lebenszyklus. Die neuen LED-Scheinwerfer sehen nicht nur schick aus, sie leuchten auch heller und verteilen ihr Licht adaptiv im dunklen Verkehrsgewimmel. Der Zugang zum SUV gelingt alternativ per Smartphone oder Smartwatch statt mit dem Schlüssel. Und im Innenraum haben die Designer zu feineren Materialien gegriffen – überhaupt wirkt das ganze Interieur besser verarbeitet. Wenig verändert hat Kia am Bedienkonzept, und das war eine gute Entscheidung. Denn mit den zahlreichen Tasten, Wippen und Walzen auf dem Lenkrad bleibt es nicht nur übersichtlich, sondern auch nahezu frei von Fehlbedienungen.

Sparsamer Selbstzünder

Als Antrieb dient im Testwagen ein 1.6 CRDi, der es auf 136 PS bringt. Der Selbstzünder läuft einigermaßen kultiviert, wird jedoch vor allem unter Last hörbar. Mit seinen maximal 320 Nm Drehmoment tritt der Sportage durchaus kräftig an, überhaupt wirkt der SUV für seine Leistungsklasse subjektiv lebhaft. Das überrascht, weil gerade moderne Dieselmotoren wegen der strengen Abgaslimits immer kraftloser erscheinen. Doch das koreanische Aggregat hängt gut am Gas, und das Doppelkupplungsgetriebe schaltet ausreichend flott. Traktionsprobleme zeigt der Fronttriebler kaum – erfreulicherweise, denn Allradantrieb ist beim Sportage CRDi nicht verfügbar; den gibt's nur mit 180 Benzin-PS.

Beim Bergabfahren ist die sanft einsetzende Rekuperation deutlich spürbar. Ja, das Mildhybridsystem soll beim Spritsparen helfen und ermöglicht einen Testverbrauch von glatten sechs Litern pro 100 km. Teile seiner Technik blockieren jedoch den Großteil des Unterbodenfachs im Gepäckraum, beim flotten Kurven fliegt Kleinkram umher. Okay, das mit dem Landstraßenkurven gelingt dem Sportage ohnehin nicht übertrieben sportlich, immerhin halten sich seine Karosseriebewegungen dabei in Grenzen. Was fehlt? Lenkgefühl. Dafür stimmt der Komfort: Adaptivdämpfer bei der GT-Line sorgen für feineres Anfedern.

Bemerkenswert, oder? Das gilt auch für den Preis: Der gut ausgestattete Testwagen kostet gut 47 000 Euro.

Text: Clemens Hirschfeld

Der 1.6 CRDi ist mit 6,0 l/100 km im Testschnitt sparsam, läuft aber etwas rau. Top: feinerer und robusterer Materialmix



DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4540 x 1865 x 1645 mm, Radstand 2680 mm, Kofferraum 526–1715 l, Leergewicht/Zuladung 1621/604 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/50 R 19.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Siebengang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1598 cm³, Leistung 100 kW (136 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 2000/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	3,7 s
0 – 80 km/h	7,2 s
0 – 100 km/h	10,5 s
0 – 130 km/h	17,6 s
0 – 160 km/h	32,0 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	33,7 m

Verbrauch

Testverbrauch	D 6,0 l/100 km

Grundpreis

Kia Sportage 1.6 CRDi GT-Line	47 090 Euro

BEWERTUNG ★★★★☆

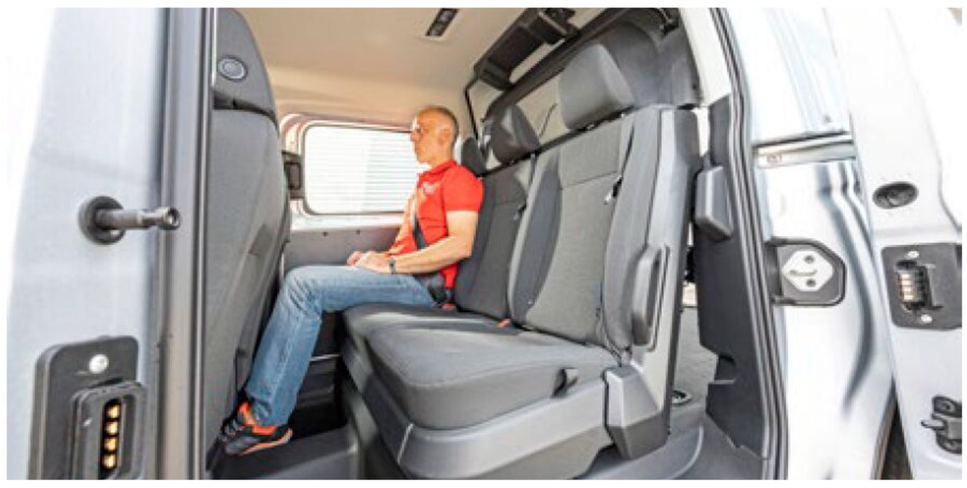
Kia schärft den Sportage an den richtigen Stellen nach. Der SUV wirkt innen feiner, ist gut bedienbar und fährt mit dem Diesel sparsam. Der Haken? Mit der GT-Line-Ausstattung ist er teuer.

+
- Top Bremswerte (33,7 m)
- Mit 604 kg hohe Zuladung
- Einfache Bedienung
- Guter Federungskomfort
- Sparsamer Dieselmotor

–
- Aussetzer bei der Sprach-KI
- Umständliche Multimode-Leiste
- Nur 180 km/h Vmax
- Kurze Ölwechselintervalle für einen Diesel (alle 15 000 km)



Fotos: Rossen Gargolov



VW CADDY

Auch den Hochdachkombi gibt es in einer Plug-in-Version. Sie fährt 135 km weit elektrisch.

Teuer ist er geworden, der Caddy Maxi, er kostet mindestens 36 729 Euro. Für den hier getesteten Plug-in-Hybrid will VW sogar 51 598 Euro. Da dürfte für viele Schluss sein mit dem Interesse.

Wobei der Hochdachkombi gerade in der Maxi-Version mit langem Radstand eigentlich sehr interessant ist. Bis zu sieben Sitze sind möglich, unsere Variante hat fünf, entsprechend bietet sie einen enorm großen Laderaum hinter der Rücksitzreihe, zusätzlich Schiebetüren beidseitig sowie Flügeltüren am Heck.

Der eHybrid nutzt die Plug-in-Technologie von VW, sein 19,7 kWh großer Akku lässt sich an der Wallbox mit 11 kW oder an der CCS-Station mit 50 kW laden. Auf unserer Elektrorunde sind wir 135 km weit gekommen, bevor sich der 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner zugeschaltet hat. Er allein leistet 116 PS, und damit kommt man trotz der hohen Masse, die bewegt werden will, schon recht gut klar. Sobald die E-Maschine mitstemmt, werden es 150 PS sowie 350 Nm, und damit geht es schon wirklich gut vorwärts. Wer die Kombination häufig nutzt, muss im Durchschnitt mit 14,3 kWh plus 1,0 l/100 km rechnen.

Der Hybrid-Caddy hat so viel Elan, dass man zuweilen ungewollt mit scharrenden Hufen startet, denn es liegt mehr Drehmoment als Traktion an. Gibt man Vollgas über den Kickdown-Punkt hinaus, so schaltet sich der Benziner zu. Andererseits boostet die E-Maschine sogar dann kurzzeitig mit, wenn die Batterie scheinbar leer gefahren ist. Den Übergang zwischen beiden Betriebszuständen spürt man dabei kaum.

Engagiert durch die Kurve

Der Maxi rollt so geschmeidig über Unebenheiten wie noch kein Caddy vor ihm, dank seiner Starrachse mit Schraubenfedern, Längslenkern und Panhardstab; er fährt sogar engagiert durch Kurven. Da kann es der Handwerker schon mal eilig haben auf dem Weg zum Termin. Allerdings ist die Bremsleistung eher unterdurchschnittlich, und das Pedal braucht zunächst irritierend viel Weg, bis merklich Verzögerung kommt.

Also ist das meiste gut – bis auf den Preis. Da scheint VW mit der neuen Kalkulation das Gespür für die Bedürfnisse der (Stamm-)Kunden völlig verloren zu haben.

Text: Marcus Peters

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger Van, L x B x H 4853 x 1855 x 1836 mm, Radstand 2970 mm, max. Kofferraum 3105 l, Leergewicht/Zuladung 1898/662 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Starrachse/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 215/55 R 17.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1498 cm³, Leistung 85 kW (116 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 250 Nm bei 1500/min, Elektromotor, Leistung 85 kW, Systemleistung/-drehmoment 110 kW (150 PS)/350 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 19,7 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung	elektrisch/hybridisch
0 – 50 km/h	3,9/3,5 s
0 – 80 km/h	8,4/7,2 s
0 – 100 km/h	12,9/10,6 s
0 – 120 km/h	19,2/15,2 s
0 – 140 km/h	–/21,6 s
0 – 160 km/h	–/31,2 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	38,4 m

Verbrauch

Testverbrauch*	1,0 l S + 14,3 kWh/100 km
ams-Eco/-Pendler/-Sport	5,8/7,5/8,4 l
Durchschnitt hybridisch	6,8 l
Reichweite elektrisch/gesamt	135/870 km

Grundpreis

VW Caddy Maxi 1.5 eHybrid Flexible	51 598 Euro

* auf Basis Durchschnitt hybridisch bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km, davon 10 000 km Kurzstrecke (max. 40 km)



An der Wallbox zieht der Plug-in-Caddy mit maximal 11 kW und lädt seine Batterie in etwas mehr als zwei Stunden von 0 auf 100 Prozent SoC

BEWERTUNG ★★★★☆

Eigentlich eine tolle Idee, ein teilelektrischer VW Caddy, mit dem man praktisch alle Alltagsfahrten rein per Stromleistung erledigen kann. Aber nur, wenn denn ein so teurer Kastenwagen überhaupt ins Budget passt.

+
- Enorm viel Platz
- Gut nutzbare Variabilität
- Ordentlicher Komfort
- Freudvolles Fahrverhalten
- Hohe E-Reichweite

–
- Sehr einfache Materialien (aber leicht zu reinigen)
- Bremse mit irritierend langem Pedalweg
- Hoher Preis



Fotos: Achim Hartmann

OPEL GRANDLAND

Die Elektro-Version des großen SUV gibt es jetzt auch mit einem leistungsstarken Allradantrieb. Überzeugend?



Die Bügelfalte auf der Motorhaube und der Vizor, das breite Plexiglaselement an der Front mit integrierten LED-Scheinwerfern, bilden gemeinsam den Kompass – das auch am Grandland erkennbare Designmerkmal von Opel. Ist das Topmodell der Rüsselsheimer als Allrad-Stromer in der richtigen Richtung unterwegs?

Ob der Kurs stimmt, hängt nicht zuletzt vom Antrieb ab. Hier ergänzen die Entwickler den bekannten 157-kW-Motor an der Vorderachse um eine zusätzliche E-Maschine (83 kW) im Heck. Heraus kommen 239 kW (325 PS) Systemleistung, die jedoch erst im Sport-Modus voll anliegen. In den anderen Fahrprogrammen – außer 4WD – wird die E-Power der Effizienz wegen limitiert.

Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in sechs Sekunden ist fix – was nicht heißt, dass das Auto allzu fahraktiv wirken würde. Weder die etwas rückmeldungsarme Lenkung noch die ziemlich defensive Auslegung des Fahrpedals – abseits des Sport-Programms – überzeugen. Bereits in „Normal“ drosselt die Elektronik die Leistung spürbar; der Pedalweg wird auffallend lang, und der potente SUV agiert erstaunlich träge. Daran haben sicherlich auch die fast 2,3 Tonnen Leergewicht ihren Anteil. Schwer tut sich der große Opel auch beim Bremsen: 38,2 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind schwach.

Reichweite nur Mittelmaß

Das Fahrwerk arbeitet mit sogenanntem Frequency Selective Damping – hier bieten die Dämpfer mittels eines zweiten Ölkreislaufs eine besonders breite Spreizung. Das Set-up ist jedoch straff; der Federungskomfort ist zwar okay, Querfugen schlagen aber auch mal kräftiger durch. Als Stromspeicher dient jene 73-kWh-Batterie, die auch im Basis-Grandland steckt. Der Peakwert von 160 kW am DC-Lader ändert nichts daran, dass von 20 (nicht 10!) bis 80 Prozent SOC laut Werk recht lange 30 Minuten vergehen. Und mit 343 km ist die Testreichweite nur Mittelmaß. Der ermittelte Verbrauch im Test? Akzeptable 23,0 kWh/100 km bei milder Witterung.

Auf klarem Erfolgskurs fährt der Grandland Electric als AWD so nicht. Ansonsten bleibt der Opel ein talentierter SUV mit genug Platz und solider Qualität, der allerdings in der Ultimate-Ausführung ins Geld geht.

Text: Sascha Wölfel

Die guten Ergonomie-Sitze sind beim Ultimate Serie. Ordentlicher Qualitätseindruck im Cockpit, Bedienung okay





Fotos: Achim Hartmann

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4650 x 1905 x 1667 mm, Radstand 2795 mm, Kofferraum 550–1645 l, Leergewicht/Zuladung 2274/426 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/50 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Zwei Elektromotoren, Systemleistung 239 kW (325 PS), Systemdrehmoment 509 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 73 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	4,3 s
0 – 100 km/h	6,0 s
0 – 130 km/h	9,3 s
0 – 160 km/h	15,6 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	38,2 m

Verbrauch

ams-Eco/Testverbrauch	19,2/23,0 kWh/100 km
Reichweite Eco/Test	412/343 km

Grundpreis

Opel Grandland Electric AWD Ultimate.. 59 990 Euro

BEWERTUNG ★★★☆☆

Der Grandland Electric ist ein gut gemachter SUV für die Familie, aber nur ein durchschnittlich begabter Stromer – zumindest als AWD. Kritikwürdig ist die maue Bremsleistung im Test.

+
- Traktionsstarker Allradantrieb
- Gute Ergonomie-Sitze
- Feines Head-up-Display
- Vollausstattung (Ultimate)...

–
- ... die ihren hohen Preis hat
- Träge abseits des Sportmodus
- Schlechter Bremsweg
- Mittelmäßige Reichweite

Für alle,

die auf Erfolg nicht warten – sondern starten.

wiwo.de/fueralle

Wirtschafts Woche

Weiterdenken. Weiterkommen.

JEEP AVENGER

Die North Face Edition ist ein normaler 4xe-Hybrid mit E-Motor im Heck. Exklusiv sind nur manche Designmerkmale.



Fotos: Achim Hartmann

Gelbe Akzente innen und außen, spezifische Fußmatten, Verstau-Gummibänder an den Rückseiten der Vordersitze, eine Zierleiste am Armaturenbrett und ein großer North-Face-Aufkleber auf der Motorhaube – das sind die Designmerkmale der Avenger-Sonderedition. Technisch bleibt der Jeep ein 4xe-Hybrid mit einem kleinen 0,9-kWh-Akku plus E-Motor an der Hinterachse, der den Fronttriebler bei Bedarf bis maximal 90 km/h zum Allradler macht. Allerdings immer nur als temporäre Traktionsunterstützung, die leicht verzögert einsetzt, was bei Regen spürbar wird: Wenn du kurvenausgangs kräftig Gas gibst, geht erst vorne kurz die Traktion aus, bevor sich der Hinterachsmotor zuschaltet.

Im Regelfall stemmen den Vortrieb ein 136 PS starker Turbomotor und ein im Getriebegehäuse verbauter E-Motor (21 kW), die den Testverbrauch bei sehr effizienten 6,3 l/100 km halten. An der Ampel springt der Dreizylinder etwas rau an, anschließend beschleunigt das Hybridsystem den kleinen Crossover flüssig, wenn auch ohne spürbaren E-Boost. Mit Vollgas geht's aus dem Stand in 10,2 Sekunden auf 100 km/h, nach insgesamt 28,9 Sekunden liegt Tempo 160 an. Das Sechsgang-DKG schaltet im Automatikmodus unauffällig, reagiert auf Schaltwippenklicks aber teils stark verzögert.

Lange Bremswege

Bei der negativen Beschleunigung braucht der Jeep 37,6 Meter von 100 auf 0 km/h. In Anbetracht der ab Werk alternativlosen Allwetterreifen ein guter Wert, insgesamt betrachtet aber ein schlechter. Trotzdem kurvt der Avenger mit diesen Reifen selbst auf nasser Bahn souverän genug und wankt dabei nur verhalten, zugleich erreicht er für einen Subkompakten einen durchaus ordentlichen Federungskomfort. Seine Vordersitze sind trotz der etwas kurzen Sitzflächen in Ordnung, und das Geräuschniveau ist mit 68 dB(A) bei 130 km/h objektiv sogar sehr niedrig. Subjektiv tönt auf der Autobahn aber ein ziemlich ausgeprägter Windmischmasch in den Innenraum.

Richtig nervige Geräusche kommen im Jeep aber nur beim Blinken vor. Das klingt so, als ginge gleich ein Technobeat los – North-Face-spezifisch ist es jedoch nicht.

Text: Thomas Hellmanzik



Die Limitierung auf 4806 Exemplare steht auf einer langen Cockpit-Leiste. Wie man auf die Zahl kommt? Klar, Mont Blanc: Der ist 4805,95 m hoch



DATEN UND MESSWERTE

Karosserie
Fünfsitziger SUV, L x B x H 4088 x 1776 x 1541 mm, Radstand 2563 mm, Kofferraum 325–1218 l, Leergewicht/Zuladung 1466/579 kg.

Fahrwerk
Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 215/60 R 17.

Kraftübertragung
Allradantrieb, Sechsgang-DKG.

Motor
Dreizylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1199 cm³, Leistung 100 kW (136 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 230 Nm bei 1750/min, zwei Elektromotoren, Leistung je 21 kW, Systemleistung 107 kW (145 PS).

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	7,4 s
0 – 100 km/h	10,2 s
0 – 130 km/h	16,9 s
0 – 160 km/h	28,9 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	37,6 m

Verbrauch

Testverbrauch	S 6,3 l/100 km

Grundpreis
Jeep Avenger 4xe The North Face Edition .. 39 000 Euro

BEWERTUNG ★★★½☆

Ein solider Kleinwagen-Crossover mit effizientem Antrieb, ausreichendem Vortrieb und ordentlichem Komfort. Die langen Bremswege senken das Sicherheitsniveau, das geringe Platzangebot im Fond den Nutzwert.

+
- Geringer Benzinverbrauch
- Angemessener Komfort
- Flüssiges Anfahrverhalten
- Sicheres Fahrverhalten
- Einige echte Bedientasten
- Leise Fahrwerksgeräusche

–
- Lange Bremswege
- Nerviges Blinkergeräusch
- Wenig Platz im Fond
- Windgeräusche auf Autobahn
- Lenkrad etwas zu weit entfernt
- Sprachbedienung nur mit Abo

DER SCHÖNSTE JAHRESRÜCKBLICK

Jetzt im Handel oder online bestellen unter shop.playboy.de



EXTRA: *Playmate-Kalender*



NEU IM NÄCHSTEN JAHR

2026 treten neue Regeln und Vorschriften für Autofahrer und andere Verkehrsteilnehmer in Kraft. In der folgenden **ÜBERSICHT** finden Sie Infos zu den wichtigsten Änderungen, etwa bei Führerscheinumtausch, Kraftstoffpreisen oder Versicherung.



Abgasnorm Euro 7

Ab dem 29. November 2026 gilt in der EU die neue Abgasnorm Euro 7 – zunächst für neu entwickelte Pkw und leichte Transporter, ab Ende 2027 dann für alle Neuzulassungen dieser Klassen. Für Busse und schwere Nutzfahrzeuge greifen die Vorgaben ab 2028 beziehungsweise 2029. Die Grenzwerte für klassische Schadstoffe bleiben weitgehend unverändert, neu ist jedoch eine genauere Erfassung ultrafeiner Partikel ab zehn Nanometern, die künftig bei allen Ottomotoren berücksichtigt werden.
Euro 7 weitet die Vorschriften zudem auf weitere Emissionsquellen aus: Auch Abriebpartikel von Reifen und Bremsen werden reguliert, mit einheitlichen Grenzwerten ab 2035. Die Systeme zur Abgasreinigung müssen ihre Wirksamkeit über mindestens 160 000 Kilometer oder acht Jahre nachweisen. Bei Elektroautos und Plug-in-Hybride gibt es erstmals Haltbarkeitsvorgaben für die Batterien. Zusätzlich werden der Manipulationsschutz und die Datenkontrolle verschärft, um Emissionen auch im Alltag überwachen zu können.

eCall



Ab 2026 sind neue Autos in der EU verpflichtend mit einem modernisierten Notrufsystem auszustatten. Der sogenannte Next Generation eCall ersetzt die bisherige Technik, die noch auf 2G- und 3G-Mobilfunknetzen beruht. Die Einführung der neuen Vorgaben erfolgt wie bei den Abgasvorschriften stufenweise: Ab dem 1. Januar 2026 ist der Einbau des NG eCall für alle neu entwickelten Fahrzeugtypen der Klassen M1 (Pkw) und N1 (leichte Transporter bis 3,5 Tonnen) vorgeschrieben, ohne diese Technologie wird keine Typgenehmigung mehr erteilt. Ab dem 1. Januar 2027 schließlich dürfen keine Neuwagen mehr zugelassen werden, die nicht über den neuen eCall verfügen.

Führerscheinumtausch

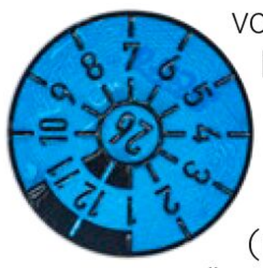
Bei Führerscheinen mit Ausstellungsdatum ab dem 1. Januar 1999 ist das Ausstellungsjahr des Führerscheins maßgeblich: Bis zum Stichtag



19.1.2026 müssen Führerscheine, die zwischen 1999 und 2001 ausgestellt wurden, in einen fälschungssicheren Scheckkarten-Führerschein umgetauscht werden. Wer dann noch mit dem alten Dokument erwischt wird, riskiert ein Verwarngeld von 10 Euro und muss den umgetauschten Führerschein der Polizei nachträglich vorlegen – sonst gibt es erneut ein Bußgeld. Der neue Führerschein ist auf 15 Jahre befristet und kostet 25 Euro. Dokumente, die zwischen 2002 und 2004 ausgestellt wurden, müssen bis zum 19.1.2027 umgetauscht werden.

HU-Plaketten

Wer eine blaue TÜV-Plakette auf dem Kennzeichen hat, muss 2026 zur Hauptuntersuchung nach § 29 der StVZO. Nach erfolgreicher Prüfung gibt es eine braune Plakette. Das Fahrzeug muss dann 2028 wieder vorgeführt werden. Für Neufahrzeuge (Pkw und Wohnmobile bis 3,5 Tonnen) gilt eine Drei-Jahres-Frist (rosafarbene Plakette).



Übrigens: Wer die Hauptuntersuchung um mehr als zwei Monate überzieht, zahlt 15 Euro Bußgeld; zwischen zwei und acht Monaten kostet es 25 Euro. Bei mehr als acht Monaten Überziehung drohen 60 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg.

Fahrtenschreiber für leichte Nutzfahrzeuge

Ab dem 1. Juli 2026 müssen auch leichte Nutzfahrzeuge zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr oder bei Kabotagefahrten mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgestattet sein. Ziel der EU-Regelung ist es, Sicherheit, fairen Wettbewerb und den Schutz des Fahrpersonals zu stärken. Ausgenommen sind rein nationale, nicht kommerzielle Fahrten oder Werkverkehr ohne Fahrertätigkeit als Hauptberuf. Die Geräte der zweiten Generation erfassen neben Lenk- und Ruhezeiten auch Grenzübertritte und Manipulationsversuche. Unternehmen müssen Daten archivieren, Personal schulen und ihre Tourenplanung anpassen. Verstöße können hohe Bußgelder und Stilllegungen nach sich ziehen.

