

Nur
2,99
Euro

STRASS

Heft 1 11. Dezember 2025

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



Cupra Raval



Honda
Prelude



Skoda Epiq

Nissan
Micra



Renault
Twingo

Neuheiten 2026

Diese Autos
kommen im
nächsten Jahr



VW ID. Cross



BMW iX3



Seat Ibiza



Dacia Sandero



Audi A2 e-tron



Top-Test
Audi Q3 Sportback



Fahrbericht
Peugeot 308 Facelift



Vergleichstest Citroën C3 Aircross
gegen Dacia Duster Hybrid

Strom zu teuer

Ministerpräsident Michael
Kretschmer im Interview

Winter-Service

So machen Sie Ihr Auto fit für die
kalte Jahreszeit

System-Frage

Car2X – welche Gefahren-
Warnung ist besser?



Fahrbericht
Toyota C-HR+



Test Jeep Avenger 4xe



Vergleichstest Kia EV6 GT gegen
Tesla Model Y und Polestar 4

Gebrauchtwagen Praktische Alternative: BMW Dreier GT

Motor Klassik-Leserwahl 2026

KLASSIKER WÄHLEN – TRAUMAUTO GEWINNEN!

Gewinnen Sie mit etwas Glück einen Mazda MX-5

MotorKlassik
TRENDWELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON **auto motor sport**

190 E 2.3-16
300 SL
600
C 111
SSKL

Stern-Stunden
Die besten Mercedes-Benz aller Zeiten!

Wie arbeiten die Profis in Maranello? Besuch bei Ferrari Classiche
Englische Exzentrik für wenig Geld Rover 3500 & Vanden Plas 1500
Der Ami für Radikal-Individualisten Schräger Vogel: AMC Pacer

Auf den Spuren des Rallye-E...
Im VW Käfer
▶ Matra Murena im Service-C

MotorKlassik

Das abgebildete Fahrzeug kann in Ausstattung und Farbe vom Gewinn abweichen.



Der Ministerpräsident hat recht

Politiker werden eigentlich ständig kritisiert. Wir wollen jetzt einmal eine Ausnahme machen. Denn was der Ministerpräsident von Sachsen, Michael Kretschmer, AUTO Straßenverkehr im Exklusiv-Interview erzählte, kann man wirklich nur gut finden. Dass beispielsweise der Strompreis in Deutschland viel zu hoch sei, um die Elektromobilität nach vorne zu brin-

gen. Und dass auch eine E-Auto-Prämie für Haushalte mit niedrigem Einkommen helfen würde. Auch für das VW-Werk in Zwickau will er sich einsetzen. Alles wohlformulierte Vorsätze, die es jetzt umzusetzen gilt. Da sind die Mittel und Wege des Ministerpräsidenten allerdings stark eingeschränkt. Vieles wird in Berlin entschieden, manches auch in Brüssel.

Aber auch da scheint die Front der Dogmatiker zu bröckeln und ein realistischeres Bild vom Technologiewandel in der Automobilindustrie und von deren Kunden einzukehren. Das Verbrennerverbot ab 2035 soll aufge- weicht werden, so der Bundeskanzler, hocheffiziente und umweltfreundliche Verbrenner-Technologie weiter erlaubt sein. Ist ja auch logisch. War-

um sollen Schiffe, Lokomotiven, Flugzeuge und Gaskraftwerke weiterhin fröhlich fossile Brennstoffe verheizen dürfen und der Privatmann nicht? Und man muss sich auch ehrlich machen und sehen, dass unser Einfluss auf das Weltklima sehr gering ist. Die Hauptverursacher des Klimawandels sitzen in den USA und in China.

Ihre Redaktion

NACHRICHTEN

4 **AUTO aktuell** Neues rund ums Auto

NEUHEITEN

- 6** **Titelthema** Modellfeuerwerk im neuen Jahr – alle wichtigen Neuheiten mit und ohne E-Motor
- 14** **Am Start** Cupra Raval – so spaßig fährt sich der neue kleine Stromer aus dem VW-Markenreich
- 16** **Am Start** Peugeot 308 – harmonischer Charakter, mehr Leistung: Das Facelift ist sehr gelungen. Fahrbericht
- 18** **Am Start** Toyota C-HR+ – der elektrische Crossover ist mit drei Antriebsvarianten erhältlich. Erster Fahreindruck

TEST

- 20** **Vergleichstest** Citroën C3 Aircross und Dacia Duster – zwei kompakte Hybrid-SUV zum kleinen Preis
- 26** **Top-Test** Audi Q3 – bisher war der Kompakt-SUV ein Bestseller. Wie gut ist die Neuaufgabe? Mit Kaufberatung
- 30** **Vergleichstest** Kia EV6, Polestar 4, Tesla Model Y – drei Mittelklasse-SUV mit E-Antrieb
- 62** **Test** Jeep Avenger 4xe – die kleine Freiheit: Dreizylinder, E-Motor im Heck und Teilzeit-Allradantrieb
- 64** **Test** VW Caddy Maxi eHybrid – klasse Heck-Flügeltürer mit sehr viel Platz und großer E-Reichweite, aber teuer

KAUFBERATUNG

38 **Der bessere Kauf** Den neuen Clio nehmen oder den alten?