Kfz-Versicherung

2026 ändern sich die Typklasseneinstufungen für die Kfz-Versicherung. Rund 10 Millionen Autofahrer sind davon betroffen. Für über 5,9 Millionen gelten 2026 höhere Einstufungen; 4,5 Millionen Autofahrer profitieren von besseren Typklassen.



Auch die Regionalklassen ändern sich im neuen Jahr. 5,3 Millionen Versicherungsnehmer profitieren von der neuen Statistik; fünf Millionen müssen in 51 Zulassungsbezirken mit schlechteren Einstufungen rechnen.

Kraftstoffpreise

Am 1. Januar 2026 tritt die nächste Stufe der CO_2-Steuer in Kraft. Der konkrete Preis steht noch nicht fest – er liegt aber zwischen 55 und 65 Euro pro Tonne CO_2. In den genannten Preisen ist die Mehrwertsteuer von 19 Prozent noch nicht enthalten. Bei 65 Euro würde 2026 Benzin 18,6 Cent und Diesel rund 20,5 Cent mehr pro Liter kosten (im Vergleich zu den Spritkosten von 2021). Um beim Tanken zu sparen, empfehlen wir unsere App Mehr-Tanken oder das Online-Portal www.mehr-tanken.de, die schnelle und einfache Preisrecherchen ermöglichen.



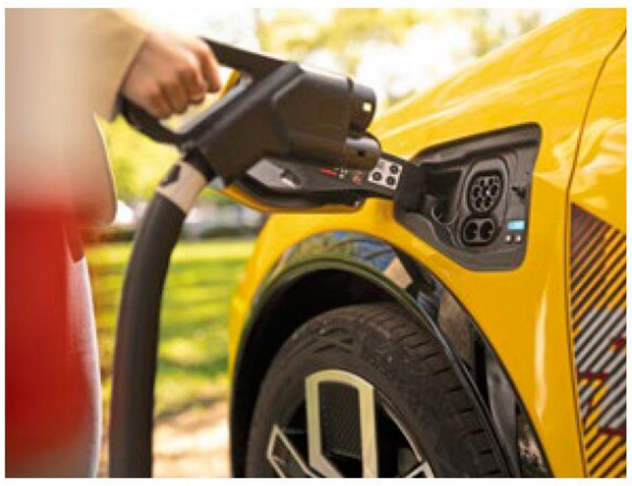
Deutschlandticket

Zum Januar steigt der Preis des Deutschlandtickets von 58 auf 63 Euro. Darauf einigten sich die Verkehrsminister der Länder. Das entspricht einer Preiserhöhung um 8,6 Prozent. Für die Zukunft soll ein Index für die Preisentwicklung festgelegt werden. Das Ticket ermöglicht die deutschlandweite Nutzung von Bussen und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr. Die Bundesländer haben zudem die Möglichkeit, eigenständig weitere Ermäßigungen, etwa Vergünstigungen für Auszubildende und Schüler oder Sozialtickets, anzubieten.



Dienstwagen und Abschreibung

Bei der privaten Nutzung vollelektrischer Dienstwagen steigt die Preisgrenze für die reduzierte Besteuerung. Statt bisher 70 000 Euro gilt bereits seit dem 1. Juli 2025 ein Limit von



100 000 Euro. Für Fahrzeuge unterhalb dieser Grenze bleibt die 0,25-Prozent-Regelung bestehen. Das bedeutet, dass monatlich 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises als geldwerter Vorteil versteuert werden müssen. Liegt der Listenpreis über 100 000 Euro, wird ein Satz von 0,5 Prozent angesetzt. Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ändert sich nichts – hier gilt weiterhin ein Prozent des Bruttolistenpreises.
Für elektrisch angetriebene Fahrzeuge wird eine zusätzliche Abschreibungsmöglichkeit geschaffen. Unternehmen können Fahrzeuge, die sie im Zeitraum zwischen dem 30. Juni 2025 und dem 1. Januar 2028 neu erwerben, degressiv abschreiben.



Text: Holger Wittich

Fotos: Adobe Stock, Dominic Dupont/Deutsche Bahn, Getty Images, Hersteller, IMAGO, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert

EIGENLOB ÜBERLASSEN WIR ANDEREN

MARKUS SCHRICK will die chinesische Elektromarke XPeng in Deutschland etablieren. Im Gespräch erklärt er, wie das funktionieren soll – und ob wir bald Autos per App kaufen.



Fotos: Olaf Gallas, XPeng

MARKUS SCHRICK
leitet für den chinesischen Hightech-Elektroauto-Hersteller XPeng die Märkte Deutschland, Österreich und Schweiz. Schrick lebte während seiner Schulzeit das erste Mal in Asien – erst in Japan, dann in Hongkong. Auch später blieb er Asien-affin: Für Audi baute er das China-Geschäft mit auf, später wurde er unter anderem jeweils Deutschland-Geschäftsführer von Toyota und Hyundai.

Wie entwickelt sich der deutsche Automobilmarkt aus Ihrer Sicht?
Wir interessieren uns in erster Linie für die Entwicklung des Elektromarktes. Nach dem Einbruch im vergangenen Jahr, der nicht von ungefähr kam, sehen wir 2025 eine deutliche Steigerung. Das war auch zu erwarten, aber nicht in dem Maße der letzten Monate. Ich gehe davon aus, dass wir am Ende des Jahres einen E-Anteil von rund 20 Prozent bei den Neuzulassungen haben und dass wir im nächsten Jahr eine weitere Steigerung sehen.

Wie kommt das?
Ich glaube, es liegt daran, dass die Menschen sich mehr mit der Elektromobilität beschäftigen. Die Diskussion ist intensiv: Elektrofahrzeuge gegen Verbrenner. Meine Meinung ist: Verbrenner zu verbieten, ist der falsche Weg. Man muss den Kunden eine Auswahl lassen und Elektrofahrzeuge oder Technologien, die man im Markt haben möchte, incentivieren. Also die Menschen dazu motivieren, sie zu kaufen.

Welchen Marktanteil sehen Sie für XPeng als realistisch an?
Wir wollen nicht im Hauruckverfahren in den Markt eintreten, sondern nachhaltig wachsen, mit einer langfristigen Ausrichtung. Wir werden 2025 zwischen drei- und dreieinhalbtausend

Fahrzeuge auf dem deutschen Markt erreichen. Der Plan ist, das 2026 zu verdoppeln und dann 2027 fünfstellig zu sein, mit vielleicht 10 000 oder 15 000 Einheiten. Es ist für uns sehr wichtig, dass wir kontinuierlich wachsen, nicht in Schüben.

Dient der deutsche Markt trotz seiner abnehmenden wirtschaftlichen Bedeutung immer noch als Referenz?
Der deutsche Markt ist und bleibt der Vorreiter. Wir wollen in Deutschland erfolgreich sein, weil das wahrscheinlich der anspruchsvollste Markt ist. Wobei wir bewusst nicht hier mit der Expansion nach Europa begonnen haben, sondern dort, wo die Elektro-Dichte schon hoch war und wo wir schnell viel lernen konnten. Wo wir Fehler machen konnten, die nicht so weh tun. Die beiden Länder mit der höchsten Elektrodichte damals waren Norwegen und die Niederlande. Also haben wir in Skandinavien und den Niederlanden angefangen und dort zwei Jahre gearbeitet und gelernt. Die nächste Priorität war gleich Deutschland, das stand fest. Da ist der größte Wettbewerb, da ist es am schwierigsten, dort will man bestehen.

Was haben Sie auf den europäischen Testmärkten gelernt?
Eine Erkenntnis war: Es gibt kein Allheilmittel, kein Universalrezept. Das ideale Vertriebskonzept kann je nach Markt unterschiedlich sein – Direktvertrieb, Agenturmodell, Handel. Wir können nicht ein System oder eine Strategie über ganz Europa stülpen. Und außerdem ist ganz klar herausgekommen, dass das Technologie-Niveau hochgehalten werden muss, weil es sich so schnell entwickelt und der Kunde viel erwartet. Wenn man dem nicht gerecht wird oder nicht für diese kleinen Überraschungen sorgt, dann bleibt man einfach zurück.

In Europa sortieren wir Marken gerne nach Premium- oder Volumenanbietern. Wo steht XPeng?
Mir ist es sehr wichtig, dass wir uns auf keinen Fall als Premium-Marke bezeichnen. Auch Eigenlob überlassen wir anderen. Wenn die Braut selbst von sich sagt: „Ich bin schön“, dann ist das relativ. Deswegen versuchen wir, dem Kunden ein starkes Produkt und eine attraktive Marke zu bieten: Unsere Modelle haben eine Reichweite von bis zu 575 Kilometern, laden in zehn Minuten von 20 auf 80 Prozent, und der Kunde kann, wenn er mag, bis zu 585 PS bekommen. Das sind drei Dinge, mit denen man heraussticht. Dann bieten wir eine Garantie von sieben Jahren oder 160 000 Kilometern, zudem sind die Fahrzeuge voll ausgestattet.

Wie wichtig ist dabei das Design?
Wenn Menschen die Tür öffnen und reingucken, kommt in 50 Prozent der Fälle dieses wunderbare Drei-Buchstaben-Wort: „Wow!“ Und weiter: „Das hätten wir von einem chinesischen Hersteller nicht erwartet.“



XPENG
ist ein chinesischer Hersteller mit Sitz in Guangzhou, der 2014 gegründet wurde und seit 2022 in Deutschland aktiv ist. Das Angebot umfasst hierzulande die Oberklasse-Limousine P7 (ab 49 600 Euro), den Luxus-SUV G9 (ab 59 600 Euro) und das Elektro-SUV-Coupé G6 (im Bild, ab 43 600 Euro).

Sie setzen auf das klassische Händler-Franchise-System als Vertriebsmodell. Wie motivieren Sie Händler, Ihre Marke ins Portfolio aufzunehmen?
Es ist wichtig, dass die Einstiegshürden vernünftig sind. Wir fordern keine Trennwände zu anderen Marken, keine neuen Fliesen oder neuen Lichter, sondern wir sagen zum Händler: „Du weißt, wie man vernünftig verkauft. Solange du unsere Fahrzeuge im Schauraum gut und vernünftig positionierst und das XPeng-Logo auftaucht, bist du dabei.“ Wir wollen, dass ein Pull-Effekt ersteht. Dass Händler sagen: „Können wir die Marke größer machen? Können wir mehr Autos haben, dürfen wir mehr investieren?“ Da wird jetzt mancher vielleicht schmunzeln – ich kann nur sagen, wir haben solche Fälle schon erlebt. Die Händler müssen Freude an XPeng haben. Und wann hat ein Händler Freude? Wenn am Ende des Jahres unterm Strich eine schöne schwarze Zahl steht. Wir legen viel Wert darauf, dass unsere Händler mit der Marke gutes Geld verdienen.

Wie unterscheidet sich die Kundenerwartung auf dem chinesischen Markt von der in Deutschland?
Hierzulande legt der Kunde deutlich mehr Wert auf die Fahreigenschaften, in China viel mehr auf Infotainment und Software. Die Devise dort lautet: Immer schnell und viel Neues. Wir wissen, dass chinesische Kunden nach der Fahrt oft nicht aussteigen, sondern erst mal sitzen bleiben und Musik hören, im Internet surfen oder einfach nur entspannen. Das Auto ist ihr kleines Ersatz-Wohnzimmer. Die Digitalisierung und Technologisierung ist beim Durchschnitts-Chinesen schon wesentlich weiter als beim Durchschnitts-Europäer. Wir wissen von chinesischen Herstellern, die nach Europa oder nach Deutschland kommen und Fahrzeuge über eine App verkaufen wollen. So weit sind wir aber noch nicht, das wollen die meisten Kunden noch nicht. In China ist das dagegen völlig normal. Ob das richtig oder falsch ist, sei dahingestellt.

Wo liegen die größten Unterschiede der chinesischen Unternehmenskultur im Vergleich zu europäischen Marken?
Qualität als Basis muss immer sein, da werden keine Abstriche gemacht. Aber die Geschwindigkeit ist höher: Ein chinesischer OEM setzt schneller um und geht damit vielleicht ein etwas höheres Risiko ein. Das ist meines Erachtens ein großer Unterschied. Dort stehen die Zeichen mehr auf Umsetzung, auf „machen“. Umgekehrt können Chinesen von uns Geduld lernen, speziell beim Markenaufbau. Unser Konzern hat verstanden, dass sich eine Marke in Europa anders etablieren muss und dass es dafür Zeit braucht. Ob wir dabei vom gleichen Zeithorizont sprechen, müssen wir noch diskutieren.

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Stefan Cerchez

Große Rabatt-Winteraktion

JETZT WUNSCH-MAGAZIN VERSCHENKEN
ODER ZUM SELBSTLESEN + 50 % SPAREN!



+

50 % Rabatt auf alle Magazine

13 Ausgaben € 59,80
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 29,90

0 1 4 1 8



6 Ausgaben € 37,80
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 18,90

Objekt-Nr.: 0 6 5 2 5



12 Ausgaben € 36,45
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 18,23

Objekt-Nr.: 1 1 1 6 1



25 Ausgaben € 74,50
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 37,25

Objekt-Nr.: 0 5 2 5 9



6 Ausgaben € 37,80
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 18,90

Objekt-Nr.: 0 3 8 8 3



4 Ausgaben € 24,95
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 12,48

Objekt-Nr.: 6 1 6 1 3

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. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Zum Verschenken oder zum Selbstlesen!



13 Ausgaben € 64,50
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 32,25

Objekt-Nr.: 04973



5 Ausgaben € 29,50
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 14,75

Objekt-Nr.: 03496



5 Ausgaben € 34,50
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 17,25

Objekt-Nr.: 09486



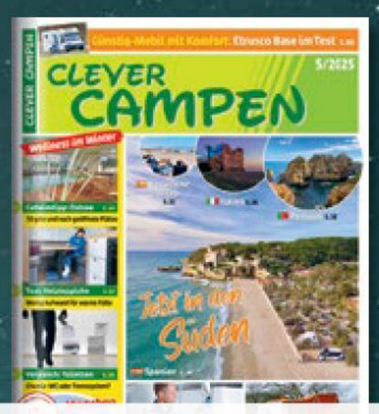
6 Ausgaben € 28,40
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 14,20

Objekt-Nr.: 02956



6 Ausgaben € 27,35
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 13,68

Objekt-Nr.: 13119



5 Ausgaben € 21,--
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 10,50

Objekt-Nr.: 83133



5 Ausgaben € 36,--
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 18,--

Objekt-Nr.: 22088



6 Ausgaben € 27,--
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 13,50

Objekt-Nr.: 21799



6 Ausgaben € 34,--
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 17,--

Objekt-Nr.: 90716



5 Ausgaben € 32,50
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 16,25

Objekt-Nr.: 41079



6 Ausgaben € 44,95
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 22,48

Objekt-Nr.: 90767



5 Ausgaben € 39,95
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 19,98

Objekt-Nr.: 71570



6 Ausgaben € 42,45
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 21,23

Objekt-Nr.: 85104



3 Ausgaben € 22,50
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 11,25

Objekt-Nr.: 40786



6 Ausgaben € 37,45
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 18,73

Objekt-Nr.: 41477



3 Ausgaben € 27,45
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 13,73

Objekt-Nr.: 80013



6 Ausgaben € 45,--
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 22,50

Objekt-Nr.: 02881



4 Ausgaben € 30,--
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 15,--

Objekt-Nr.: 50755



6 Ausgaben € 47,40
- 50 % Rabatt
JETZT NUR: € 23,70

Objekt-Nr.: 11100

Jetzt Wunsch-Magazin aussuchen und sparen!

shop.motorpresse.de/lesewinter

oder telefonisch unter **0781 639 6657** (Mo.–Fr.: 8.00–18.00 Uhr)

Bitte Aktions- und Objekt-Nr. angeben.

Aktions-Nr.: VMP1PRHF1

JOYS ‚R'

Wie der neue **BMW iX3** fährt, ist bereits bekannt. Nicht bekannt dagegen: die Möglichkeiten des integrierten Fahrdynamikrechners „Heart of Joy“. Die lassen sich bei einem exklusiven Termin auf dem Testgelände Aschheim erfahren.



Fotos: BMW, Tom Kirkpatric

US



Während der BMW-iX3-Entwicklungsträger mit rund 130 km/h auf die Rechtskurve der dann doch recht schmalen Teststrecke des Konzerns in Aschheim zuhält, skizziert Harry Aberle, Leitender Applikateur Fahrdynamik, das Entwicklungsziel: „Die beste Fahrdynamik, die wir je hatten, sollte realisiert werden.“ Hoppala. Und da Aberle zuvor mit der Abstimmung der aktuellen Dreier-Baureihe G20 betraut war, muss er ja wissen, wohin die Reise geht – nun allerdings in einem 2360 kg schweren Elektro-SUV. BMW sieht den größten Vorteil in der Software-Architektur der sogenannten Neuen Klasse, deren erstes Modell ebenjener iX3 darstellt. Dabei kommen vier leistungsfähige Steuergeräte zum Einsatz, von denen eines, das öffentlichkeitswirksam Heart of Joy genannt wird, die gesamte Fahrdynamik-Regelung übernimmt und dabei Antriebs-, Brems- und Lenkfunktionen beinhaltet.



So sieht es also aus, das Herz der Freude – einer von vier Hauptrechnern in der Fahrzeug-Architektur „Neue Klasse“

Hilf dir selbst

Dabei gibt es noch eine wichtige Besonderheit. „Indem wir die gesamte Software selbst entwickelt haben, konnten die Entwicklungsprozesse erheblich verkürzt werden. Zudem haben wir nun maximalen Durchgriff auf die Daten“, erklärt Aberle, während der iX3 mit höchster Präzision durch den schnellen Rechtsknick schießt. Ganz gleich, ob Wechselkurven, enge Radien bergauf, Radien, die sich zum Ausgang hin verengen – die Selbstverständlichkeit, mit der sie alle vom iX3 abgehakt werden, überrascht immer wieder.

Muss ein E-SUV überhaupt schnell und agil sein? Nicht zwangsläufig, doch ein BMW muss sich an einer bestimmten Erwartungshaltung messen lassen. Wichtiger: das absolute Sicherheitsgefühl bei allen Fahrmanövern. Selbst provozierte Lastwechsel lassen den iX3 kalt, trotz der hohen Rekuperationsmomente, die ein Elektromotor dabei prinzipiell im Vergleich zu einem Verbrenner aufbaut. Interessant: Bei der Hardware fällt die Fahrwerkstechnik recht konservativ aus. Zweigelenk-Federbeinachse mit Zugstrebe und Stabilisator



Okay, ein bisschen Unfug darf schon sein: Allrad-Drift mit dem Familien-SUV



Neues Bedienkonzept? Auch, sieht man im Entwicklungsträger aber kaum

Ingenieur Harry Aberle erklärt die Vorteile der Software sozusagen am lebenden Beispiel



vorn, Fünflenker-Konstruktion hinten. Luftfeder, Adaptivdämpfer, Hinterachslenkung, Wankstabilisierung? Alles nicht vorgesehen.

Im Sport-Modus strafft sich das Lenkgefühl, die Regelelektronik erlaubt mehr Freiheiten wie ganz zartes Leistungsübersteuern und leichte Lastwechselreaktionen. Die Vorderachse bleibt dagegen immer stabil, immer fest auf Kurs. Natürlich bis zu jenem Punkt, an dem du es am Steuer übertreibst, schließlich vollbringt auch das Heart of Joy keine Wunder. Doch dieser Punkt liegt fast immer außer Sichtweite, so groß zieht dieser BMW den Radius des Kamm'schen Kreises.

Die Bemerkung, dass der Sport-Modus eigentlich das Grundfahrverhalten abbilden müsse, wenn es darum geht, die maximale Fahrdynamik zu demonstrieren, kommentiert Aberle folgendermaßen: „Es kommen ja noch weitere Vertreter der Neuen Klasse, die zudem einen niedrigeren Schwerpunkt haben." Was er meint: die Limousine i3; sie startet im Frühjahr 2026.

Eine Frage der Zeit

Lässt sich eigentlich quantifizieren, wie stark sich der Entwicklungsprozess mithilfe einer selbst geschriebenen Software verkürzt? Aberle holt aus: „Gerade bei sicherheitsrelevanten Themen wie Stabilitätskontrolle und ABS mussten wir in der Vergangenheit im Austausch mit dem Lieferanten rund vier bis sechs Wochen für eine saubere Iterationsschleife einplanen. Jetzt sitzen Applikateur und Funktionsentwickler gemeinsam im Auto, identifizieren ein Problem, beispielsweise mit dem Signal oder dem Gierratenanstieg. Die sagen dann zum Softwareentwickler: Bau mir mal bitte diese oder jene Kennlinie. Dann lässt sich das so schnell umsetzen, dass innerhalb einer Woche ein beträchtlicher Entwicklungshub stattfindet."

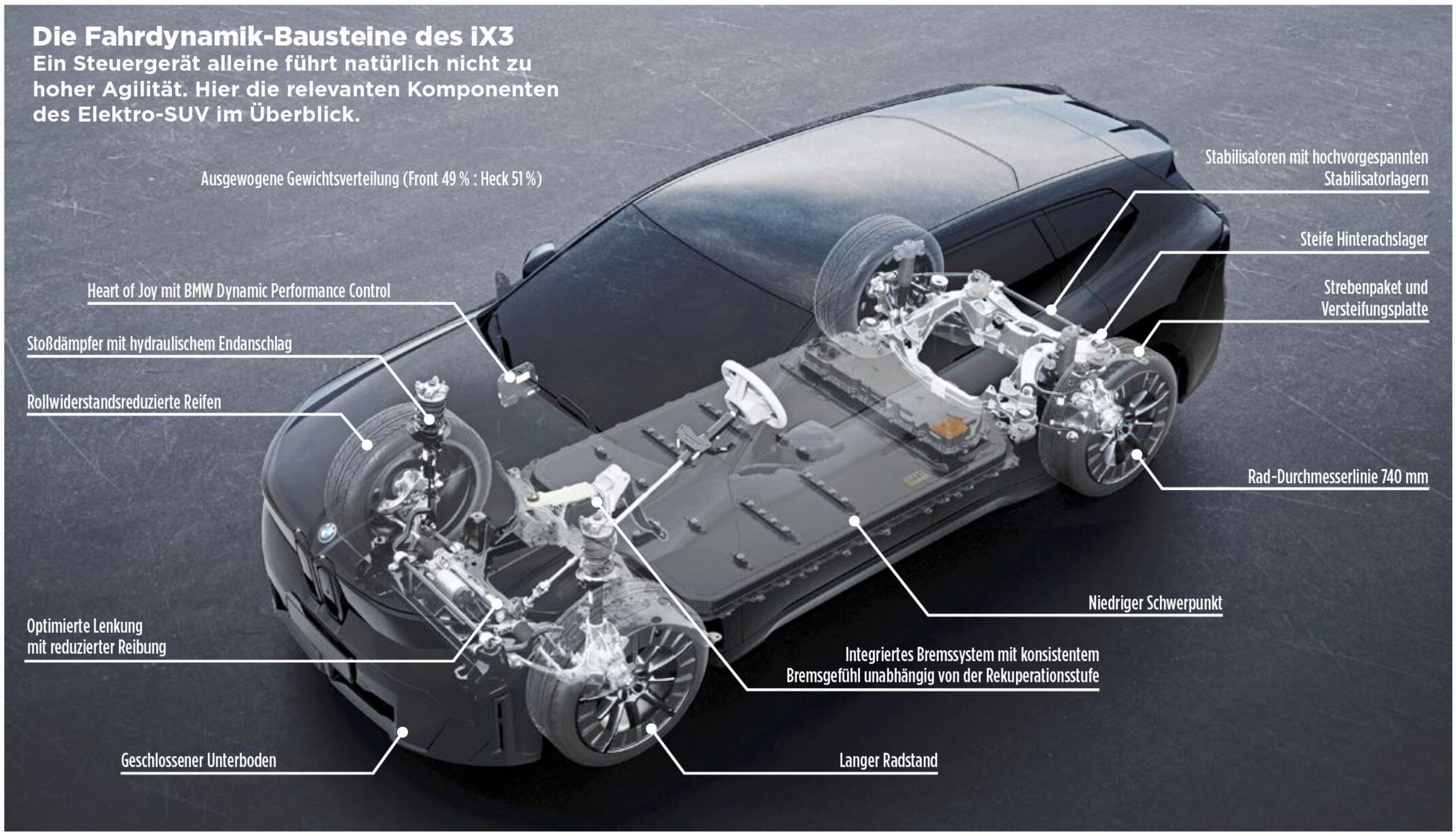
Wie sich nun das Fahrverhalten eines Autos mithilfe der raschen Eingriffsmöglichkeiten auf alle Parameter maßschneidern lässt, demonstriert Aberle auf der bewässerten Kreisbahn. Zunächst geht es um die Antriebsmomentenverteilung der hinteren stromerregten Synchronmaschine sowie der vorderen Asynchronmaschine, die eine Systemleistung von 345 kW sowie ein maximales Drehmoment von 645 Nm generieren. Der Auftrag: auf ein Tempo beschleunigen, das die 22-Zoll-Räder an ihre Haftgrenze bringt, das sich

WENN ROCK, DANN BOB!



JETZT ÜBER DAB+, AUF RADIOBOB.DE ODER IN DER myBOB-APP MITROCKEN!

BOB!
DEUTSCHLANDS ROCKRADIO



durch leichtes Untersteuern ankündigt, und dann abrupt vom Gas gehen. Was passiert? Nicht viel, das Fahrzeug verlangsamt unspektakulär. „Alle Regelsysteme sind abgeschaltet. Allerdings habe ich 90 Prozent des Antriebsmoments auf die Vorderachse gegeben“, sagt Aberle. Jetzt aber: 90 Prozent nach hinten, identisches Fahrmanöver, der iX3 kommt sofort quer. Ein erheblicher Unterschied – und das allein bei Schub.

Jetzt kommt noch die Agilität unter Last hinzu, plus die Funktionalität der einzelnen Fahrmodi, also sozusagen im Vollsystem, im Sport-Modus und bei abgeschaltetem Regelsystem. Zusätzlich folgt noch die Abstimmung der Vorsteuerung und der Regelung. Na, noch dabei? Zurück zum Ausgangsszenario, alle Systeme deaktiviert, plötzliche Gaswegnahme, also Lastwechsel. Hier gilt es, den Antriebsmomentgradienten so zu wählen, dass sich dem Fahrer das Übersteuern ankündigt und er entsprechend reagieren kann. Harry tippt immer wieder auf seinem Laptop, verändert Parameter. Eben noch keilte der iX3 schlagartig aus, jetzt lässt er sich eine halbe Ewigkeit Zeit, bis sein Heck kommt. Die Wahrheit liegt irgendwo dazwischen. Zur Erinnerung: Hier geht es nur um die optimale Antriebsmomentenverteilung.

Einfacher geht’s nicht

Beim nächsten Schritt, der Applikation der Kennlinien von Vorsteuerung und Regelung, wird’s kaum weniger komplex. „Aufgrund von Radschlupf, Lenkwinkel und Fahrpedalstellung soll beispielsweise in einer Linkskurve am rechten Vorderrad bereits etwas Bremsdruck aufgebaut werden, um das Fahrzeug sicher in der Spur zu halten“, referiert der Ingenieur. Verstanden. Wieder Kreisfahrt, der Eingriff erfolgt äußerst weich, als Fahrer glaubst du, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren. Die entsprechende Vorsteuerungskurve auf dem Laptop steigt Hyperbel-ähnlich sanft an und fällt dann – je nach Fahrzustand – sehr dynamisch wieder ab, wenn der Druck nicht mehr benötigt wird. Was passiert jedoch, wenn die Kurve hochdynamisch ansteigt? Auch das lässt sich im Prototyp leicht darstellen. Der Eingriff der Regelung erfolgt ziemlich rabiat, du fühlst dich bevormundet, nicht unterstützt. „Bislang war es so, dass wir dem Lieferanten zwar sagen konnten, wie viel Druck wir wann und wo gerne hätten, doch der Aufbau wurde vorgegeben. Und wenn nicht, hat man viele Schleifen gedreht, damit es passt“, sagt Aberle.

Wichtig: Das Fahrverhalten soll auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten sowie mit allen im Lastenheft festgelegten Radgrößen und Reifentypen immer den weitgehend identischen Charakter aufweisen. Ein immenser Entwicklungsaufwand, den sich nicht jeder Hersteller leistet. Als sich der iX3 dann am Ende mit abgeschalteter Fahrstabilitätskontrolle ganz lässig im Allraddrift über die Kreisbahn treiben lässt, musst du schon mal eben eine Freudenträne wegwischen. Das dürfte das letzte Puzzleteil zur „besten Fahrdynamik, die wir je hatten“, sein, von der Harry eingangs sprach.

Text: Jens Dralle

FAZIT

Irre, wie immens Entwicklungsschritte durch die hauseigene Software verkürzt werden können – und wie sich das Auto fährt!



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



DAS LIED DER STRASSE

Die Romantische Straße sollte den ausländischen Touristen in der **NACHKRIEGSZEIT** ein malerisches, schöneres Deutschland zeigen. Wie fährt es sich heute auf der berühmtesten Ferienstraße der Bundesrepublik?



Der CLE 450 sonnt sich auf der alten Tauberbrücke unterhalb der pittoresken Rothenburg-Kulisse

Die besten Entdeckungsreisen unternimmt man nicht in ferne Länder, sondern indem man die Welt um sich herum mit neuen Augen sieht. So ähnlich soll das der Romancier Marcel Proust formuliert haben. Oder war es der Clown Il Matto im Fellini-Film „La Strada – Das Lied der Straße“?

Jedenfalls passt da die Romantische Straße ins Bild. Sie verläuft in nordsüdlicher Richtung durch den Freistaat Bayern, streift dabei im Taubertal württembergisches Hoheitsgebiet. Und ist auf ihrer gesamten Länge nie mehr als zwei bis drei Autostunden von den süddeutschen Metropolen Stuttgart und München entfernt.

Überliefert ist nicht, wer sich den Namen für die Ferienstraße ausgedacht hat. Wer unter Romantik nicht nur das Durchstreifen von Fachwerk-Innenstädten versteht, sondern auch kontemplatives Autofahren auf abwechslungsreicher Routenführung, wird den Namensgebern zustimmen: Natürlich ist die Straße romantisch.

Mit fein kalibrierten Sensoren gelingt es sogar bei der Anreise über die Autobahn A 7, Reiseromantik zu spüren. Jedenfalls wenn du dich an einem regnerisch-kühlen Tag unter dem Stoffverdeck eines alpingrauen Mercedes CLE 450 4Matic Cabriolets in den Fahrersitz gekuschelt wiederfindest und mit leicht erhöhter Richtgeschwindigkeit







Die Stiftskirche in Feuchtwangen dient hier als Kulisse für den Mercedes (links). Vier der sechs Städte auf dem Schild sind Klassiker der Romantischen Straße. Im Hotel Schloss Leitheim (unten) bei Donauwörth übernachtet man stilvoll ab rund 200 Euro

Fotos: Hardy Mutschler

nach Norden stürmst. Das Praktische an der A 7: Ganz egal, wo du sie zwischen Giengen an der Brenz und dem Autobahnkreuz Biebelried verlässt, die Romantische Straße ist nie allzu weit weg. Erst recht nicht, wenn du die Ausfahrt 108 bei Rothenburg ob der Tauber wählst. Wir verlassen die A 7, die ersten Sonnenstreifen leuchten über den Asphalt. Das Verdeck faltet sich auf Knopfdruck zusammen, öffnet eine kleine Sonnenterrasse mit zwei sehr bequemen und zwei eher knapp bemessenen Sitzplätzen.

Die Romantische Straße schlängelt sich auf ihren ersten Kilometern entlang der Tauber nach Rothenburg, vorbei an Orten, deren Namen so klingen, als kämen sie in Erzählungen über die Bauernkriege von 1525 vor (was teilweise auch so ist): Creglingen, Weikersheim, später Schillingsfürst, Feuchtwangen oder Wallerstein. Doch zuerst geht es durch Rothenburg. Wir sind mutig und wählen eine Route durch die historische Stadtmitte.

Mercedes vor Fachwerk-Kulisse

Ohne Vorwarnung umtrubeln Touristengruppen den Wagen, der sich im Schritttempo mit leise blubberndem Reihensechser durch den Tumult tastet. Wir werden fo-



Wolkenvorhänge des letzten Gewitters ziehen sich an den Alpen vorbei, Neuschwanstein ist nur einen Steinwurf entfernt

tografiert und gefilmt und sogar einmal gebeten, kurz anzuhalten, damit ein Tourist sein Foto des CLE 450 vor der Fachwerkkulisse schießen kann. Das reicht dann auch, bald hat uns die Straße wieder.

Eröffnet wurde die Route vor genau 75 Jahren, nicht ganz zufällig im amerikanisch besetzten Teil Süddeutschlands. Den Angehörigen der US-Armee und den ersten Touristen, die sich nach Kriegsende nach Deutschland wagten, sollte ein anderes Land gezeigt werden: ein Land voll verträumter mittelalterlicher Städtchen, voll einsamer Landstraßen zwischen grünen Hügeln und Feldern und voll freundlicher Menschen.

Praktischerweise verband die Romantische Straße mehrere amerikanische Garnisonen. Wer also von Würzburg nach Füssen oder Augsburg musste, fuhr zwangsläufig über diese Route. Schillingsfürst heißt der nächste Ort für uns, gut zu erkennen am wilhelminischen Wasserturm. Kurz danach passieren wir die sehr unscheinbare europäische Wasserscheide: Die Tauber fließt nach Norden in den Main, die Wörnitz durchquert das Nördlinger Ries und trödelt in die Donau. Muss man nicht wissen, auch nicht, dass in der Nähe die Grenze zwischen dem preußischen Markgrafentum Ansbach und dem Fürstentum Hohenlohe-Schillingsfürst verlief. Wenn man danach sucht, ist im Gestrüpp neben der Straße der ein oder andere Grenzstein von 1804 zu finden.

Neuschwanstein hinter Wolkenfetzen

Bald wird der Verkehr spärlicher, die Sonne hat sich wieder hinter die Wolken verzogen. Das Tiefdruckgebiet „Isaac“ sorgt für niedrige Temperaturen und gelegentliche Regengüsse. Nichts, was dich im offenen CLE schre-



Unter der Steinernen Brücke trödelt die Wörnitz in Richtung Donau



Mit Klimaautomatik, Sitzklimatisierung, Windschott und Allradantrieb ist der CLE für alles gerüstet



Der 381 PS starke Reihensechszylinder sorgt für souveränen Vortrieb

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Viersitziges Cabrio, L x B x H 4850 x 1861 x 1424 mm, Radstand 2865 mm, Kofferraum 385 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 2005/490 kg.

Fahrwerk

Mehrlenker/Schraubenfedern vorn und hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 245/40 R 19, hinten 275/35 R 19.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Neungang-Automatikgetriebe.

Motor

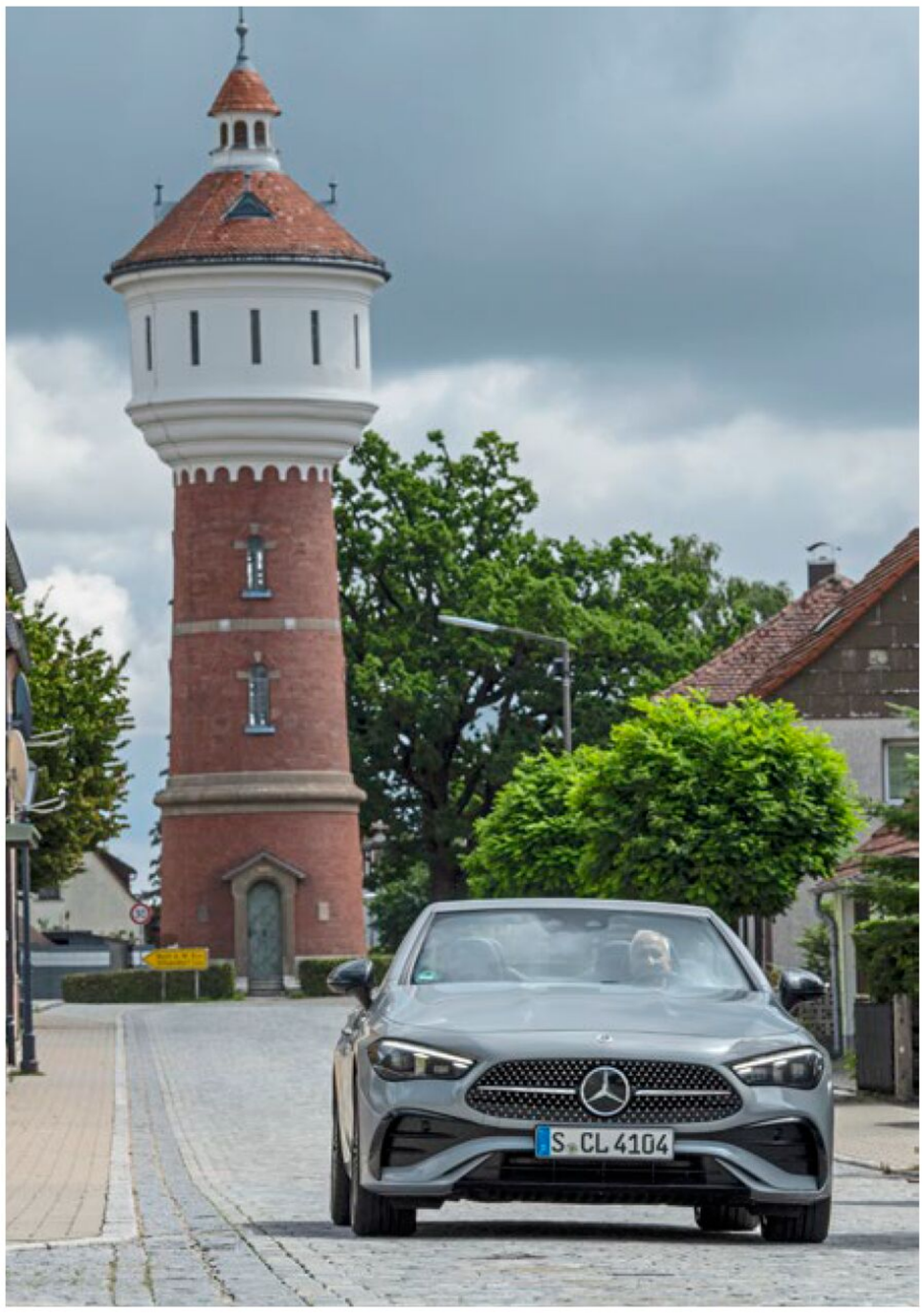
Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2999 cm³, Leistung 280 kW (381 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 500 Nm bei 1800/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....4,7 s
Höchstgeschwindigkeit..... 250 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)..... S 8,0 l/100 km

Grundpreis

Mercedes CLE 450 4Matic Cabrio .....89 149 Euro







Die Romantische Straße verläuft größtenteils durch Bayern mit ein paar Kilometern Baden-Württemberg im Norden. Ein kleines Denkmal erinnert in Nördlingen an einen großen Sohn der Stadt, Gerd Müller. Der Wasserturm steht seit 1902 in Schillingsfürst

cken müsste. Der Windschutz ist hervorragend, und bei Bedarf sorgen Sitzheizung und Airscarf für ein lokal eng begrenztes Hochdruckgebiet im Mercedes.

Längst haben wir eine Regel entdeckt: Touristen und Verkehr gibt es rund um die Städte, doch außerhalb von Feuchtwangen, Nördlingen oder Dinkelsbühl sind wir fast allein auf der Straße. Und die schönsten Ausblicke erwarten uns, wenn wir von der Route abbiegen, etwa einen anderen Weg aus dem Ries nach Harburg suchen und auf der Steinernen Brücke über die Wörnitz fahren.

Für eine stilvolle Übernachtung bietet sich das Hotel Schloss Leitheim bei Donauwörth an. Ab der Donau folgt die Straße übrigens einer viel älteren Trasse: der Via Claudia Augusta, die vor über 2000 Jahren den Donauraum mit Norditalien verband. Wir fahren weiter über Nebenstraßen, kommen immer wieder auf die Romantische Straße zurück. Hinter Landsberg wird es hügeliger, und wenn sich der Wolkenvorhang lichtet, sind die Alpen zu sehen.

Zwischen Schongau und Füssen wird der Regen heftiger, das Stoffdach bleibt geschlossen. Irgendwo hinter den Wolkenfetzen müsste man jetzt links Neuschwanstein sehen. Bald staut sich der Verkehr wieder, in Füssen geht es ähnlich turbulent zu wie in Rothenburg. Hier endet die Romantische Straße nach 460 km. Das Navi sucht schon eifrig nach Nebenstraßen für den Heimweg. Das Leben sei schließlich nur eine Straße, auf der man weiterfahre, egal was passiert, sagt Il Matto im Film.

Text: Heinrich Lingner





Abseits der Touri-Hotspots wird es einsam auf der Landstraße

QUALIFYING BESTANDEN?

In der Formel 1 steht „Q2“ für das mittlere Qualifying-Segment, der Audi Q2 hingegen gehört im **SUV-SEGMENT** eher zu den Kleineren. Wie besteht er dort mit seinen Qualitäten als Gebrauchtwagen?



Kompakte SUV erfreuen sich größter Beliebtheit, und Audi wählt man, wenn man Wert auf beste Verarbeitung legt. Die Verbindung aus beidem nennt sich Q2. Allzu viele Kunden konnten sich für diese Kombination allerdings nicht erwärmen, bis Ende 2024 griffen in Deutschland nur knapp 133 000 zu. Zum Vergleich: Vom direkten Konkurrenten T-Roc konnte VW trotz späterer Modelleinführung die dreifache Menge absetzen.

Das verwundert etwas, steht doch die Marke Audi für noch halbwegs bezahlbare Träume, und liegt doch der Preisunterschied in diesem Fall im vernachlässigbaren Bereich. Dies gilt auch auf dem Gebrauchtmarkt, wo beide einträchtig auf vergleichbarem Preisniveau zu finden sind. Warum dann nicht den Audi nehmen?

Vielleicht, weil der Q2 in allen Dimensionen etwas kleiner ist. Das sagen jedenfalls die Messwerte, im täglichen Umgang fallen ein paar Liter Stauraum oder Millimeter Innenbreite weniger aber nicht auf, vier Personen und ihr Gepäck passen bequem hinein. Was dagegen jeden Tag aufs Neue begeistert, ist die hervorragende Verarbeitungsqualität des Audi. Haptik-Fans werden vermut-

lich den ganzen Tag an den präzise klickenden Drehreglern oder den satt rastenden Tasten herumspielen, selbst ein banaler Hebel wie für den Blinker vermittelt ein hochwertiges Gefühl. Allerdings darf auch nicht verschwiegen werden, dass sich die Marke bei der Entwicklung des Q2 noch auf dem Zenit ihrer Bemühungen befand, jüngere Modelle wirken schon deutlich pappiger.

In diesem Zusammenhang sicher erwähnenswert: Das Auto hier auf diesen Seiten ist natürlich kein Neuwagen. Sondern viereinhalb Jahre alt, in denen es viermal den Äquator umrundet hat – der Kilometerzähler steht auf rund 163 000. Deshalb ist es beachtlich, dass nichts an dem Fahrzeug klappert, knistert, poltert – oder was noch so an Störgeräuschen vorkommen kann.

Das ist auch deshalb hervorzuheben, weil es sich um einen SQ2 handelt. Also die schärfste Version mit 300 PS aus dem Zweiliter-Turbo des VW-Konzerns und einem entsprechend angestrafften Fahrwerk. Allerdings, und das darf man bei solchen Sportskanonen durchaus mal schreiben, gehört der Q2 noch zur angenehmen Sorte, lässt die Karosserie auf ebenem Terrain ruhig dahingleiten und meldet nicht jeden kleinsten Hubbel nach drinnen. Auch gröbere Stöße absorbiert er recht willig.

Angeboten wird dieses äußerst angenehme Fahrerlebnis von der Autowelt Michael im niedersächsischen Beckdorf. Der SQ2 hat einen Vorbesitzer, auf dem Preisschild stehen 26 390 Euro. Damit ist er in Deutschland einer der günstigsten in Relation zu Kilometerstand und Ausstattung, allerdings liegt genau da auch der Haken. Denn ihm fehlt ein Extra, auf das offenbar die meisten Audi-Fans allerhöchsten Wert legen: dynamische Blinker. Ohne diese Lauflichter sei das Auto nicht komplett, so der einhellige Tenor in den Audi-Foren.

Beste Noten bei der HU

Den Überwachungsvereinen sind solche Spielereien egal, sie bewerten allein die Verkehrssicherheit. Und da erntet der Q2 beste Noten. An der Beleuchtung finden sich so gut wie keine Mängel, und auch sonst werden die Prüfer selten fündig. Allerdings hat der Audi auch eine typische Schwäche aus dem gesamten VW-Konzern geerbt: die rostigen hinteren Bremsscheiben. Das Tragbild ist oft voller Riefen, ursächlich sind neben dem sehr korrosionsfreudigen Gusseisen der Scheiben die Witterung und die Einsatzbedingungen. Wer nicht wie ein Außendienstler täglich ein paar Hundert Kilometer Autobahn abreißt, wird dieses Problem mit ziemlicher Sicherheit irgendwann kennenlernen. Ärgerlich ist nur, dass der VW-Konzern es seit 45 Jahren nicht in den Griff bekommen hat – seit beim Audi Quattro erstmals im Hause Scheibenbremsen an der Hinterachse verwendet wurden.

Sieht man sich beim Q2 im Untergeschoss näher um, fallen auch die zahlreichen Rostansätze an den Fahrwerksteilen und Halterungen auf. So weit nach unten reicht die perfekte



„Der Q2 spricht vor allem Individualisten an, sticht aus der Masse der kleinen SUV heraus“

Michael Szewczenko, Inhaber Autowelt Michael, Beckdorf

MODELLE

Wer an Audi und Innovationen denkt, hat zuallererst Quattro, Fünfzylinder-Turbo und TDI im Sinn. Die Einführung der Alukarosse beim A8 anno 1994 und fünf Jahre später beim A2 fällt da meist unter den Tisch. Allerdings hat der kleine Van mit dem Q2 außer der Ziffer kaum etwas gemein, und im SUV von heute findet sich Aluminium nur in Einzelteilen. Näher verwandt ist er dem A3, auch der VW Tiguan gehört zur Familie. T-Roc, Seat Ateca und Skoda Kamiq sind trotz ähnlicher technischer Daten hingegen schon eine Generation jünger.