WISSEN TANKEN

- 44** **Bye-bye, Ford Focus** Ein früherer Welt-Bestseller tritt ab
- 46** **Software bei BMW** Das „Heart of Joy“ für die Neue Klasse
- 50** **Interview** Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer über Strompreise, E-Auto-Prämie und Technologieoffenheit

SERVICE

- 36** **Neuheitenkalender 2026** Von Alpine bis XPeng – wann welche Neuheiten nächstes Jahr in den Handel kommen
- 52** **Winterzeit** Acht Tipps für eine sichere Fahrt

GEBRAUCHTWAGEN

58 **Unter der Lupe** Der BMW Dreier GT (F34, 2013 bis 2020) punktet mit Preis, Raum, Haltbarkeit und Komfort

REISE

42 **Schau statt Stau** Den Inn entlang von Linz gen Passau

REPORTAGE

68 **Kommunikation unter Fahrzeugen** Car2X-Warntech- nologien im Duell: WLAN gegen Mobilfunknetz

RUBRIKEN

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

Titelthemen



KAUFBERATUNG Renault Clio – neues und altes Modell im Vergleich



14 **AM START** Cupra Raval mit einer Menge Fahrspaß



64 **TEST** Stimmig, aber teuer: VW Caddy Maxi eHybrid



42 **SCHAU STATT STAU** Der schönste Weg nach Passau



46 **WISSEN TANKEN** Fahrspaß aus dem Rechner bei BMW

ALLE AUTOS IN DIESER AUSGABE

Abarth 600e	5	Ford Focus	44	Peugeot 308 SW	16
Audi A2 e-tron	6	Honda Prelude	8	Polestar 4	30
Audi Q3 Sportback	26	Hyundai Crater	5	Renault Clio	38
BMW Dreier GT	58	Hyundai Santa Fe	5	Renault Twingo	11
BMW iX3	7, 46	Jeep Avenger 4xe	62	Seat Ibiza	12
Cadillac Optic	7	Kia EV6 GT	30	Skoda Epiq	12
Citroën C3 Aircross	20	Kia K4	5, 9	Suzuki Vitara	4
Cupra Leon	4	Mazda CX-5	10	Tesla Model Y	30
Cupra Raval	7, 14	Mercedes CLA	10	Toyota bZ4X Touring	13
Dacia Duster	20	Nissan Micra	10	Toyota C-HR+	18
Dacia Jogger	4	Opel Astra	4	Volvo ES90	13
Dacia Sandero Stepway	8			VW Caddy Maxi	64
Fiat Dolce Camper	5			VW ID. Cross	12



Facelift für den Astra

Rund vier Jahre nach der Markteinführung frischt Opel die aktuelle Modellgeneration des Astra mit **EINIGEN ÄNDERUNGEN** am und unter dem Blechkleid auf.



Im nächsten Jahr feiert Opel 90 Jahre Kompaktklasse, die mit dem Ur-Kadett 1936 startete, sowie 35 Jahre Astra. Passend dazu präsentiert sich dessen sechste Generation im Januar auf der Brüsseler Motor Show frisch aufgebügelt. Von außen gibt sich der Facelift-Astra an der modifizierten Front mit Lichtleiste und beleuchtetem Opel-Logo zu erkennen. Auf Wunsch ist er mit der jüngsten Ausführung der Matrix-LED-Lichttechnologie aus dem Grandland zu haben, bei der

beide Scheinwerfer über je 25 600 Pixel verfügen, um den Gegenverkehr hochpräzise aus dem Lichtkegel auszuschneiden. Fahrer und Beifahrer blicken auf ein modifiziertes Cockpit und nehmen auf den aus dem Fronterra bekannten patentierten Sitzen Platz, die in der Mittelbahn eine Vertiefung zur Entlastung des Steißbeins besitzen. Beim Astra Electric erhöht eine auf 58 kWh erweiterte Akkukapazität die WLTP-Reichweite um 34 auf 454 km. Als weitere Antriebe

stehen der bereits im letzten Sommer eingeführte Plug-in-Hybrid mit 196 PS und 83 km elektrischer Reichweite sowie die beiden bekannten Triebwerke zur Wahl – der 48-V-Hybrid-Benziner mit 145 PS und der Diesel mit 130 PS. Preise nennt Opel zum Bestellstart im Februar, die Markteinführung erfolgt im April.