DIE 2 VERBINDET
Audi A2, 1999–2005, mehr Mini-Van als SUV



Q2 VOR FACELIFT
Kaum Unterschiede: Baujahre 2016–2020



TECHNIKSPENDER A3
Flacher, weniger Platz: A3, 2012–2020



SEAT ATECA, AB 2017
Kam ein Jahr später auf einer neuen Plattform



VW T-ROC, AB 2017
Nutzt wie der Ateca den MQB-A1-Baukasten

Fotos: Sven Krieger

MOTOREN UND TECHNIK

Audi Q2		30 TFSI (2018–2020)	35 TFSI (2018–2020)	40 TFSI (2018–2020)	SQ2 (2018–2020)	30 TDI (2018–2020)	35 TDI (2018–2020)
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Bohrung x Hub	mm	74,5 x 76,4	74,5 x 85,9	82,5 x 92,8	82,5 x 92,8	81,0 x 95,5	81,0 x 95,5
Hubraum	cm^3	999	1498	1984	1984	1968	1968
Leistung	kW (PS) bei 1/min	85 (116) bei 5500	110 (150) bei 5000	140 (190) bei 6000	221 (300) bei 5300	85 (116) bei 3250	110 (150) bei 3500
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	200 bei 2000	250 bei 1500	320 bei 1500	400 bei 2000	250 bei 1750	340 bei 1750
Höchstgeschwindigkeit	km/h	197	212	228	250	197	211
Kraftübertragung (Serie)		Sechsganggetriebe	Sechsganggetriebe	Siebengang-S-tronic	Siebengang-S-tronic	Sechsganggetriebe	Sechsganggetriebe



„Auf schlechten Strecken wirkt sich die hohe Verwindungssteifigkeit der Karosserie aus – Nachschwingen oder Zittern ist nicht spürbar. Zum entspannten Fahren tragen auch niedrige Innengeräusche bei“

Dirk Gulde im ersten Test des Q2, auto motor und sport 15/2016

BEI DER HAUPTUNTERSUCHUNG FINDEN SICH KAUM TYPISCHE MÄNGEL



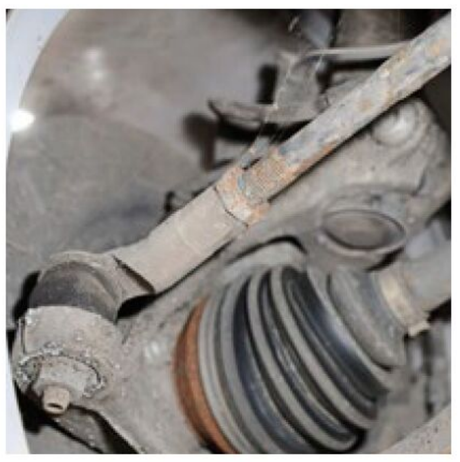
VW-Leiden: Federlenker der Hinterachse rosten durch, der freie Handel hat besseren Ersatz



Haltbar, aber nicht ewig: Die vorderen Querlenker schlagen aus, Buchsen gibt es auch einzeln



Dauerthema: klappernde Koppelstangen. Ersatz gibt’s im freien Handel, die Qualität schwankt



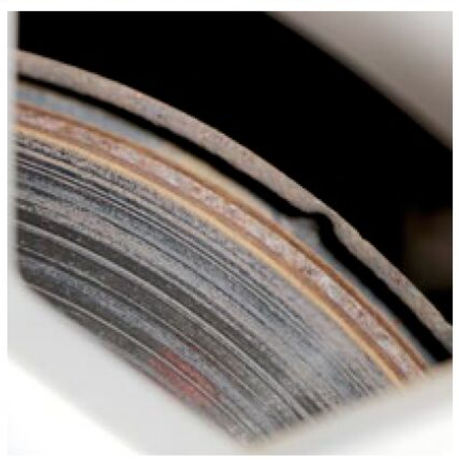
Rosten fest: Einstellgewinde der Spurstangen. Ein wenig Korrosionsschutz tut hier gut



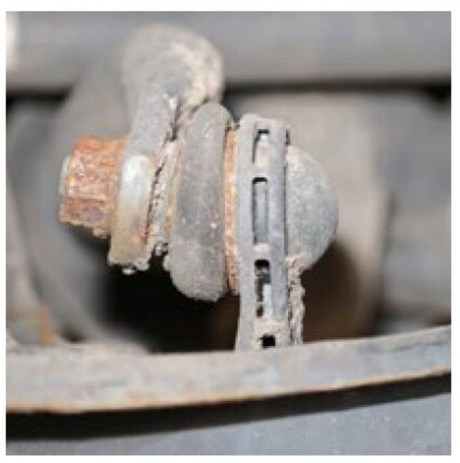
Kaum Beanstandungen: Die meisten Q2 leuchten vorn mit LED, und das recht zuverlässig



Auch am Heck helle Freude: Sind vorn LED verbaut, gilt dies auch für die Rückleuchten



Noch ein VW-Problem: schlechtes Tragbild der hinteren Bremsscheiben; gammelige Spritzbleche



Klötern im Verborgenen: Die Koppelstangen hinten sind aus Kunststoff, versteckt im Federlenker

Flott, aber nicht rasant: Gröbere Exzesse der Querbeschleunigung unterbindet ein rigide regelndes ESP

Verarbeitungsqualität dann wohl doch nicht, diese Teile sind nur dünn mit Farbe übergenebelt. Wer seinen Audi gern länger fahren möchte, sollte solche Stellen mit einem wasserabweisenden Mittel konservieren. Und dabei auch Teile wie die Einstellgewinde der Spurstangen nicht aussparen, bevor diese mit dem Rost eine unlösbare Verbindung eingehen und die Werkstatt bei der nächsten Achsvermessung erhöhten Aufwand wegen Korrosion berechnet.

Denn dass man so einen Q2 gern länger fährt, erscheint durchaus im Rahmen des Möglichen. Schließlich stehen von den rund 133 000 verkauften nur rund 3900 zum Verkauf, und da sind 145 SQ2 schon inbegriffen. Die Kunden sind ihrem Audi also treu. Und damit stellt sich auch die Frage, wie treu der Audi seinen Besitzern ist. Die Hauptuntersuchung hatten wir schon abgehakt, doch die prüft nur Verkehrssicherheit und Abgasverhalten. Wie sieht es mit der Zuverlässigkeit aus?

Grün in allen Jahrgängen

Fragt man die, die es wissen müssen, schneidet der Q2 ausgezeichnet ab. Denn der ADAC vergibt in allen Jahrgängen ein sattes Grün, in den Jahren 2017, 19 und 22 sogar das beste, das Dunkelgrün. Was nun nicht bedeutet, dass es keine Probleme geben könnte. Die im Q2 zum Einsatz kommenden Diesel und Benziner laufen ja schon ein paar Jahre, und der VW-Konzern oder vielmehr seine Kunden mussten eine Menge Lehrgeld bezahlen für reißende Steuerketten, verstopfende Ansaugtrakte und Abgasrückführungen. Solcherlei Unbill sollte beim Q2 nicht mehr auftreten, die einzigen Motoren mit einem Kettenantrieb der Nockenwellen sind die Zweiliter-Benziner wie hier im SQ2, und bei denen kann von Kettenproblemen keine Rede sein. Allerdings bietet der freie Handel Kettensätze an, ein Indiz für gelegentlichen Ersatzbedarf. Was ein teures Vergnügen darstellt, der Wechsel verschlingt 6:36 Stunden Arbeitszeit.

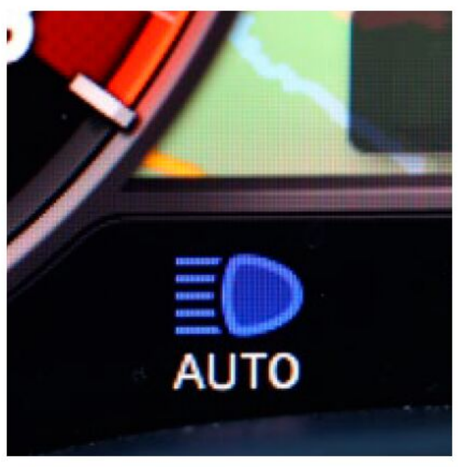


Entspannend: gute Position in bequemen Sportsitzen, behutsame Federung. Das Panorama-Hebeschiebedach neigt aber zum Klappern

Also doch lieber einen Diesel? Dessen Zahnriemen soll planmäßig nach 210 000 Kilometern erneuert werden, was vier Stunden dauert. Ein theoretischer Wechselintervall-Wert, denn so lange hält keine Wasserpumpe durch, und bei deren Erneuerung muss der Riemen runter und darf nicht wieder montiert werden.

Überhaupt die Wasserpumpen, Mehrzahl: Es sind deren drei – zwei elektrische und eine, die wie bekannt

Blendende Erscheinung: Spinnt der Fernlicht-Assistent, hilft ein Update seines Steuergeräts



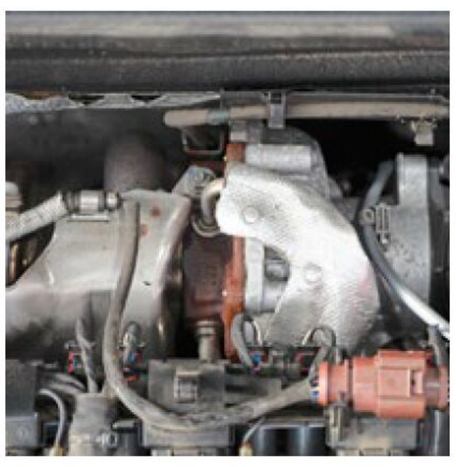
Kein Anschluss unter dieser Nummer: gelegentliche Defekte des eCall-Steuergeräts



Einzelstück: Zwischen 2022 und 25 kam es zeitweise zu Engpässen bei den Funkschlüsseln



Sensibelchen: Der Turbolader legt Wert auf das korrekte Öl und rechtzeitigen Wechsel



Selten geworden: defekte Einzelzündspulen. Beim Ersatz Finger weg von No-Name-Müll!



Stromausfall: Stirbt der Motor plötzlich ab, kann ein Stecker am Sicherungskasten locker sein



Kühlprobleme: Oft liegt es an ausgefallenen Regelschiebern der schaltbaren Wasserpumpe



Hoch belastet: Batterie im Start-Stopp-Betrieb. Audi verwendet im Q2 EFB+-Batterien



Sparsam lackiert: Für sein zartes Alter hat der Q2 untenrum schon reichlich Rost angesetzt



Kann sich lösen: Verklebung von Front- und Heckscheibe, speziell im ersten Baujahr



INTERIEUR



Dafür mögen wir Audi: hervorragende Verarbeitung, edles Material und Bedienelemente, die Spaß machen



Saugend: Der Autor passt hinein, aber knapper dürfte es nicht sein. Ein A3 Sportback ist hinten noch enger



Das Leben kann schön einfach sein: Wichtige Funktionen liegen auf Tasten, sanft rastende Regler steuern das Klima



Kompliment: Das digitale Cockpit kann auch analoge, gut ablesbare Zeigerinstrumente perfekt imitieren

vom Motor mitangetrieben wird. Das ist eine geschaltete, deren Flügelrad sich zwar ständig dreht, wenn der Motor läuft, deren Wasserfluss aber von einem elektronisch gesteuerten Schieber geregelt wird. Ist der Motor kalt, fließt kein Wasser, was der schnelleren Erwärmung dient und die Heizleistung verbessert. Wird der Motor warm, öffnet der Schieber langsam. Oder eben nicht, dann überhitzt das Triebwerk und eine rote Lampe leuchtet auf. Wird die ignoriert, treten unmittelbar darauf die üblichen Überhitzungserscheinungen auf wie ein verzogener oder gar gerissener Zylinderkopf. Und dann wird's teuer.

Überraschende Elektronik

Die beiden elektrischen Wasserpumpen sind eher unauffällig, ihren Ausfall bemerkt man höchstens am Aufleuchten der gelben Motorlampe. Dafür halten Elektrik und Elektronik des Q2 wie auch in vielen anderen Modellen einige Überraschungen parat. Wenn sich die Fehler häufen, liegt es beim Modelljahr 19 meistens an einem falschen Steuergerät für die Zentralelektrik. Dieses verlangt auch nach einer frischen Software, wenn sich die Rückfahrscheinwerfer verzögert oder gar nicht einschalten. Und 2018 bis 19 arbeitete die Leuchtweitenregulierung der Scheinwerfer in die falsche Richtung, wogegen ein Update half. Auch das Multimediasystem erhielt Updates, weil sich die persönlichen Einstellungen bis inklusive Modelljahr 2020 ständig auf die Werkseinstellung zurückstellten. Und sollte der Radioempfang schlecht sein: Bei etlichen Fahrzeugen wurde vergessen, den Antennenverstärker anzuschließen.

Auch sonst gab es ein paar drollige Ereignisse. So wurden in den letzten drei Jahren wegen eines Mangels an Funkschlüsseln viele Q2 mit nur einem und einem rein mechanischen ausgeliefert, den man nach alter Väter Sitte ins Schlüsselloch stecken muss. Auch eine abbrechende Trittplatte am Bremspedal (Modelljahr 20) gehört in diese Rubrik oder nicht zugelassene Felgen von werksseitig montierten Winterrädern. Lautet deren Ersatzteilnummer am Ende auf „AM", ist alles okay. Falsch wäre „BG".

Auch schadet es nicht, einen Blick unter die Motorhaube zu werfen – bei manchen Exemplaren wurde die Abdeckung des Triebwerks vergessen. Allerdings sollten all diese Missliebigkeiten inzwischen längst behoben sein. Und der Audi Q2 sollte zu den solidesten Kompakt-SUV auf dem Gebrauchtwagenmarkt gehören. Zu den am besten verarbeiteten sowieso.

Text: Hendrik Dieckmann

FAZIT

Audi Q2 Kompakte SUV boomen nach wie vor, da passt der bestens verarbeitete Q2 optimal ins Konzept. Bei der Hauptuntersuchung überschütten ihn die Prüfer mit Lob; der ADAC würdigt seine Zuverlässigkeit, und im Alltag überzeugt der Audi mit ausreichend Platz, gutem Komfort und hervorragenden Fahreigenschaften. Zudem besitzt er mit seiner markanten Statur einen hohen Wiedererkennungswert. Einziges Problem: Für ein paar Euros mehr bekommt man auch schon einen Q3. Und der kann alles noch besser.



MARKE MODELL (TYP GA, SEIT 2016)

AUF EINEN BLICK



MODELLGESCHICHTE

3/2016 Audi stellt den Q2 auf dem Genfer Salon vor
10/2016 Einführung in Deutschland, zunächst nur als 1.4 TFSI, 150 PS, und 1.6 TDI, 116 PS. Drei Ausstattungen: Basis, S line und Design Selection
1/2017 Schrittweiser Ausbau des Motorenangebots
9/2018 Kleine Modellpflege, alle Motoren nach WLTP zertifiziert, neue Typenbezeichnungen wie 30 TDI statt 1.6 TDI
12/2018 Einführung Topmodell SQ2 mit 300 PS
11/2020 Der Q2 erhält ein kleines Facelift. Seine Inhalte: minimale Retuschen vorn und hinten, LED-Scheinwerfer endlich Serie, Änderungen an Luftausströmer und Schalthebel

UNTERHALTSKOSTEN

Der Q2 mit dem von uns empfohlenen 150-PS-Diesel ist bei den Versicherern günstig eingestuft: Haftpflicht Typklasse 16, Teilkasko TK 23, VK TK 19. Das gilt für Vorderrad- und Allradantrieb.

GEBRAUCHTPREISE

Jahr	35 TFSI	SQ2	35 TDI
2021	–	28 189,–	–
2020	18 454,–	26 675,–	18 983,–
2019	16 556,–	24 201,–	17 830,–
2018	15 452,–	22 372,–	–

Quelle: DAT; Händlereinkaufspreise in Euro

Im Q2 gibt es sie noch, diese Anfassqualität, die Audi einst ausmachte und die bei neuen Modellen zunehmend durch Abwesenheit auffällt. Fein klickende Drehregler und Luftausströmer, edel aussehende Materialien, dazu ordentlich Platz und viel Komfort – nur die bescheidene Übersichtlichkeit nach hinten raus stört im Alltag. Auch die Technik ist solide, bei der Hauptuntersuchung erntet der kompakte Audi stets Bestnoten. Ein paar Macken hat er aber auch. Wenn TÜV und Co. etwas bemängeln, dann das oftmals riefige Tragbild der hinteren Bremsscheiben. Ölverlust hingegen ist selten, das Fahrwerk sehr solide. Und wenn mal was ist, dann klappern die Koppelstangen oder in ganz bösen Fällen rosten die Federlenker der Hinterachse durch. Ein Schwachpunkt der Motoren: Ausfälle der geregelten Wasserpumpe.

DARAUF GILT ES ZU ACHTEN



1 Kühlkreislauf
2 Koppelstangen
3 Komfortelektrik
4 Multimedia-Bauteile
5 Bremsenverschleiß
6 Querlenker hinten

RÜCKRUFE: 1 Bremspedal (Bj. 2020) 2 el. Parkbremse (Bj. 2016–18) 3 Radlagergehäuse hinten (Bj. 2017)

MARKTSITUATION

Die Untergrenze für einen gebrauchten Q2 mit Standort Deutschland sind 11 500 Euro – in diesem Fall stehen aber schon stattliche 240 000 km auf dem Tacho. Mit fünfstelliger Laufleistung sind mager ausgestattete Exemplare ab etwa 15 000 Euro zu haben. Soll der kleine Audi-SUV eine gute Ausstattung und etwas mehr Dampf bieten, sind eher 20 000 Euro anzulegen.

Empfehlenswerter Antrieb

2.0 TDI, 150 PS

Der 2.0 oder – wie er ab 2018 hieß – 35 TDI ist der Antrieb der Vernunft: sparsam und durchsetzungsstark. Leider bis 2018 auch stets an Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Das änderte sich im Modelljahr 2019, ab dann waren auch frontgetriebene Schalter verfügbar. Auch nicht übel: die Benziner.

DATEN (TEST 2016)

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, Bohrung x Hub 81,0 x 95,5 mm, Hubraum 1968 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 1750/min, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb.

MASSE UND GEWICHTE

Länge x Breite x Höhe 4191 x 1794 x 1508 mm, Leergewicht 1553 kg, Zuladung 407 kg.

FAHRLEISTUNGEN/ VERBRAUCH

0–100 km/h 8,6 s, Vmax 209 km/h, Testverbrauch 6,9 Liter.

SICHERHEIT

Euro-NCAP-Crashtest 2016

★★★★★

Fünf Sterne, wie zu erwarten. Die sehr stabile Karosserie sichert den Überlebensraum, perfekt abgestimmte Rückhaltesysteme sorgen für maßvolle Verzögerung. Aber SUV-typisch auch mäßiges Risiko für Fußgänger.

Kurz und knapp

+ Sehr solide Verarbeitung
+ Übersichtliche Instrumente
+ Bequeme Sitze
+ Gutes Raumangebot
+ Kräftige, sparsame Motoren
+ Zackig schaltende S tronic
+ Ausgewogenes Handling
+ Präzises Lenkgefühl
– Nach hinten unübersichtlich
– Beengter Einstieg im Fond
– Knickrige Serienausstattung
– Konservativ abgestimmtes ESP
– Hohes Preisniveau

TESTS IN DIESEN AUSGABEN

Q2 1.0 TFSI: VT 25/17; Q2 35 TFSI: KB 5/17, VT 15/17; Q2 2.0 TDI Quattro: ET 15/16, VT 26/17; Q2 35 TDI Quattro: FB 23/20; Q2 35 TFSI: VT 8/22; SQ2: VT 7/20, 26/21.

auto motor und sport

TOP-PRÄMIE FÜR BEGEISTERTE LESER

Prämie zur Wahl
Größere Auswahl online



WMF Steakbesteck, 12-tlg.
Formschöner Steak-Genuss! Zeitloses Design mit hochglanzpolierter Oberfläche. Inhalt: 6 Steakmesser und 6 Steakgabeln verpackt in einer dekorativen Holzkiste. Das Steakmesser überzeugt mit einer besonders scharfen Klinge im Wellenschliff und liegt dabei gut in der Hand. Material: Cromargan Edelstahl rotsfrei 18/10. Zuzahlung: 1,–€*
Prämien-Nr: 1164



€ 40 Amazon.de-Gutschein
Prämien-Nr: 1223



€ 40 TankBON
Prämien-Nr: 1341

Jetzt Wunsch-Abo & Top-Prämie wählen:

auto-motor-und-sport.de/angebot

oder telefonisch unter: **0781 639 66 50**

oder ausgefüllten Coupon abschicken an:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg



26 x portofrei

auto motor und sport im Vorteils-Abo:

- Pünktliche Lieferung direkt zu Ihnen nach Hause
- 2 Gratis-Hefte bei Bankeinzug
- Plus Prämie zur Wahl
- Zum Selbstlesen oder Verschenken
- Tipp: Abonnenten erhalten Zugang zu ams+ für mtl. nur 5,99€ statt ~~7,99€~~

Neu: Spezialwissen für Auto-Profis!

oder

auto motor und sport professional im günstigen Kombi-Abo:



4-in-1-Angebot

26 Ausgaben auto motor und sport portofrei geliefert und zusätzlich als E-Paper zum Download inklusive Zugriff auf die Archivfunktion und exklusive Online-Inhalte.

Extraheft auto motor und sport professional als Beihefter (Heft in Heft) in jeder Ausgabe mit Kfz-Spezialwissen, Erläuterungen von Arbeitsschritten und Fachbegriffen sowie den neuesten Techniktrends.



Entspricht den Bedingungen der Straßenverkehrsordnung

PARKWÄCHTER

Parkwächter

Digitale Parkscheibe, welche die Ankunftszeit automatisch einstellt, sobald das Fahrzeug parkt. Setzt sich das Fahrzeug wieder in Bewegung, wird der Parkmodus beendet und das Display schaltet sich aus. Flexible Anbringung durch vier 3M Klebepads und Magnethalterung. Maße: ca. 11,1x7,2x2,5 cm. Zuzahlung: 1,–€*

Prämien-Nr: 1872

QR-Code scannen & Angebot sichern!

Oder unter auto-motor-sport.de/professional

Ja, ich bestelle auto motor und sport

Aboherkunft 20

☐ **für mich** Aboart 00 ☐ **als Geschenk** Aboart 10

☐ **im Vorteils-Abo** Objekt-Nr. 01418 AMS1PRE / G
(für zzt. 119,60€*, ggf. inkl. Sonderhefte für zzt. jew. 4,60€*)

☐ **im Kombi-Abo** Neu: Preis-Tipp Objekt-Nr. 60303 AMP1PRE / G
inkl. E-Paper und auto motor und sport professional (für zzt. 132,60€*, ggf. inkl. Sonderhefte für zzt. jew. 5,10€*)

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

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 bin einverstanden**, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstr. 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

Das Geschenkabo geht an: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen) WX-001

☐ Frau ☐ Herr
Anrede Vorname

Name

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail

Als Prämie wähle ich:

Bitte 4-stellige Prämien-Nr. eintragen:
(Nummer und evtl. anfallende Zuzahlung entnehmen Sie bitte der Prämienbeschreibung)

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 kostenlose Hefte 0999

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.

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Verantwortlicher und Kontakt: 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. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. **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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

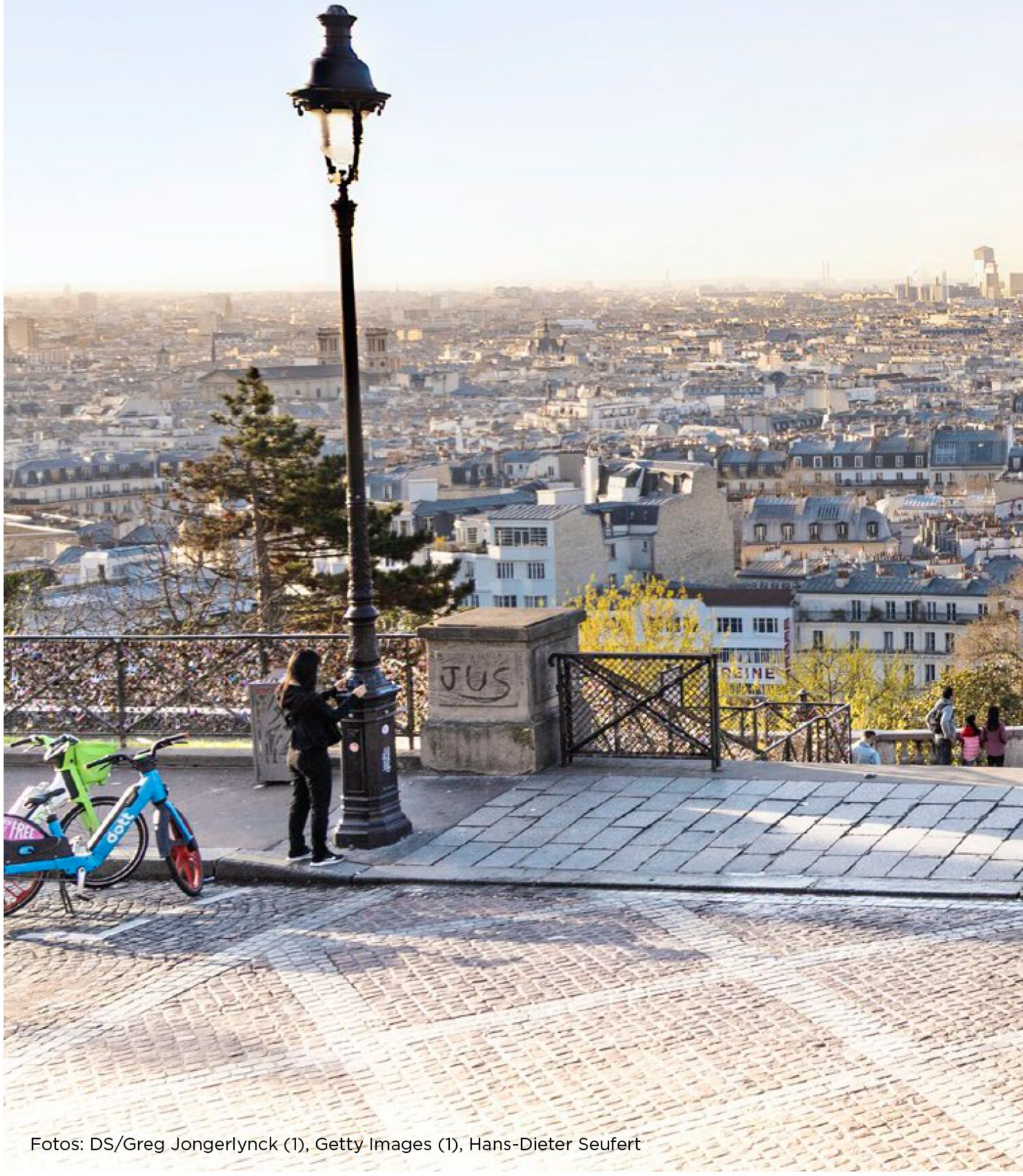
Ally

Von Montmartre aus, unterhalb der Basilika Sacré-Cœur, eröffnet sich ein wunderbarer Ausblick



Die Fondation Louis Vuitton ist ein Privatmuseum und architektonisches Schmuckstück, entworfen von Stararchitekt Frank Gehry

HAU



Fotos: DS/Greg Jongerlynck (1), Getty Images (1), Hans-Dieter Seufert

Ein saphirblauer DS 7 bringt uns in **PARIS** zu den Highlights der Mode- und Kunstmetropole. Der Kompakt-SUV erntet bewundernde Blicke: Die Franzosen wissen, wie Eleganz geht. Ein Städtetrip für (Auto-) Flaneure mit Sinn für das Außergewöhnliche.

TE VOITURE





Französische Sterneküche im „Nhome“: Das Auge isst mit (ganz li.). So wenig Verkehr ist am Arc de Triomphe nur zu Randzeiten (li.)



Die Basilika Sacré-Cœur, bekannt aus Filmen wie „Die fabelhafte Welt der Amélie“, gesehen durch das Panoramadach unseres DS 7



LUXUS PUR VON KOPF BIS FUSS GIBT ES IM KAUFHAUS GALERIES LAFAYETTE

Dieser Paris-Trip wird uns für immer in Erinnerung bleiben. Es ist Nacht, wir betreten den Louvre durch die hell erleuchtete Glaspyramide und begeben uns zur 72 735 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche mit rund 35 000 Kunstwerken. Wir bekommen eine Spezialführung außerhalb der Öffnungszeiten. Zum Abschluss des Rundgangs steht unser kleines Grüppchen vor der Mona Lisa, flüsternd, andächtig, ohne die mit ihren Smartphones herumfuchtelnden Besuchermassen, die sich sonst vor dem weltberühmten Gemälde von Leonardo da Vinci drängen. Unser Museumsführer Ulrich doziert gut gelaunt: „Mona Lisa ist sehr beschäftigt, sie muss immer nach links und rechts schauen.“ Ein magischer Moment. Schwer vorstellbar, dass hier der dreiste Kronjuwelenraub stattfand, der im Oktober ganz Frankreich in Atem gehalten hat. Andererseits unfassbar, dass das Passwort für das Sicherheitssystem des Louvre offenbar jahrelang „Louvre“ lautete.

Möglich gemacht hat den VIP-Abend im Museum die Marke DS Automobiles für eine Handvoll Mitglieder ihres Kundenclubs. Der Only-You-Privilege-Club ist eine famose Sache: Wer ein neues Fahrzeug von DS kauft oder least, kann Mitglied werden. Ein- oder zweimal im Jahr werden über die MyDS-App Events und Touren wie das Paris-Wochenende zu moderaten Preisen angeboten. Sie sind meist innerhalb weniger Stunden ausgebucht.

Wir begleiten die Teilnehmer mit einem saphirblauen DS 7, einem 300 PS starken Plug-in-Hybrid in der Ausstattung „Opera“. DS Automobiles hat als Partner der Paris Fashion Week auch dieses Jahr neun der Kompakt-SUV als Shuttle-Fahrzeuge für die Modeschauen zur Verfügung gestellt. Tatsächlich ist der DS 7 innen sehr detailverliebt und stilvoll gestaltet, was sich etwa an den weißen Perlenstich-Ziernähten zeigt, eine Hommage an die französische Haute Couture und très chic. Im Fuhrpark von Frankreichs Präsident Emmanuel Macron befindet sich ein gestretchter, gepanzerter DS 7 Crossback Élisée, nun gefolgt und ergänzt durch einen DS 8.

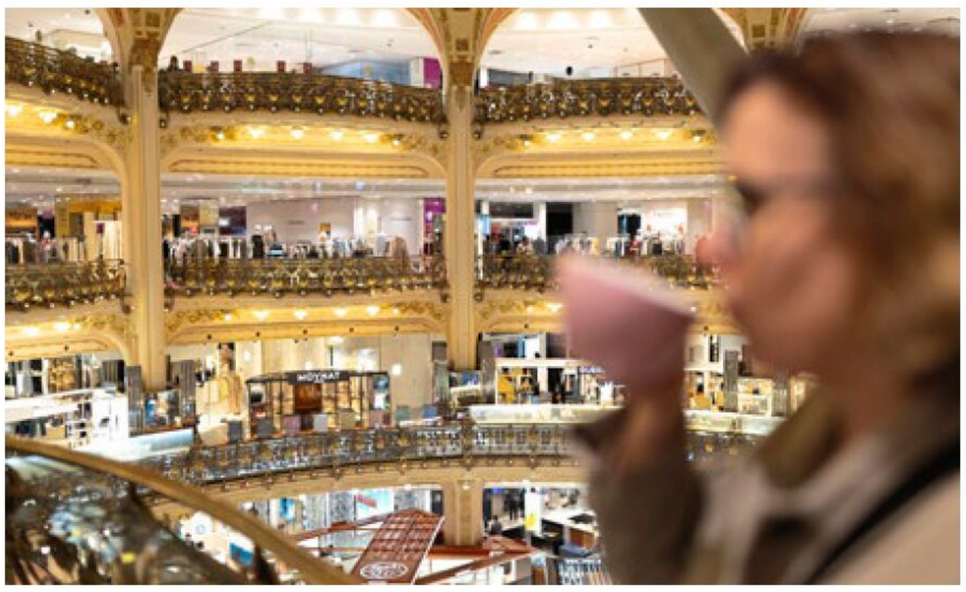
Sightseeing bei Sonnenaufgang

Autos werden in Paris zwar nicht mehr so gerne gesehen, zahlreiche Umweltzonen sind für den Durchgangsverkehr mittlerweile tabu. Wer jedoch früh, sehr früh, am besten gegen sechs, halb sieben Uhr morgens, über die Prachtstraßen cruist, bevor sich die Touristenströme und Influencer aus aller Welt zu den Top-Sehenswürdigkeiten

Stimmungsvolle Beleuchtung: Der Louvre mit der Glaspyramide, die als Haupteingang dient, schimmert fast goldfarben



Mit dem DS 7 cruisen wir am Louvre vorbei (oben). DS Automobiles macht's möglich: Spezialführung außerhalb der Öffnungszeiten (links)



Das Kaufhaus Galeries Lafayette Haussmann mit seiner imposanten Glaskuppel (re. oben) ist einen Besuch wert. Toller Ausblick von der Dachterrasse



SO NAH KOMMT MAN DEM EIFFELTURM MIT DEM AUTO NUR IN DEN GANZ FRÜHEN MORGENSTUNDEN



In Épernay reihen sich die Prachtbauten aneinander, hier der Turm des Maison de Champagne de Castellane





Château de Boursault von Veuve Clicquot (oben), Kellerei von Moët & Chandon

aufmachen, spürt die Dimensionen der Millionenmetropole. Vorbei am Arc de Triomphe, vorbei an den pompösen Flagship-Stores der Modeluxuslabels auf der Avenue des Champs-Élysées, vorbei am Eiffelturm. Hinauf ins Montmartre-Viertel zur Basilika Sacré-Cœur. Sehenswert auch die Fondation Louis Vuitton im Bois de Boulogne, ein von Stararchitekt Frank Gehry entworfenes Privatmuseum, in dem derzeit eine Ausstellung des Malers Gerhard Richter zu sehen ist.

Es ist wohl wahr, dass Paris ein teures Pflaster ist. Doch einige Spots bieten spektakuläre Ausblicke, und das völlig kostenlos. Da ist zum Beispiel das Kaufhaus Galeries Lafayette Haussmann mit seiner riesigen Jugendstilkuppel. Von einem schmalen „Glasswalk“ in 16 Metern Höhe (nur etwas für schwindelfreie Menschen) kann man dort hinuntersehen auf all die Luxuswaren. Oder man kann mit der Rolltreppe bis ganz hoch zur Dachterrasse fahren, wo einem die Stadt zu Füßen liegt.

Staunen und schlemmen

Nicht umsonst heißt es „Essen wie Gott in Frankreich“. Auch wir kommen in den Genuss der französischen Sterneküche, und zwar bei einem Drei-Gänge-Mittagsmenü im „Nhome“, das Küchenchef Matan Zaken für uns zaubert. Für die „Süßen“ in der Gruppe gibt es zudem einen Schokoladen-Workshop bei den Chocolatiers Alleno & Rivoire. Das Schächtelchen mit dem von den Teilnehmern selbst hergestellten Konfekt schafft es gerade mal bis ins Hotelzimmer – schwupp, ist es weggenascht.

Doch man kann vielerorts gut essen. Wir sind Fans des „Lafayette Maison & Gourmet“, eines Gastronomie-und-Feinkost-Tempels gegenüber dem großen Lafayette-Kaufhaus. Dort kann man sündhaft teure Macarons und andere Patisserien, Wein und alle erdenklichen herzhaften Delikatessen erstehen oder in den kleinen Bistros und Restaurants auf der Etage „Tables du Gourmet“ internationale Küche probieren – übrigens auch zu erschwinglichen Preisen. Unseren DS 7 haben wir derweil in einem Parkhaus untergestellt. Nach etwas mehr als zwei Stunden bezahlen wir 15,50 Euro Parkgebühr.

Und was wäre Frankreich, wäre Paris ohne Champagner? Auf dem Weg zurück nach Stuttgart machen wir einen Zwischenstopp in Épernay. Der Ort unweit von Reims gilt als „Hauptstadt des Champagners“ und ist Sitz der renommiertesten Häuser der Branche. Auf der Avenue de Champagne, die zum Weltkulturerbe gehört und 2025 ihr 100-Jahr-Jubiläum feiert, reihen sich die Prachtbauten der verschiedenen Marken aneinander. Fast überall kann man Champagner verkosten oder kaufen. Wir schauen im Domizil von Moët & Chandon vorbei, dem ältesten Haus der Straße, und machen auch einen Abstecher in die Weinberge sowie zum Renaissance-Schloss Château de Boursault von Veuve Clicquot.

Paris berührt und inspiriert, fordert und überrascht. Und um es mit den Worten von Yves Saint Laurent zu sagen: „Mode vergeht, Stil bleibt.“ Das gilt bis heute.

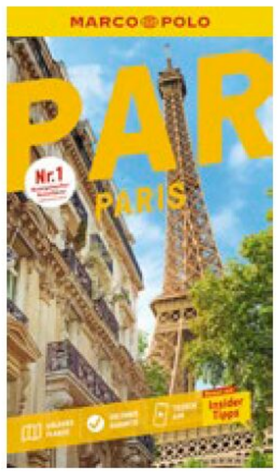
Text: Andrea Weller



„MODE VERGEHT, STIL BLEIBT“

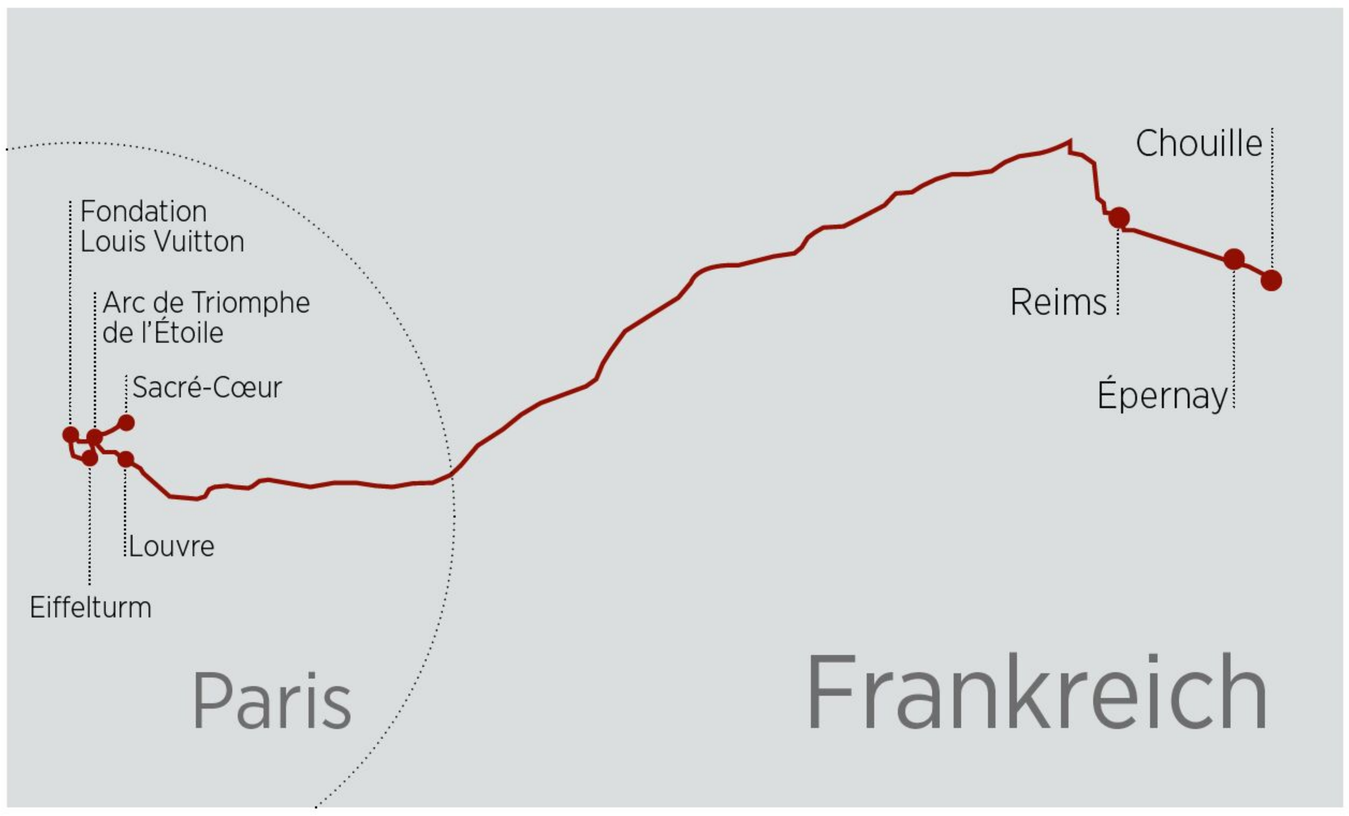
Yves Saint Laurent, Modeschöpfer

DIE BESTEN ADRESSEN



Diese Reisetipps stammen zum Teil aus dem Reiseführer „Paris“ von Marco Polo

Stilvoll nach Paris mit dem Auto, ein echtes Plaisir



Fotos: Hans-Dieter Seufert

AKTIVITÄTEN, EVENTS & SHOPPING

PARIS

Fondation Louis Vuitton Allein schon wegen der außergewöhnlichen Architektur lohnt ein Besuch bei diesem von Stararchitekt Frank Gehry entworfenen Privatmuseum im Bois de Boulogne. Bis zum 2. März 2026 ist dort eine Ausstellung mit Bildern des deutschen Malers und Fotografen Gerhard Richter zu sehen, dessen Werke regelmäßig Rekordpreise erzielen.
www.fondationlouisvuitton.fr/en

Maison Européenne de la Photographie In diesem herrschaftlichen Stadthaus aus dem 18. Jahrhundert ist die zeitgenössische Fotografie zu Hause. Wechselnde Ausstellungen rund um ein Thema, eine Bewegung oder einen Künstler. Bis 21. Januar in der MEP: Tyler Mitchell.
www.mep-fr.org



Floristik Wunderschöne Blumenarrangements fertigt Valerie Moulié in ihrem Blumenladen, den es bereits seit 40 Jahren gibt. Das Maison Moulié ist schon von Weitem an den Kamelien und anderen Pflanzen am Eingang zu erkennen. Mit Lieferdienst. Eine blühende Oase am Platz gegenüber dem Palais Bourbon (li.).
www.moulie.fr/en

24 Hours of Le Mans Für Freunde und Bewunderer des legendären Langstreckenrennens von Le Mans ist ein Besuch in diesem Shop auf dem Boulevard Haussmann ein Muss. Shirts und Caps, Jacken, Uhren, Taschen, Schlüsselbänder – hier gibt es alles, was die Herzen der Fans höherschlagen lässt.
https://boutique.lemans.org/en

Notre Dame Die Bilder der brennenden Kathedrale und ihres einstürzenden Vierungsturms gingen am 15. April 2019 um die Welt. Innerhalb weniger Tage kamen Spenden in Höhe von fast einer Milliarde Euro für den Wiederaufbau zusammen. Inzwischen ist das Meisterwerk der Gotik für Besucher wieder zugänglich.
www.notredamedeparis.fr

Champs-Élysées Die weltberühmte Renommiermeile ist Teil einer Sichtachse, die am kleinen Bogen des Carrousel du Louvre beginnt, weiter zum Arc de Triomphe verläuft und weit im Westen im modernen Riesenbogen Grande Arche de La Défense ihren Abschluss findet. In den Boutiquen und Flagship-Stores der Luxuslabels wie Louis Vuitton, die teils bis spät in den Abend hinein geöffnet haben, sowie in den umliegenden Cafés gilt das Motto „Sehen und gesehen werden“.
https://maps.adac.de/show/champs-elysees

Galeries Lafayette Haussmann Gerade in der (Vor-)Weihnachtszeit ist ein Bummel durch dieses exklusivste aller Kaufhäuser der Stadt Pflicht. Dann sind die Schaufenster besonders opulent dekoriert, es gibt einen riesigen Weihnachtsbaum, und auf der Dachterrasse öffnet am 1. Dezember die „magischste Eisbahn von Paris“ (Tickets online kaufen!). https://haussmann.galerieslafayette.com/en



Grand Palais Das für die Weltausstellung im Jahr 1900 errichtete Ausstellungsgebäude im Belle-Époque-Stil kann nach einer umfangreichen Renovierung wieder besichtigt werden. Luxus-Couture-Häuser wie Chanel nutzen es gerne für ihre Modeschauen.
www.grandpalais.fr/en

ÉPERNAY

Avenue de Champagne Die Champagnerstadt nahe Reims feiert das ganze Jahr über das 100-Jahr-Jubiläum der „Avenue de Champagne“; die Straße ist dafür besonders schick herausgeputzt. Hier kann man in den renommierten Champagnerhäusern an Führungen und Verkostungen teilnehmen und natürlich auch Champagner kaufen.
https://meinfrankreich.com/epernay/

HIER FINDEN SIE DIE ROUTE – EINFACH DEN QR-CODE SCANNEN

ESSEN & TRINKEN

PARIS

Lafayette Maison & Gourmet In diesem zum Lafayette-Kaufhaus gehörenden weitläufigen Food Court dreht sich alles ums Schlemmen im XXL-Format. Auf den Theken und in den Regalen werden mehr als 20 000 Spezialitäten und Spitzenprodukte der Gastronomie angeboten. Die Auswahl ist immens, wer ein (essbares) Souvenir sucht, wird hier fündig. Auf drei Etagen und mehr als 4500 Quadratmetern bilden der Marktplatz, die Delikatessengeschäfte, der Weinkeller, die Gourmetläden und die „Tables du Gourmet“ (Bistros und Bars) ein Mosaik typisch französischer Lebensart. https://haussmann.galerieslafayette.com/en



Restaurant Lapérouse Das Restaurant – das erste, das 1933 mit drei Sternen im Michelin-Führer ausgezeichnet wurde – war Schauplatz der französischen Haute Gastronomie und des gesellschaftlichen Lebens der Pariser Elite. Es ist einer dieser mythischen Orte, die das Gedächtnis einer Stadt verkörpern. Kleinere und größere Lounges schaffen eine vertrauliche Atmosphäre. www.laperouse.com

Nhome Sterneküche in einem Kellergewölbe: Die Menüs von Küchenchef Matan Zaken (re.) sind aufwendig und fantasievoll angerichtet, auf Steinen, in Austernschalen, mit Blüten. Instagram @nhomeparis

Boulangerie Chamboule Seit Januar gibt es diese „In“-Bäckerei im Viertel Montmartre. Am langen Tresen werden handwerklich gefertigte Brote aus Sauerteig und alten Mehlsorten sowie eine üppige Auswahl an Gebäck feilgeboten. An den kleinen Tischen kann man auch Kaffee ordern. https://chamboule.paris

Sandwicherie Barbac Hier werden Sandwiches zelebriert: üppig belegt, zum Essen am Platz oder zum Mitnehmen. Tipp: „Der Prinz von Paris“ mit Pariser Schinken für 12,90 Euro. Als Ergänzung gibt’s Trüffelcreme oder sizilianischen Tomatensalat. Instagram @barbac.paris



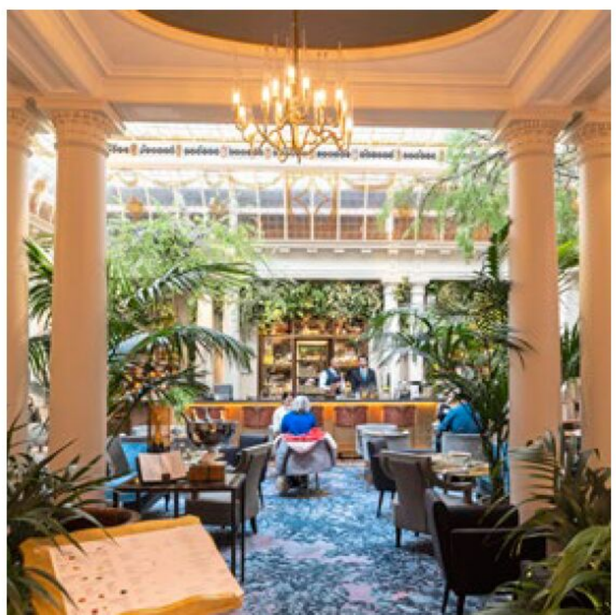
Brasserie de Près In diesem Lokal im Viertel Saint-Germain-des-Prés trifft man auf die großen Klassiker der traditionellen französischen Küche. Unbedingt probieren: Bœuf bourguignon mit Kartoffelpüree. https://lanouvellegarde.com/fr/brasserie-des-pres/



SCHLAFEN

PARIS

Hôtel du Louvre Dieses 5-Sterne-Hotel im Herzen von Paris, das zur Hyatt-Kette gehört, befindet sich in einem Gebäude im typischen Haussmann-Stil am Place André Malraux, ideal zwischen dem Louvre und der Opéra Garnier gelegen. Die Zimmer und Suiten sind klassisch-elegant eingerichtet, wenn auch nicht übermäßig luxuriös. Besonders erwähnenswert sind die wunderschöne Bar „Officine du Louvre“ mit Glasdach (Foto unten) sowie das gehobene Restaurant „Brasserie du Louvre“. www.hyatt.com/unbound-collection/de-DE/paraz-hotel-du-louvre





Les Ateliers de Montmartre Nur 200 Meter von der Basilika Sacré-Cœur (li.) entfernt befindet sich dieses liebevoll eingerichtete, romantische kleine Hotel im berühmten Viertel Montmartre. Die nach französischen Malern benannten Suiten strahlen etwas Heimeliges, Freundliches aus. www.lesateliers-montmartre.com

Hôtel Edgar & Achille Zeitgenössisch und sehr pariserisch ist dieses hippe Hotel mit Bar und Restaurant. Hier kann man sehen, was dabei herauskommt, wenn Dokumentarfilmer, bildende Künstler oder Modestylisten Hotelzimmer gestalten. https://edgaretachille.com

Hôtel des Grandes Écoles Wer würde nur wenige Meter von der belebten Rue Mouffetard und dem Panthéon ein ländliches Idyll erwarten? Von den 51 mit Stilmöbeln ausgestatteten, auf drei kleine Gebäude verteilten Zimmern hat man überwiegend einen Blick auf den kleinen Park, in dem man auch in aller Ruhe frühstücken kann. www.hoteldesgrandesecoles.com

OFF Seine Paris Dieses Hotel mit 54 Zimmern, vier Suiten und einer Bar schwimmt auf der Seine, es ist stylish und modern mit viel Metall, Glas und Holz. Bei den Zimmern hat der Gast die Wahl zwischen dem Blick auf das Treiben am Anleger oder auf den Fluss. www.offparisseine.com

ÉPERNAY

Suites du 33 Die vier Zimmer und die eine Suite befinden sich in den Nebengebäuden des Hôtel Particulier de Venoge direkt an der Avenue de Champagne, der Champagnerstraße von Épernay. Sie bieten die Möglichkeit zu einem außergewöhnlichen Aufenthalt in der Champagne. Die Gäste können bei einem Glas Champagner in der Bar l’Écurie entspannen und durch den bewaldeten Park spazieren. https://champagnedevenoge.com/les-suites-du-33/



TRIUMPH&

Die Sportwagen-Weltmeisterschaft produzierte in der abgelaufenen Saison 2025 zwei mächtige **HAMMERSCHLAGZEILEN:** Ferrari gewinnt die WM-Titel und Le Mans. Und Porsche steigt aus der WM aus. Wie passt das alles zusammen?

Zwei Daten bildeten 2025 sozusagen die emotionalen Buchstützen der Sportwagen-WM: Am 8. November holte Ferrari beim Finale in Bahrain die WM-Titel in der Fahrer- und Hersteller-Wertung – es war der erste Titel in der Langstrecken-Topklasse für die Roten seit 53 Jahren. Einen Monat zuvor, am 7. Oktober, hatte Porsche den Ausstieg aus der Sportwagen-WM zum Ende der Saison 2025 verkündet – während aber kurioserweise das Hypercar-Programm in der amerikanischen IMSA-Serie weiterläuft.

Man liegt nicht falsch, wenn man den Erfolg von Ferrari und den Misserfolg des unerwarteten Porsche-WM-Ausstiegs in Verbindung setzt. Zwar haben beide Hersteller seit dem Start der Hypercar-Ära 2023 Erfolge gehabt, aber Ferrari hat gewonnen, was Porsche gewinnen wollte: Le Mans, das wichtigste Autorennen der Welt, das Highlight im WM-Kalender. Und zwar gleich dreimal in Folge.

TRAGÖDIE



Was bedeutet, dass Porsche dreimal verloren hat, was weder zum eigenen Anspruch noch zum Image passt.

WEC mit Herstellerflut

Nun hat der Erfolg bekanntlich viele Väter, während der Misserfolg ein Waisenkind ist. Übersetzt auf die Lage der Sportwagen-WM (WEC): Wer eine Bilanz der Saison 2025 zieht, kommt zu dem Ergebnis, dass die Wahrheit zwischen den beiden extremen Nachrichten liegt. Der Sportwagen-WM geht es eigentlich ziemlich gut, auch wenn der Ausstieg des Giganten Porsche schmerzt. Niemals zuvor hat es in der Geschichte acht große Hersteller in der Topklasse gegeben. Und das Ende der Fahnenstange ist noch gar nicht erreicht: 2026 steigt die Hyundai-Gruppe mit Genesis ein, 2027 folgen Ford und McLaren, womit die Herstellerflut auf zehn Marken anschwillt.

Es steht auch nicht zu befürchten, dass der Porsche-Ausstieg einen Domino-Effekt auslösen wird. Alle Hersteller wie Toyota, Ferrari, Alpine, BMW, Peugeot, Cadillac und Aston Martin planen langfristig. Und die erwähnten Neueinsteiger erst recht, denn sie fangen ja gerade erst an.

Insofern könnte man die Porsche-News als bedauerlichen Sonderfall abhaken. Mit der Einschränkung, dass Porsche den Stöpsel zog, weil die Marke aufgrund der Transformation zur E-Mobilität und spektakulärer Fehlentscheidungen des Manage-

Fotos: Porsche, Ferrari, DPPI, IMSA

Die zentrale Frage: Kann die BOP die Technik-Unterschiede der Hypercar-Subklassen in Zukunft ausgleichen?

ments schlechte Zahlen schreibt – und das könnte natürlich auch den Gegnern irgendwann blühen.

Auch wenn man es in Weissach ungern hört: Der Ferrari-Homerun in der Saison 2025 hat die WEC noch populärer und bekannter gemacht. Rot ist cool, die Fans sind begeistert. Doch hier beginnt auch das Problem: Der sportliche Wettbewerb in der WM-Topklasse wird überschattet von einem Dauerdisput über die Fahrzeugeinstufungen der Balance of Performance (BOP). Simpel gesagt, treten in der Hypercar-Klasse zwei Konzepte an: auf der einen Seite die LMH-Autos nach FIA-/ACO-Regelwerk, die mehr technische Freiheiten bieten, dafür aber teurer sind. Auf der anderen Seite die LMDh-Wagen nach dem amerikanischen IMSA-Reglement, die dank vieler Einheitsbauteile simpler gestrickt sind, aber auch weniger kosten.

Das ist die technische Nahtstelle der Topklasse, denn beide Konzepte sollen in der Theorie die gleichen Chancen auf Siege und Titel haben. Doch dieses Versprechen konnte die WM bisher nicht einlösen. Nach drei Jahren haben die LMH-Autos 17 Siege geholt, die LMDh-Fraktion kommt nur auf sechs Siege. Zwar konnte Porsche 2024 den Fahrer-WM-Titel holen, ansonsten gingen alle WM-Titel an die LMH-Marken. Und: Ferrari hat dreimal in Folge das wichtigste WM-Rennen in Le Mans gewonnen.

BOP: Absicht oder Zufall?

Die Konzeptunterschiede in der Topklasse sollen über die BOP egalisiert werden, wo Gewicht, Energiemenge und Leistung von Rennen zu Rennen neu justiert werden. Die Übermacht der LMH verdeutlicht, dass die BOP nicht funktioniert oder so nicht funktionieren kann. Einige unterstellen sogar Absicht, nach dem Motto: Die WEC-Macher ACO und FIA protegieren ihr eigenes Fahrzeugkonzept – und besonders Ferrari. Was fraglos ein Grund war, warum Porsche 2026 mit seinem LMDh-Hypercar in der IMSA-Serie fährt – und eben nicht mehr in der WEC.

Aufgrund der technischen Komplexität und Unterschiedlichkeit der Fahrzeuge ist es aber nicht so leicht, Absicht von Zufall zu trennen. Es gibt Stimmen, die sagen, die BOP-Macher seien schlicht überfordert. Wer den Ferrari-Durchmarsch 2025 analysiert, muss zugeben, dass die Roten zu Saisonbeginn, als man viermal in Folge siegte, sicher zu gut eingestuft waren. Fakt ist aber auch, dass Ferrari einen guten Job gemacht hat: Es gab kaum strategische Fehler; man hat die Performance so gemanagt, dass man keine BOP-Watschen kassierte; die Reifennutzung wurde stark optimiert, ebenso wie die Performance-Spreizung über alle WM-Rennstrecken. „Wir hatten uns das Ziel gesetzt, auf allen Strecken wettbewerbsfähiger zu werden, um den WM-Titel zu holen“, sagte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta.

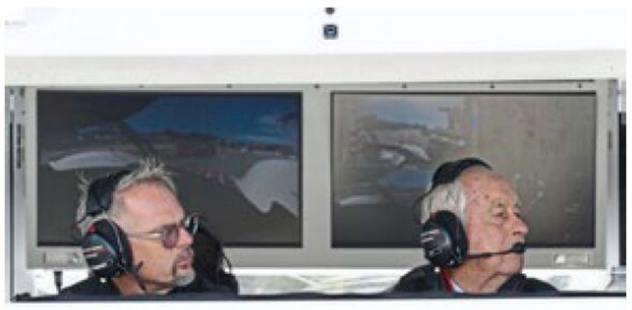
Die BOP ließ Ferrari in der zweiten Saisonhälfte nicht im Stich, und die Roten nutzten ihre Chancen, wie beim Regenrennen in Austin oder beim Finale in Bahrain. Am strittigs-





Ferrari schaffte in der WEC 2025 den Homerun: Sieg in Le Mans mit dem privat finanzierten 499P (rechts), dazu holte man beim Finale in Bahrain (unten) die Hersteller- und Fahrer-Titel









Porsche fährt 2026 mit dem Hypercar nur noch in der amerikanischen IMSA-Serie. Teamchef Roger Penske (oben rechts) will trotzdem in Le Mans antreten

ten war zu Recht die Ferrari-Dominanz in Le Mans: Die roten Werkswagen und das gelbe Kundenauto hatten zum dritten Mal in Folge einen Topspeed-Vorteil, was in Le Mans die halbe Miete ist. Unter normalen Umständen hätten alle drei Ferrari das Rennen mit einer Runde Vorsprung auf die Gegner beenden müssen. Dass Porsche mit einem perfekten Rennen ohne Strafen und Fehler Platz zwei holte, ist sogar Anlass für Mythen und Verschwörungstheorien.

Dass Ferrari in Bahrain mit den 499P-Prototypen die Fahrer- und die Hersteller-Weltmeisterschaft holte, war in Summe vielen Punkten zuzuschreiben: der eigenen Stärke, dem Technikvorteil des LMH-Konzepts, dem spezifischen Topspeed-Vorteil in Le Mans und sicher auch der BOP. Es war aber nicht so, dass die LMDh-Autos komplett abgesoffen sind: In São Paulo siegte Cadillac, in Austin Porsche und in Fuji Alpine.

Rückkehr nach Ausstieg?

Doch für Porsche war das zu wenig. Bei der Begründung für den Ausstieg setzte Porsche ein Statement, ohne ein Statement zu setzen: Aufgrund der Finanzmisere hätte eines der zwei Hypercar-Programme eingestampft werden müssen, und aufgrund der Bedeutung des US-Marktes habe man sich für die IMSA entschieden. Gemeint war: Weil die BOP versagt hat und Ferrari bevorzugt wurde, kehrt man der WEC den Rücken.

Wenn ein Konzern wie Porsche Tausende Mitarbeiter entlässt, kann man über Sparmaßnahmen nicht streiten. Wohl aber über die Wahl. Porsche ist die siegreichste Marke in Le Mans. Le Mans ist die größte Kommunikations-Plattform für Porsche im Motorsport. Dass Porsche Daytona den Vorzug vor Le Mans gibt, ergibt faktisch null Sinn. Bezogen auf das Standing ist die WEC als FIA-WM die höherrangige Serie, IMSA muss als regionale Bühne eingestuft werden. Es hätte also vieles dafür gesprochen, das WEC-Projekt fortzuführen – anstatt IMSA zu machen.

Viele Fans der Marke hätten bevorzugt, dass Porsche aus der ungeliebten Formel E aussteigt statt aus der WEC und Le Mans. Bei genauer Zählung hätte man die Vorgaben beim Sparplan mit Streichung der Formel E aber nicht erreicht. Dass Porsche am 17. November verkündete, in Zukunft ein zweites Werksteam in der Formel E an den Start zu bringen, also den Einsatz in der Elektro-Serie zu erhöhen, hat den Zorn der Fans und vieler Mitarbeiter neu entfacht.

Das galt wohl auch für Roger Penske, der mit seinem Rennstall für die Werkseinsätze von Porsche in der WEC und der IMSA zuständig war. Beim Finale in Bahrain bemühte sich der 88-jährige Amerikaner, eine WEC-Fortsetzung über private Einsätze zu ermöglichen. Sein Hintergedanke: Ein Hersteller muss mit zwei Autos die volle WEC-Saison fahren, um die automatische Le-Mans-Einladung für den Gewinn der Hypercar-Titel in der IMSA-Serie in Anspruch nehmen zu können. Porsche hat mit Penske 2025 alle IMSA-Titel gewonnen. Und Roger Penske fehlt zur Vollendung seines Lebenswerks nur noch eines: der Sieg in Le Mans.

Eine WM-Rückkehr von Porsche durch die Hintertür ist weiterhin nicht völlig ausgeschlossen, obwohl Penske und Porsche sich darauf geeinigt hatten, den Guerilla-Plan nicht weiter zu verfolgen. Doch wenn das private Porsche-Team Proton Competition zwei 963 melden würde, dann könnte Penske 2026 doch noch in Le Mans starten – und zwar kurioserweise sogar als Werksteam!

Die Niederlage in Le Mans war der Knackpunkt für den Ausstieg von Porsche aus der Sportwagen-WM

Text: Marcus Schurig

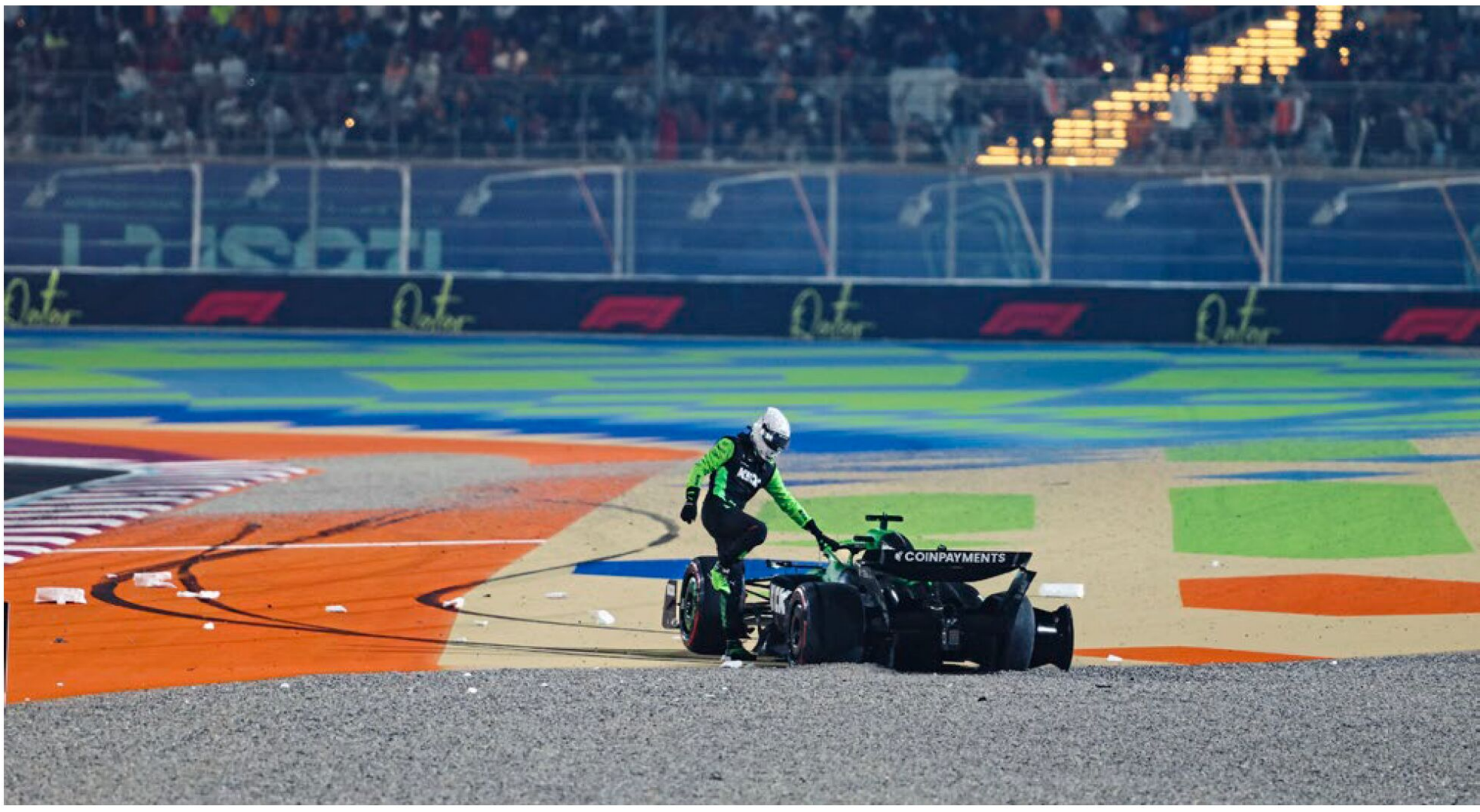
Im Papaya-Sandwich: Verstappen machte gleich nach dem Start ausgangs der ersten Kurve Druck

MCLAREN

McLaren hatte den Elfmeter und hat ihn verschossen. Ein kapitaler Strategiefehler beim **GP KATAR** schenkte Max Verstappen den Sieg und brachte ihn zurück ins Titelrennen. Damit wird das WM-Finale zum Dreikampf mit Lando Norris und Oscar Piastri.

VERSCHENKT SIEGE

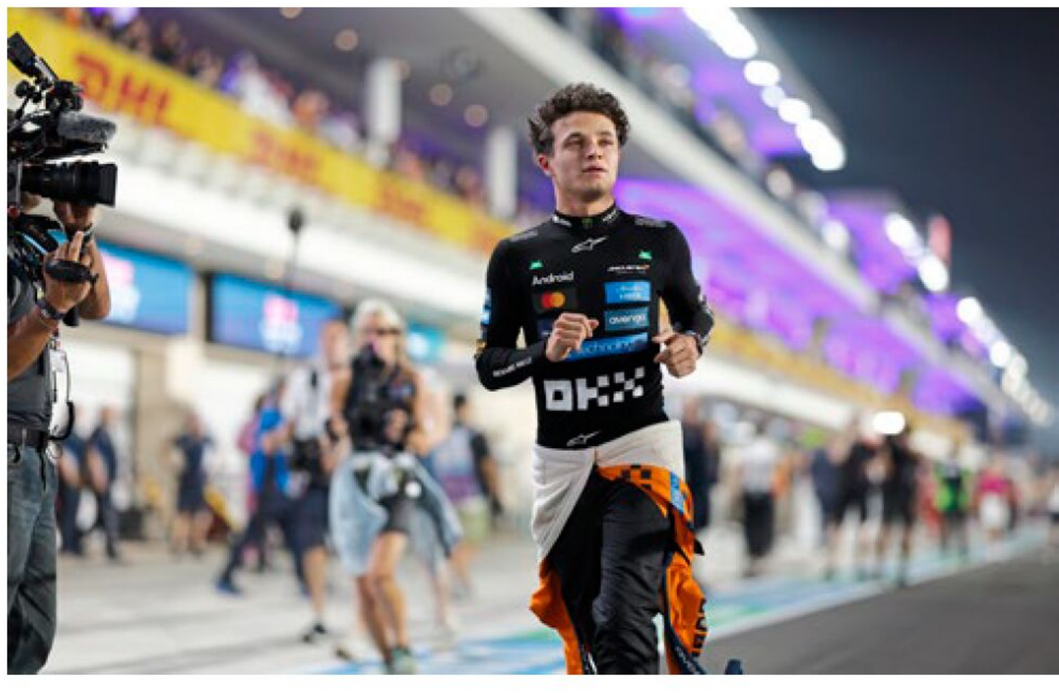
Fotos: Wolfgang Wilhelm, xpb (1)



Endstation Kiesbett: Für Hülkenberg ist das Rennen nach der Kollision mit Gasly beendet. Für alle anderen fängt es erst richtig an



Mehr Schatten als Licht: Ferrari tauchte im Mittelfeld ab. Norris hatte Matchball. Sein Team verschenkte ihn



SO LIEF DAS RENNEN

Marko wirft Antonelli Absicht vor

Der GP Katar musste ein langweiliges Rennen werden, die nur drei Überholmanöver im Sprint gaben den Vorgeschmack. Im Hauptrennen waren es sieben. Die Laufzeitbeschränkung der Reifen sorgte dafür, dass alle bis auf McLaren mit der gleichen Taktik unterwegs waren. Eine zu kurze DRS-Zone machte Überholmanöver so gut wie unmöglich. 2023 war sie noch 893 Meter lang, dann reduzierte sie die FIA auf 723 Meter. Bei nur 25 Überholmanövern 2024 hätte sie eigentlich gewillt sein müssen, das Maß für dieses Jahr wieder zu ändern. „Es fanden sich nicht genug Befürworter", bedauerte der Verband.

Für die Unterhaltung war McLaren zuständig. Die Entscheidung, die SafetyCar-Phase in der 7. Runde zu ignorieren, teilte den GP Katar in zwei Rennen. Oscar Piastri und Lando Norris stoppten in den Runden 24/25 und 42/44. Alle anderen in den Runden 7 und 32. Das Tempo der McLaren reichte nicht aus, den verschenkten Gratis-Stopp auf der Strecke zu egalisieren. Auch der Vorteil, eine größere Distanz auf den Medium-Reifen zurücklegen zu können, erwies sich als trügerische Rechnung. Die harten Reifen waren schneller. Ab der 44. Runde lag Max Verstappen in Führung. Piastri hätte einen Rückstand von 15,3 Sekunden aufholen müssen. Er schaffte es nur bis auf 7,9 Sekunden. Norris fiel nach seinem zweiten Stopp hinter Carlos Sainz und Andrea Kimi Antonelli auf den fünften Platz zurück. Dann tat Antonelli dem WM-Spitzenreiter in der vorletzten Runde mit einem Quersteher in Kurve 9 den Gefallen, ihm die Tür zu Rang 4 zu öffnen. Die zwei Punkte, die Norris geschenkt erhielt, könnten noch wertvoll werden. Red Bull-Sportchef Helmut Marko sah darin Absicht, quasi Schützenhilfe unter Mercedes-Teams. Toto Wolff reagierte heftig: „Das ist hirnlos. Wir kämpfen um den Vize-Titel und Kimi um ein Podium gegen Sainz. Da schenken wir doch nichts her."

Diesen Elfmeter durfte McLaren nicht verschießen. Die Papaya-Renner bestimmten das Tempo beim GP Katar. Oscar Piastri führte, Lando Norris war Dritter, und Max Verstappen lag im Sandwich dazwischen. Bei diesem Stand wäre Norris mit zwölf Punkten Vorsprung auf seinen Teamkollegen Piastri und 22 auf Verstappen zum Finale nach Abu Dhabi gefahren. Jetzt sind es zwölf auf Verstappen und 16 auf Piastri.

Pirellis Laufzeitbeschränkung pro Reifensatz machte das Rennen für die Strategen zu einem simplen Rechenspiel. Bei einem SafetyCar ab Runde 7 war der erste Boxenstopp Pflicht. Weil man den ohne Zeitverlust abspulen und es dann mit einem weiteren Stopp bis zur Zielflagge schaffen würde. Das Schicksal wollte es, dass sich exakt in dieser Runde Nico Hülkenberg und Pierre Gasly nicht über die Vorfahrt einigen konnten. McLaren ließ als einziges Team seine Fahrer auf der Strecke und musste danach noch zwei Mal unter Renntempo stoppen. Das schenkte Verstappen den Sieg.

Die Strategen der Konkurrenz schüttelten den Kopf: „McLaren hat sich mit seinem Fairplay selbst ins Bein geschossen. Für Piastri hätte sich ein Boxenstopp gelohnt. Er wäre in Führung geblieben, aber Norris hätte sich hinter ihm anstellen müssen und hätte Positionen verloren. Das wollten sie Norris nicht antun.“ McLaren-Teamchef Andrea Stella widersprach: „Das war nur eine kurze Überlegung wert. Wir sind nicht an die Box gekommen, weil wir Angst hatten, in den Verkehr zu fallen. Es hat uns überrascht, dass alle anderen gestoppt haben. Das war eine Fehleinschätzung, die wir auf unsere Kappe nehmen.“ Norris meinte bitter: „Das hatte nichts mit Gleichbehandlung zu tun. Es war einfach falsch. Sie haben Oscar den Sieg und mir einen zweiten Platz genommen.“ Der McLaren-Kommandostand traf in diesem Jahr schon mehrfach falsche Entscheidungen. Imola, Spielberg, Budapest, Interlagos: Meistens traf es Piastri.

Die Mathematik spricht jetzt für Norris. Die Historie für Piastri. 1986, 2007 und 2010 gab es ähnliche Konstellationen, und jedes Mal gewann der krasse Außenseiter aus dem Trio. Verstappen hat die Psychologie an seiner Seite. McLaren-Chef Zak Brown stöhnt: „Max kommt wie eine Figur aus einem Horrorfilm immer wieder zurück.“

Verstappen goss mit ein paar Äußerungen noch einmal Öl ins Feuer des Titelkampfes. Er hätte sich nur so lange gehalten, weil McLaren so viele Fehler gemacht hat, und wäre der Red Bull so gut wie der McLaren gewesen, wäre die Entscheidung zu seinen Gunsten längst gefallen. Norris erwiderte tapfer: „Max hat als vierfacher Weltmeister das Recht, den Mund aufzumachen. Er sagt in vielen Bereichen kluge Dinge, aber nicht immer.“

Piastri fand den Weg aus der Krise

Oscar Piastri fand nach sechs Rennen in der Versenkung zu seiner alten Form zurück. Zwei Mal Pole Position, Sieg im Sprint, schnellster Mann im Rennen. McLaren-Teamchef Andrea Stella begründete es mit der Strecke, die viel Grip bietet und schnell ist. „Oscar muss da weniger investieren, um schnell zu sein.“ Auch die Psyche spielte eine Rolle. Piastri ging als krasser Außenseiter in den WM-Showdown. Die Anfrage des Teams, ob er Norris im Titelkampf helfen würde, beantwortete der Australier mit einem klaren Nein. Er warf alle Zweifel ab, dem Team könne ein Weltmeister Norris lieber sein, er hatte nichts mehr zu verlieren und bezog seine Stärke daraus, dass alle auf das Duell Verstappen gegen Norris schauten.

Für Norris spricht die Mathematik. Für Piastri die Historie und für Verstappen die Psychologie. Er ist der Teufel in den Köpfen von McLaren

McLaren hatte Verstappen mit der Disqualifikation beider Autos beim GP Las Vegas noch einmal die Türe zum Titelkampf geöffnet. McLaren war dort über einen Fallstrick gestolpert, der schon andere straucheln ließ und typisch für diese Generation Autos ist. Die Titanbeschläge der Bodenplatte im Heck der McLaren waren um 0,07 bis 0,26 Millimeter zu stark abgschliffen. Zu häufiger und zu starker Bodenkontakt als Folge von aerodynamisch erzeugtem Bouncing hatte dazu geführt.

Man würde in einem ersten Reflex vermuten, dass die Papaya-Renner hinten zu tief eingestellt waren, doch so banal ist das Thema nicht. Eine Kombination zwischen der Bodenfreiheit vorne und hinten und dem gewählten Federweg kann unter ungünstigen Umständen zu den gefürchteten Schaukelbewegungen führen. Die Änderung der Windrichtung brachte das Kartenhaus zum Einsturz. Williams erkannte auf dem Weg zum Startplatz ähnliche Pobleme und erhöhte als Reaktion darauf die Reifendrücke. „Wir waren mit der Fahrzeughöhe sogar

Pirellis Ansage: Nicht mehr als 25 Runden



Losail ist die härteste Strecke für die Reifen. Pirelli reagierte mit einer Laufzeitbeschränkung und Luftdrücken von 29,0 und 24,5 psi

Zwei Wochen vor dem GP Katar mussten die Strategen ihre Programme mit neuen Daten füttern. Pirelli diktierte ein Limit für seine Reifen: nicht mehr als 25 Runden pro Reifensatz. Damit waren mindestens zwei Boxenstopps in Stein gemeißelt. Nicht um das Rennen spannender zu machen, sondern aus Angst vor Reifenschäden. Pirelli hatte drei Mal schlechte Erfahrungen mit der Strecke von Losail gemacht. Die schnellen Kurven, der raue Asphalt und die Randsteine auf der Außenseite der Kurven bringen den linken Vorderreifen an seine Belastungsgrenze. 2021 zählte Pirelli im Rennen vier Reifenschäden. Als die Formel 1 zwei Jahre später nach Katar zurückkehrte, verschärfte sich das Problem. Die Groundeffect-Autos waren 50 Kilogramm schwerer als ihre Vorgänger und hatten mehr Abtrieb. Das Einbeziehen der Randsteine in die Ideallinie sorgte dafür, dass sich die Lauffläche von der Karkasse löste. Schon da verfügte Pirelli eine Laufzeitbeschränkung von 18 Runden pro Satz. 2024 gab es nur eine Empfehlung von 24 Runden. Viele Teams hielten sich nicht dran. Bei Hamilton und Sainz platzten nach 35 Runden die Reifen. Deshalb die Vorschrift.



Wie eine Figur im Horrorfilm: Verstappen verfolgt McLaren bis in die Träume. Nach seinem siebten Saisonsieg hat er eine echte Titelchance

„In Katar wurde mir ein Sieg gestohlen. Das tut mehr weh als die Disqualifikation in Las Vegas“

Oscar Piastri



zu konservativ, haben sie nach dem ersten Training sogar angehoben“, hieß es bei McLaren. Auch das verordnete Langsamfahren half nicht. „Es war an manchen Stellen sogar kontraproduktiv. Deshalb hätte es auch nichts genutzt, wenn ich früher im Rennen von Gas gegangen wäre“, erzählte Norris.

Ferraris tiefer Fall

Ferrari rutschte ins Tal der Tränen. Den WM-Titel hatte Maranello bereits nach sechs Rennen abgeschrieben. „Seit Ende April arbeiten wir voll am 2026er Auto“, bestätigte Teamchef Frédéric Vasseur. Doch jetzt flog Ferrari innerhalb von drei Wochen auch noch aus dem Rennen um den zweiten Platz. Rang drei wird wohl an das Einmann-Team Red Bull gehen. Der Doppelausfall in Brasilien, John Elkanns Fahrer-Schelte, eine bescheidene Vorstellung in Las Vegas und der totale Absturz in Katar machen Ferrari zur Lachnummer. Dabei saßen Charles Leclerc und Lewis Hamilton in dem Auto, das im Oktober noch gut für Podestplätze war.

Ferrari konnte sich die Misere selbst nicht erklären. Ingenieure und Fahrer einigten sich darauf, dass die extrem hohen Reifendrücke mit dem Setup des SF-25 nicht harmonierten. Die roten Autos verloren in den langsamen Kurven, wo sie auf den Grip der Reifen angewiesen waren. „Mal schiebt die Vorderachse, mal kommt das Heck. Du weißt nie genau, wann. Es ging für mich nur ums Überleben“, bedauerte Leclerc. Für Hamilton war zum dritten Mal in Folge schon im Q1 Schluss. Der Rekordsieger schwankte zwischen Selbstmitleid und Galgenhumor. „Ich konnte mir nicht vorstellen, dass man dieses Auto noch schlechter machen kann.“

Es mutet an wie ein Aprilscherz, ist aber keiner: Aston Martin beförderte seinen Star-Designer Adrian Newey zum Teamchef und stellte den bisherigen Amtsinhaber Andy Cowell auf ein Abstellgleis. Der frühere Mercedes-Motorenchef darf sich jetzt als „Chief Strategy Offcer“ um die Vernetzung von Aston Martin, Honda und den Kraftstoff-Partnern Aramco und Valvoline kümmern. Das Fahrerlager kommentierte das Personalkarussell bei dem britischen Rennstall mit Spott, vor allem die Begründung, dass man damit die Stärken der beiden besser kanalisieren und nutzen wolle.

Wenn Newey etwas nicht kann, dann Teamchef. Das Superhirn lebt in einer isolierten Welt, in der sich alles darum dreht, das schnellste Rennauto zu bauen. Der will seine Zeit nicht mit den organisatorischen und strategischen Pflichten eines Teamchefs totschlagen. Newey ist ja kaum fähig, sich selbst zu organisieren. Die beiden Alphatiere sind sich wohl in die Quere gekommen, und es wäre zu teuer gewesen, Cowell auf die Straße zu setzen. Newey hatte vorher im Technikbüro einige Kollegen freigesetzt, die seinen Ansprüchen nicht genügten. Personalpolitik ist aber Sache des Teamchefs, fand Cowell.

Teambesitzer Lawrence Stroll dividierte die beiden Parteien auseinander, bevor es zu einem Eklat kommen konnte. Cowell wird Honda nun fragen müssen, warum der 2026er Motor zu schwer geraten ist, und Newey hat jetzt nicht nur den ganz großen Hut auf, er muss auch den Kopf hinhalten, wenn es nicht läuft. Flavio Briatore spottete: „Aston Martin hat auf einen Schlag einen Teamchef und einen Chefdesigner verloren.“

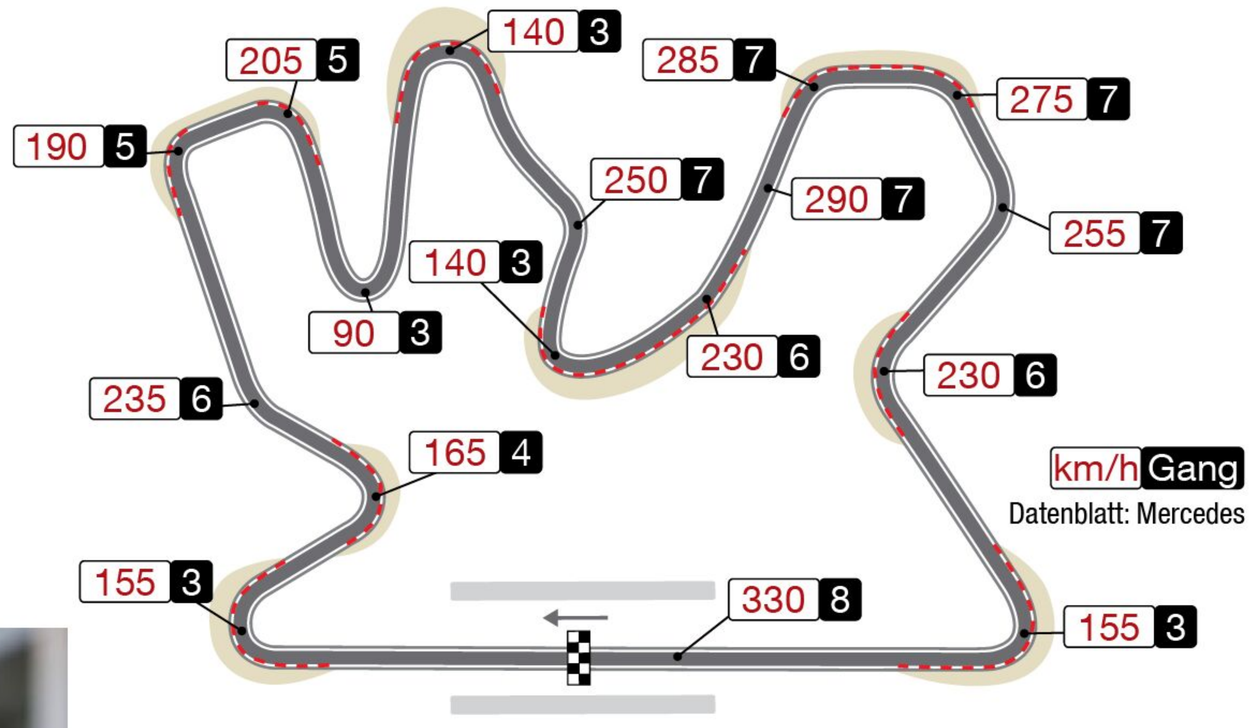
Text: Michael Schmidt

GP Katar: 23. von 24 Läufen

30. November 2025

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,419 km
Runden:	57
Distanz:	308,611 km
Zuschauer:	40000
Wetter:	23 Grad, bedeckt
Topspeed Qualifikation:	328,8 km/h (Antonelli)
Topspeed Rennen:	341,5 km/h (Tsunoda)
Gangwechsel/Runde:	50
Volllastanteil:	71%
Poleposition bis 1. Kurve:	371 m
Führungswechsel:	5



Datenblatt: Mercedes

STARTAUFSTELLUNG

1 Oscar Piastri, AUS
McLaren-Mercedes, 1.19,387 min (P1, 26.51,033 min)

2 Lando Norris, GB
McLaren-Mercedes, 1.19,495 min (P3, + 6,279 s)

3 Max Verstappen, MC
Red Bull-Honda, 1.19,651 min (P4, + 9,045 s)

4 George Russell, GB
Mercedes, 1.19,662 min (P2, + 4,951 s)

5 Andrea Kimi Antonelli, IT
Mercedes, 1.19,846 min (P6, + 21,391 s)

6 Isack Hadjar, F
ToroRosso-Honda, 1.20,114 min (P9, + 28,206 s)

7 Carlos Sainz, ESP
Williams-Honda, 1.20,287 min (P8, + 27,333 s)

8 Fernando Alonso, ESP
Aston Martin-Mercedes 1.20,418 min (P7, + 24,556 s)

9 Pierre Gasly, F
Alpine-Renault, 1.20,477 min (P18, + 69,534 s)

10 Charles Leclerc, MC
Ferrari, 1.20,561 min (P13, + 35,182 s)

11 Nico Hülkenberg, D
Sauber-Ferrari, 1.20,353 min (P16, + 39,638 s

12 Liam Lawson, NZ
ToroRosso-Honda, 1.20,433 min (P14 + 36,916 s)

13 Oliver Bearman, GB
HaasF1-Ferrari, 1.20,438 min (P12, + 34,529 s)

14 Alexander Albon, THA
Williams-Mercedes, 1.20,629 min (P10 + 28,925 s)

15 Yuki Tsunoda, JAP
Red Bull-Honda, 1.20,761 min (P5 + 19,327 s)

16 Esteban Ocon, F
HaasF1-Ferrari, 1.20,864 min (P15, + 38,838 s)

17 Lewis Hamilton, GB
Ferrari, 1.20,907 min (P17, + 46,171 s)

18 Lance Stroll, CAN
Aston Martin-Mercedes, 1.21,058 min (P19, + 77,960 s)

19 Gabriel Bortoleto, BR[1)]
Sauber-Ferrari, 1.20,534 min (P11, + 32,966 s)

20 Franco Colapinto, ARG[2)]
Alpine-Renault, 1.21,137 min (P20, + 80,804 s)

Rot: Platzierung im Sprintrennen

[1)] 5 Plätze zurück wegen Auslösens einer Kollision beim GP Las Vegas

[2)] Start aus der Boxngasse nach Setup-Wechsel



„Ich habe Gasly außen angegriffen und ihm unendlich viel Platz gelassen. Aber leider hat er nicht nachgegeben und mich hinten rechts berührt“

Nico Hülkenberg

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1)]	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	57/22[2)]	1:24.38,241 h = 218,779 km/h	m/m/h	2 (58,138 s)	1.23,498 min
2.	**Piastri**	57/33	+ 7,995 s	m/m/h	2 (56,900 s)	1.22,996 min
3.	**Sainz**	57	+ 22,665 s	m/m/h	2 (56,741 s)	1.23,859 min
4.	**Norris**	57/2	+ 23,315 s	m/m/h	2 (56,181 s)	1.23,197 min
5.	**Antonelli**	57	+ 28,317 s	m/m/h	2 (1.00,546 min)	1.23,955 min
6.	**Russell**	57	+ 48,599 s	m/m/h	2 (1.02,318 min)	1.23,193 min
7.	**Alonso**	57	+ 54,045 s	m/m/h	2 (57,228 s)	1.23,940 min
8.	**Leclerc**	57	+ 56,785 s	m/m/h	2 (59,394 s)	1.24,432 min
9.	**Lawson**	57	+ 1.00,073 min	m/m/h	1 (57,071 s)	1.23,971 min
10.	**Tsunoda**	57	+ 1.01,779 min	m/m/h	2 (57,518 s)	1.24,139 min
11.	**Albon**	57	+ 1.06,931 min	h/mm	2 (58,347 s)	1.24,261 min
12.	**Hamilton**	57	+ 1.17,730 min	s/m/m	2 (1.00,707 min)	1.24,848 min
13.	**Bortoleto**	57	+ 1.24,812 min	m/m/s	2 (56,705 s)	1.25,233 min
14.	**Colapinto**	56		h/m/m	2 (58,480 s)	1.25,644 min
15.	**Ocon**	56		m/m+5/m/h	3 (1.39,015 min)	1.25,056 min
16.	**Gasly**	56		m/h/m	2 (1.01,902 min)	1.25,376 min
17.	**Stroll**	55	Aufgabe (P 18)	m/m/m/s+5	3 (1.31,859 min)	1.23,484 min
18.	**Hadjar**	55	Reifenschaden (P 6)	m/m/h		1.24,317 min
19.	**Bearman**	41	Aufgabe (P 19)	m/m/S&G/h		1.24,930 min
20.	**Hülkenberg**	6	Unfall (P 10)	s		1.28,139 min

[1)] Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hard, R = Regenreifen, I = Intermediates, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; [2)] Runden in Führung, Bestwerte in Rot; [3)] 5 Sekunden addiert; [4)] 10 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1. Norris	7*	408 Punkte
2. Piastri	7	396 Punkte
3. Verstappen	7	392 Punkte
4. Russell	2	309 Punkte
5. Leclerc		230 Punkte
6. Hamilton		152 Punkte
7. Antonelli		150 Punkte
8. Albon		73 Punkte
9. Sainz		64 Punkte
10. Hadjar		51 Punkte
11. Hülkenberg		49 Punkte
12. Alonso		48 Punkte
13. Bearman		41 Punkte
14. Lawson		38 Punkte
15. Tsunoda		33 Punkte
16. Ocon		32 Punkte
17. Stroll		32 Punkte
18. Gasly		22 Punkte
19. Bortoleto		19 Punkte

TRAININGSDUELLE

Norris – Piastri	12:11
Leclerc – Hamilton	18:5
Verstappen – Lawson	2:0
Verstappen – Tsunoda	21:0
Russell – Antonelli	20:3
Alonso – Stroll	23:0
Gasly – Doohan	5:1
Gasly – Colapinto	12:5
Ocon – Bearman	8:15
Tsunoda – Hadjar	1:1
Lawson – Hadjar	6:15
Albon – Sainz	10:13
Hülkenberg – Bortoleto	12:11

KONSTRUKTEURS-WM

1. McLaren-Mercedes	14*	800 Punkte
2. Mercedes	2	459 Punkte
3. Red Bull-Honda	7	426 Punkte
4. Ferrari		382 Punkte
5. Williams-Mercedes		137 Punkte
6. Toro Rosso-Honda		92 Punkte
7. Aston Martin-Mercedes		80 Punkte
8. Haas F1-Ferrari		73 Punkte
9. Sauber-Ferrari		68 Punkte
10. Alpine-Renault		22 Punkte

*Anzahl Siege

VORSCHAU

GROSSES JUBILÄUMSHEFT

80 JAHRE

AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT

Den runden Geburtstag von **auto motor und sport** feiern wir mit Ihnen und einem über 230 Seiten starken Jubiläumsheft



TRACKTEST

BUGATTI BOLIDE

1600 PS treffen auf 1600 Kilogramm. Und auto motor und sport darf den Boliden exklusiv auf dem Rundkurs testen



TEST

ABSTAND HALTEN

Im ersten Teil unserer Assistenzsystem-Testreihe nehmen wir Abstandstempomaten von fünf Modellen unter die Lupe



REPORTAGE

POLARES LADEN

Von Kiruna bis nach Mehamn. Mit Porsches Taycan durch Eis und Schnee zum nördlichsten Schnellladepunkt der Welt



FAHRBERICHT

VW ID. POLO

Wir konnten die elektrische Neuauflage des Kleinwagen-Klassikers bereits als getarntes Vorserienmodell fahren

Foto: Getty Images; Computerretusche: Larson

Das nächste Heft erscheint am **18. DEZEMBER 2025**



TEST

PORSCHE 911 TURBO S

Das umfangreich geliftete Topmodell der Zuffenhausener ist mit seinen 711 PS der stärkste Serien-911 aller Zeiten. Kann die Sportwagenlegende mit ihrem neuen 3,6-Liter-Boxermotor samt aufwendiger Hybridisierung überzeugen?



VERGLEICHSTEST

NEUER MERCEDES CLA GEGEN ALLE

Der elektrische Hoffnungsträger mit Stern tritt als reichweitenstarker CLA 250+ EQ gegen die vier Mittelklasse-Rivalen BYD Seal, Mazda 6e, Polestar 2 und Tesla Model 3 an

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

AUTO MOTOR UND SPORT **WELTWEIT**

Die Autozeitschriften der Motor Presse Stuttgart stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in sechs Ländern Europas und Asiens Titel, die eng zusammenarbeiten.

AUTO MOTOR UND SPORT WIRD VERÖFFENTLICHT IN

CHINA

Sogar in China gibt es eine Lizenzausgabe von auto motor und sport. Pro Jahr werden dort rund 55 000 Exemplare des Hochglanzmagazins verkauft



KROATIEN

RUMÄNIEN

SCHWEDEN

SLOWAKEI

UNGARN

WEITERE MAGAZINE DER AUTO MOTOR UND SPORT-FAMILIE:

AUTO ILLUSTRIERTE **SCHWEIZ**

AUTOMOVIL, AUTOVIA **SPANIEN**

AUTOMOBIL **TSCHECHIEN**

auto motor und sport

Gründer: Paul Pietsch, Ernst Troeltsch, Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch †.
Chefredaktion: Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer, Birgit Priemer.
Ressortleiter und Chefreporter: Stefan Cerchez (Mobilität & Service), Jens Dralle (Test & Technik), Uli Holzwarth (Gebrauchtmarkt), Jörn Thomas.
Test & Technik: Jens Dralle (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein (stv. Ltg.), Paul Englert (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.), Alexander Bernt, 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.
Mobilität & Service: Stefan Cerchez (Ltg.), Carina Belluomo (stv. Ltg.), Dirk Gulde, Sandro Vitale, Andrea Weller.
Gebrauchtmarkt: Uli Holzwarth (Ltg.), B.Eng. Annette Bender-Napp, Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Claudius Maintz (Autor).
News-Pool: Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital), Holger Wittich (Redaktionsleiter Digital), Uli Baumann, Andreas Of-Allinger.
Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Philipp Körner, Michael Schmidt.
autokauf: Uli Holzwarth (Ltg.).
ams professional: Thiemo Fleck (Ltg.), Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker.
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz.
Content Delivery Management: Paulina Ulherr (Junior CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).
Grafik-Pool: Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stellv.), Jürgen Decker (Senior Grafiker), Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafiker), Raoul Rainer, Saskia Schechter, Christian Traulsen, Michael Wehner, Nikolaos Kyrmanidis.
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.
Freie Fotografen: Maximilián Balázs, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm.
www.auto-motor-und-sport.de: Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital), Holger Wittich (Redaktionsleiter Digital), Patrick Lang (Ressortleiter Multimedia), Ulrich Baumann, Thomas Gerhardt, Tobias Grüner, Thomas Harloff, Andreas Haupt, Gregor Hebermehl, Luca Leicht, Andreas Of-Allinger, Torsten Seibt, Marcel Sommer.
Corporate Content: Stefan Cerchez (Chefredakteur)
TV: Dipl.-Ing. Alexander Bloch (Chefreporter).
Freie Mitarbeiter: Christian Schulte.
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, 07 11/182-01.
Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen), 07 11/182-12 41 oder -12 67, Fax: 07 11/182-19 58 (nicht für Anzeigen).
Redaktionsmanagement: Laura Huber, Diana Hespeler.
Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.).
Leserbriefe zu den Artikeln im Heft: Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart, redaktion_ams@motorpresse.de
Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:
AUTO Straßenverkehr (Chefredakteur Michael Pfeiffer), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Michael Pfeiffer), MOTORSPORT aktuell (Chefredakteur Marcus Schurig).
Geschäftsführer: Kay Labinsky.
Leitung Geschäftsbereich Publishing & Digital: Stefan Karcher.
Publisher Automobil: Maik Müller (Lead), Sandra Mugele, Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Andrea Stilz.
Für Anzeigen: 07 11/182-188, Fax: 07 11/182-13 49 oder -17 83.
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, 089/319 06-0, info@mzv.de, www.mzv.de
Abonnement: auto motor und sport-Abonnentenservice, Telefon Inland: 07 81/639-66 57, Telefon Ausland: (+49)781/639-66 58, motorpresse@burdadirect.de
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.auto-motor-und-sport.de/infoservice
Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).
Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.
Druck: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh, Printed in Germany.
Syndication/Lizenzen: Mail: order@mpi.de

auto motor und sport erscheint 14-täglich donnerstags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Einzelheft 4,90 €. auto motor und sport im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,60 €) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 119,60 € (Österreich: 135,00 €, Schweiz: 191,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studierende erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,94 €) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 76,44 € (Österreich: 87,36 €, Schweiz: 123,24 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). ams professional im Abonnement (auto motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) einschließlich E-Paper: Preis für 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von 5,10 €, davon 4,60 € ams-Magazin und 0,50 € ams-E-Paper) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 132,60 € (Österreich: 149,00 €, Schweiz: 209,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Mitglieder der DEKRA e.V. und des VDI e.V. erhalten 26 Ausgaben auto motor und sport mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 12 23, 77602 Offenburg, 07 81/639-61 02. 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 von 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: 07 81/84 61 02, automotorsport@datenschutzanfrage.de

auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern. Zurzeit ist die Anzeigen-Preisliste vom 1. Januar 2024 gültig. Gerichtsstand Stuttgart.

auto motor und sport (USPS no 00731670) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Known Office of Publication: Data Media (A division of Avant Imaging and Intergated Media ULC.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205. Postmaster: Send address changes to AUTO MOTOR UND SPORT, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo. NY 14205-0155, E-Mail: service@roltek.com Toll free: 1-877-776-5835

ISSN: 0005-0806.

RÜCKBLICK

AUS UNSEREM REDAKTIONSARCHIV

1955



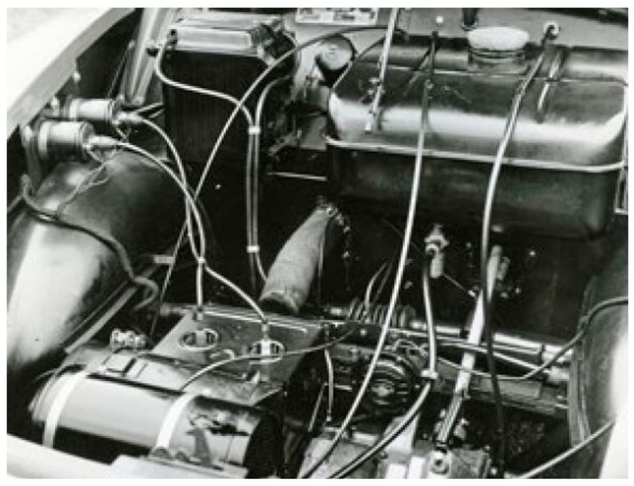
26/1955

- Test: Lloyd LP 600
- Technik: Metallgummirad
- Vorstellung: Rambler 1956

IM TEST: LLYOD LP 600

Der Lloyd wollte von je etwas anderes sein als nur ein fahrbarer Untersatz oder eine Fahrmaschine. Dazu sind der gebotene Fahrkomfort, die Raumverhältnisse und die Fahrleistungen effektiv zu gut.

Trotzdem liegen die Haltungskosten so, dass ein sehr **weit gesteckter Käuferkreis** mit ihm rechnen kann, vollends heute, wo die Pauschalanrechnung für regelmäßige Fahrten im Berufsverkehr auch für den Arbeitnehmer möglich geworden ist. Freilich ist die Auffassung der lokalen Finanzämter noch sehr unterschiedlich, ob der Lloyd nun als Motorrad oder Automobil zu gelten habe. Es ist mehr als ungerecht, ihn beim Finanzamt als Motorrad anzusehen, beim Steueramt dagegen als Auto versteuern zu müssen. Eine weitere Ungerechtigkeit sieht man darin, dass für ihn der Führerschein Klasse 3 grundsätzliche Bedingung ist, während genauso schnelle Rollermobile mit 250-Kubik-Motoren von älteren Besitzern des Führerscheins 4 ohne Weiteres gefahren werden dürfen. Andererseits ist der Lloyd **ein echtes Automobil,** ein Faktum, mit dem jeder Lloyd-Käufer rechnet. Dass er das tut und offenbar zufrieden ist, geht aus der Tatsache hervor, dass Lloyd nach Volkswagen und Opel an dritter Stelle in den Neuzulassungen steht.





Fotos: Getty Images, Hersteller, Hans Peter Seufert

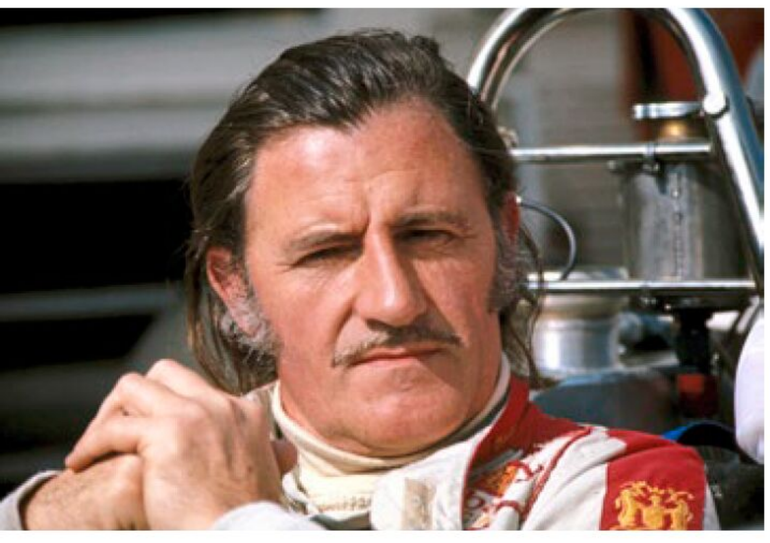
Preis: 3680 DM; 5,5 l/100 km; 596 cm³; 19 PS; Vmax: 102 km/h



Range Rover: 3,5-Liter-V8; 132 PS

DER ALLESKÖNNER

So wenig Probleme das Auto auf der Straße bereitet, so günstig ist der Eindruck auch, sobald feste Wege verlassen werden. Im Gegensatz zu anderen Autos dieser Art ist beim Range Rover der Vierradantrieb **ständig im Einsatz,** sodass bei stärker anwachsenden Fahrwiderständen nur noch über einen kleinen Hebel eine Geländeübersetzung gewählt werden muss.

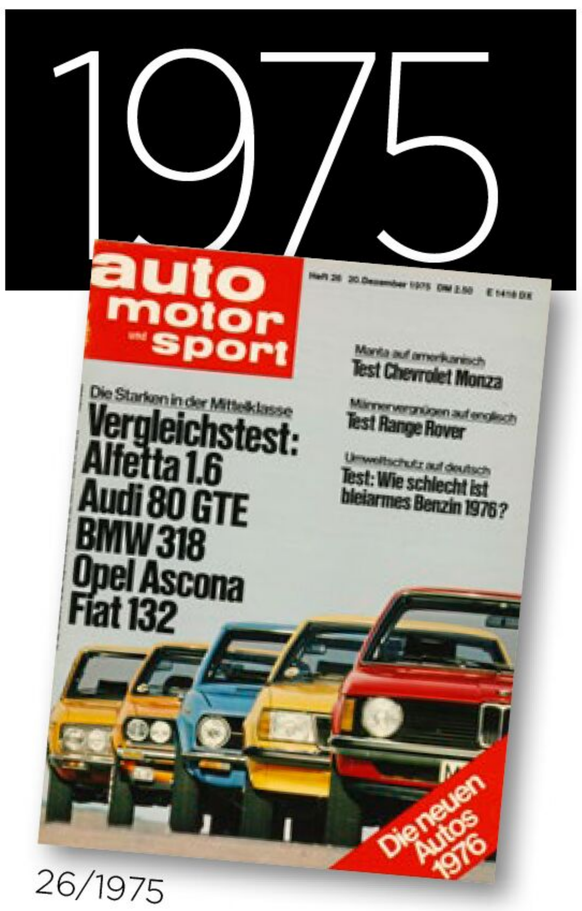


Abgestürzt im Nebel: Graham Hill

IN MEMORIAM GRAHAM HILL

Der schnauzbärtige Hill war der letzte Vertreter jener Fahrergeneration, die sich **aus der Herrenfahrer-Ära** in das neue Zeitalter steriler Grand-Prix-Geschichten herüberrettete. Mit Erfahrung und Instinkt gewann er 14 Grand-Prix-Rennen, die 24 Stunden von Le Mans und die 500 Meilen von Indianapolis. Das Preisgeld für diesen Sieg investierte er in jene Piper Aztec, mit der er jetzt abstürzte. Mit Graham Hill, der mit seiner Crew von Testfahrten im südfranzösischen Paul Ricard kam, verliert der Motorsport mehr als nur einen Fahrer. Er verliert eine Institution, eine seiner **mythischen Figuren.**

1975



26/1975

- Vergleichstest: Mittelklasse
- Test: Chevrolet Monza
- Porträt: Lela Lombardi

ONLINE LESEN Alle auto motor und sport-Hefte seit 1946 ab 39 €/Jahr auf https://ams.zwischengas.com

THAT'S FAHR VERGNÜGEN*

*THE ENJOYMENT OR PLEASURE **CHRISTIAN MENZEL** DERIVES FROM DRIVING CARS

DEIN NEUER **YOUTUBE-KANAL**

SCAN ME

fahrvergnuegen_ fahrvergnuegen_ FahrvergnuegenDE

1&1 Weihnachts-Special

Für jeden das passende Weihnachtsgeschenk – jetzt bei 1&1
zu Top-Preisen und inklusive Mobilfunktarifen.*

1&1 – Immer wieder besser.



TOP-ANGEBOTE FÜR IHR FEST!*



Kids Watch
ab **7,99** €/Monat*
DAUERHAFT!

Handy
ab **9,99** €/Monat*
DAUERHAFT!

z.B. Samsung Galaxy A17
inkl. 1&1 All-Net-Flat XS (10 GB)

Laptop / Tablet
ab **14,99** €/Monat*
DAUERHAFT!

z.B. Samsung Galaxy Tab A11
inkl. 1&1 Daten-Flat S (10 GB)

1&1

1und1.de

24/7 **0721 / 960 6000**
Sie erreichen uns rund um die Uhr kostenlos aus dem 1&1 Netz.

MEMBER OF united internet

*Z.B. das Samsung Galaxy A17 5G in Verbindung mit 1&1 All-Net-Flat XS mit Multicard und 10 GB Highspeed-Volumen/Mon. (bis zu 300 MBit/s Download/bis zu 50 MBit/s Upload, danach je max. 64 kBit/s), 9,99 €/Mon. Mit Einmalzahlung 30,– € zahlbar bei Vertragsende, spätestens nach 36 Vertragsmonaten. Oder ohne Einmalzahlung bei Auswahl eines neuen Geräts bei 1&1 und Rücksendung des Altgerätes in gebrauchsfähigem Zustand. Alternativ wird treuen Kunden, sofern der Vertrag nach 36 Monaten noch besteht, die Einmalzahlung im 36. Monat automatisch gutgeschrieben, sodass sie sich auf 0,– € reduziert (Geräterückgabe hierfür nicht erforderlich). Gratis Telefonieren u. Surfen gilt nicht für Sonder- u. Premiumdienste, Verbindungen aus Deutschland ins Ausland sowie Roaming außerhalb EU gemäß Preisliste. Oder z.B. das Galaxy Tab A11 5G in Verbindung mit 1&1 Daten-Flat S mit 10 GB Highspeed-Volumen/Mon. (bis zu 300 MBit/s Download/bis zu 50 MBit/s Upload, danach je max. 64 kBit/s) für 14,99 €/Mon. Einmalige Zahlung 80,– € zahlbar bei Vertragsende, spätestens nach 36 Vertragsmonaten. Gleichzeitig wird treuen Kunden, sofern der Vertrag dann noch besteht, die Einmalzahlung im 36. Monat automatisch gutgeschrieben, sodass sie sich auf 0,– € reduziert. Bereitstellungspreis je 39,90 €. Oder z.B. die TCL Kids Watch für 7,99 €/Mon. in Verbindung mit 1&1 Kids mit 1 GB Highspeed-Volumen/Mon. (bis zu 50 MBit/s Download/bis zu 25 MBit/s Upload, danach je max. 64 kBit/s). Telefonie/SMS: 100 Freieinheiten für Telefon-Minuten und/oder SMS pro Monat in alle Fest- und Mobilfunknetze innerhalb Deutschlands, des EU-Auslands und aus EU nach Deutschland plus Island, Liechtenstein und Norwegen, danach jeweils Sperre. Kostenkontrolle durch voreingestellt gesperrte kostenpflichtige Sonder- und Servicerufnummern der Rufnummerngassen 0900, 0180, 118 und 0137 bei Inlandsnutzung, Premium-Voice/SMS, internationale Verbindungen aus Deutschland ins Ausland sowie Roaming-Verbindungen; Internationale Verbindungen aus Deutschland ins Ausland sowie Roaming-Verbindungen auf Kundenwunsch wieder aktivierbar; Preise gemäß Preisliste. Auf Wunsch inklusive Einrichtungshilfe für Kinderschutz-Apps Google Family Link oder Apple iOS Kinderschutz. Bereitstellungspreis 19,90 €. Nur zur Nutzung durch Kinder des Vertragspartners. Energieeffizienz: S25 FE: B, A17 5G: B, Z Flip7: B, Tab A11: D. Je 24 Monate Mindestvertragslaufzeit. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Preise inkl. MwSt. 1&1 Telecom GmbH, Elgendorfer Straße 57, 56410 Montabaur. WEEE-Nr. DE13470330



Volkswagen

Für Marion, Mark, Mimi, Nacho
und Balu. Für alle.

T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0–5,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 136–128 g/km;
CO_2-Klassen: E–D. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.



Der neue T-Roc
Rockt nicht nur die Straße.

T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0–5,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 136–128 g/km;
CO_2-Klassen: E–D. ¹Optional bestellbar ab Style und R-Line. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.



Eigentlich wolltet ihr die Garage entrümpeln, aber dann habt ihr eine Jamsession mit dem neuen T-Roc gestartet. Der rockt mit seinem Soundsystem „Harman Kardon“[1], aber nicht nur die Ohren, sondern mit seinem zukunftsweisenden Design und modernen Interieur auch die Augen. Und dass nicht nur Gitarre, Schlagzeug und Querflöte in seinen bis zu 1.350 Liter großen Kofferraum passen, versteht sich von selbst. Und nun Rock ’n’ Roll mit seinen 110 kW (150 PS).

Mehr zum neuen T-Roc?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/der-neue-t-roc.html

Wenn ihr schon heute wisst, was ihr morgen fahren wollt.
Der Golf mit intelligentem Sprach-assistenten IDA und ChatGPT.

Ihr müsst noch sooooo viele Hausaufgaben erledigen. Dabei wollt ihr doch raus zum Spielen. Also ab mit Papa zu seinem Golf, IDA befragen und aus-nahmsweise ein bisschen Hilfe holen. Dabei wird euch nicht nur Mathe klar, sondern auch, dass ihr so schnell wie möglich den Führerschein machen wollt.

Mehr zum Golf?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/golf.html

Golf: Energieverbrauch kombiniert: 5,7–5,1 l/100 km;
CO_2-Emissionen kombiniert: 130–117 g/km; CO_2-Klasse: D.
Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.





Wenn aus dem chilligen Sofa-Sonntag ein „Es geht los, los, los!“ wird.

Der ID.7 GTX Tourer mit 250 kW (340 PS)[1].

ID.7 GTX Tourer: Energieverbrauch kombiniert: 18,8–16,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A. [1] Gem. UN-GTR.21 ermittelte Maximalleistung. Die Maximalleistung ist bei möglichst hohem Ladezustand und optimalem Betriebstemperaturbereich der Hochvoltbatterie verfügbar. Die in der individuellen Fahrsituation zur Verfügung stehende Leistung ist abhängig von variablen Faktoren wie z. B. Außentemperatur, Temperatur-, Lade- und Konditionierungszustand oder physikalische Alterung der Hochvoltbatterie. [2] In der reichweitengünstigsten Ausstattungsvariante des ID.7 GTX Tourer mit 86,0 kWh Netto-Batterie-Energieinhalt auf dem Rollenprüfstand ermittelte Reichweite. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis u. a. abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrende/Zuladung, Topografie und dem Alterungs- und Verschleißprozess der Batterie ab. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.



Lieblingsserie gucken, dazu entspannt Kuchen und Tee:
Das war der Plan. Doch dann kam alles anders.
Ein Tritt und es ging los, und zwar ganz schnell. Ganz schnell
seid ihr auch mit eurem ID.7 GTX Tourer mit Allradantrieb –
und zwar im nächsten Kreißsaal, egal wo, dank
hoher kombinierter Reichweite von maximal 584 km.[2]

Mehr zum ID.7 GTX Tourer?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/der-neue-id-7-gtx-tourer.html





Wenn sich das Umzugs-unternehmen im Tag geirrt hat.
Der T-Cross mit flexiblem Raumkonzept.

Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.



Da stehst du nun mit deinem Karton-Berg. Und jetzt? Du klappst die Rücksitzbank in deinem T-Cross um, schiebst den Beifahrersitz nach vorn und klappst die Lehne weg – und schon hast du genug Platz, um alles in deinem privaten Umzugsauto zu verstauen. Und per Sprachsteuerung rufst du dann dein Umzugsunternehmen an, dass bereits alles erledigt ist.

Mehr zum T-Cross?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/der-t-cross.html


GTI
TWFO
71224



Wenn auch du in Sekundenschnelle von 0 auf 100 sprinten könntest.

Der Golf GTI
mit 195 kW (265 PS)
und adaptivem
Sportfahrwerk.

Gran Turismo Injection. Kurvenjäger und Asphaltfresser. Sportwagen im Tarnanzug. Ikone der Sportlichkeit. Für die Straße geboren. Oder einfach: dein Golf GTI. Nur parken solltest du ihn richtig – dann kann dich nichts mehr ausbremsen.

Mehr zum Golf GTI?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/golf-gti.html

Golf GTI: Energieverbrauch kombiniert: 7,3–7,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 166–161 g/km; CO_2-Klasse: F. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.

Wenn nicht nur du und Nacho genau wisst, wo zu Hause ist.
Der Tiguan mit „Memory-Funktion für Park Assist Pro“.[1,2]

[1] Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, das Assistenzsystem zu übersteuern, und wird nicht von seiner Verantwortung entbunden, das Fahrzeug umsichtig zu fahren, im Rahmen der Grenzen des Systems. [2] Optional verfügbar. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.



Du kommst nach Hause und beobachtest, wie Nacho
in seine Katzenwelt eintaucht. Genau wie der Tiguan mit seiner
„Memory-Funktion für Park Assist Pro“[1,2] weiß auch Nacho,
wo sein Zuhause ist. Nur automatisch einparken kann er nicht.

Mehr zum Tiguan?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/tiguan.html





Wenn nur du und Balu lange zum Energieauftanken braucht.

Der ID.4 GTX mit Schnellladung.

ID.4 GTX: Energieverbrauch kombiniert: 16,9 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A. [1] Gem. UN-GTR.21 ermittelte Maximalleistung. Die Maximalleistung ist bei möglichst hohem Ladezustand und optimalem Betriebstemperaturbereich der Hochvoltbatterie verfügbar. Die in der individuellen Fahrsituation zur Verfügung stehende Leistung ist abhängig von variablen Faktoren wie z. B. Außentemperatur, Temperatur-, Lade- und Konditionierungszustand oder physikalische Alterung der Hochvoltbatterie. [2] In der reichweitengünstigsten Ausstattungsvariante des ID.4 GTX mit 79,0 kWh Netto-Batterie-Energieinhalt auf dem Rollenprüfstand ermittelte Reichweite. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis u. a. abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrende/Zuladung, Topografie und dem Alterungs- und Verschleißprozess der Batterie ab. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen.



Berge, Wälder, Steppen und Moore: Ihr habt sie alle abgegrast und seid jetzt komplett erledigt. Im Gegensatz zu euch hängt der ID.4 GTX aber nicht in den Seilen, sondern ist schnell wieder fit. Und bringt euch mit 250 kW (340 PS)[1] bis zu 529 km² weit, während sich Balu im bis zu 1.575 Liter großen Kofferraum ausruhen kann.

Mehr zum ID.4 GTX?
Jetzt QR-Code scannen oder hier informieren:
volkswagen.de/de/modelle/id4-gtx.html



Der neue ID. Polo kommt. Bald.

Elektrisch. Effizient. Einzigartig.

Autostadt
Der Erlebnisort für Familien, Automobilfans,
Wissbegierige und Genussmenschen.
Für alle: autostadt.de

Jetzt Lieblingsmodell finden
und Probefahrt vereinbaren:
volkswagen.de

Seriennahe Studie. Stand 11/2025.