Preise für den Jogger Facelift

DACIA überarbeitet den Jogger. Der fünf- oder siebensitzige Allrounder bekommt zwei stärkere Motorisierungen – die Hybridvariante leistet 155 PS, der Dreizylinder-Turbo liefert 120 PS und läuft auch mit Flüssiggas. Retuschen am Exterieur, beim Infotainment sowie bei Bedienung und Assistenz runden die Modellpflege ab. Die Preise starten bei 18 290 Euro (110 PS); der 155-PS-Hybrid kostet 26 390 Euro. Anfang 2026 rollt das Facelift-Modell zu den Händlern.



Neuer Antrieb für den Vitara

SUZUKI hat beim Vitara den 1.5 Dualjet mit automatisiertem Schaltgetriebe und Vollhybridantrieb aus dem Programm genommen. Stattdessen steht nur noch der mit Front- oder Allradantrieb (Allgrip) kombinierbare aufgeladene 1,4-Liter-Boosterjet-Vierzylinder zur Wahl. Er leistet jetzt 110 statt bislang 129 PS bei unverändert 235 Nm ab 2000/min und lässt sich auch als Allgrip mit einem 2500 Euro teuren Sechsstufen-Automatikgetriebe kombinieren.

Schärferer Leon mit 325 PS

CUPRA legt im ersten Quartal 2026 den Leon VZ in einer limitierten Serie von 1500 Stück auf. Sein Zweiliter-Turbo leistet 325 PS; sie strömen über ein Doppelkupplungsgetriebe auf die Vorderachse. Dort steigert ein Sperrdifferenzial die Traction, die Bremsen sind mit Sechskolben-Sätteln bestückt. Der Leon VZ soll den Nullhundert-Sprint in 5,4 Sekunden erledigen und etwa 270 km/h Spitze rennen. Der Preis? Noch offen, aber wahrscheinlich um 55 000 Euro.



Ausblick auf den Grande Panda SUV

FIAT hat auf dem Autosalon im brasilianischen São Paulo den Dolce Camper als Konzeptfahrzeug vorgestellt. Die wenigen Infos zu ihm sind vage: Als Basis dient eine „Multi-Energie-Plattform“ von STLA, die mit Verbrennern, Hybrid- und Elektroantrieben bestückt werden kann. Optisch deutet der Dolce Camper auf eine der weiteren Ableitungen des Grande Panda hin, die bei dessen Präsentation in Aussicht gestellt wurden. Aus dem kleinen Italiener soll eine ganze Modellfamilie entstehen – darunter auch ein familientauglicher SUV im Stil des Opel Frontera oder Citroën C3 Aircross.



Ab 29 990 Euro

KIA bringt den neuen K4 Anfang 2026 nach Europa. Der Kompakte, der den Ceed ablöst, kann schon jetzt bestellt werden – und zwar ausschließlich mit Benzinmotoren. Die beiden Dreizylinder, einer davon mit Mildhybrid, leisten 115 PS; bei den Vierzylindern sind es 150 beziehungsweise 180 PS. Ein Doppelkupplungsgetriebe ist fast überall Standard. Der 4,44 Meter lange K4 bietet viel Platz für Passagiere und Gepäck, eine eingängige Bedienung mit vielen haptischen Tasten und ein ausgewogenes Fahrwerk. Die Preise: 115 PS ab 29 990 Euro, 150 PS ab 33 890 Euro, 180 PS ab 36 890 Euro. Drei Ausstattungslinien stehen zur Wahl.



Vom Auto ins Netz

BIDIREKTIONALES LADEN bedeutet, dass E-Autos Strom aus ihrer Batterie über eine intelligente Wallbox ins Netz schicken, wenn sie ihn nicht selbst brauchen. Technisch ist das bei vielen schon möglich, finanziell war es aber unattraktiv, weil das Einspeisen besteuert wurde. Das hat der Bundestag jetzt abgeschafft. Von der Neuordnung werden E-Auto-Besitzer profitieren, die ihren Strom per Photovoltaik auf dem Dach selbst erzeugen – für sie wird das Auto zum rollenden Zwischenspeicher. Reich wird es sie aber wohl kaum machen: Studien gehen von rund 500 Euro Erlöspotenzial im Jahr aus.

Versuchsballon mit Ecken und Kanten



HYUNDAI hat auf der Los Angeles Auto Show die Studie Crater Concept präsentiert. Mit dem martialischen Showcar wollen die Koreaner testen, wie viel Gelände-Kompetenz ihnen zugetraut wird – in den USA sind bereits die höhergelegten Modelle ihrer XRT-Linie im Verkauf. Merkmale der Crater-Studie: ein E-Antrieb aus der Ioniq-Familie, zwei Sperrdifferenziale, ein Innenraum im robusten Expeditions-Look und neue Bedienlösungen.

KURZ NOTIERT

HYUNDAI hat die erst 2024 eingeführte aktuelle Generation seines großen SUV Santa Fe bereits überarbeitet. Die Vollhybrid-Variante leistet jetzt 239 statt 215 PS und darf Anhänger bis zwei Tonnen ziehen. Die Ausstattungs-



linien wurden neu geordnet, die Preise steigen leicht. Los geht's nun mit 59 750 Euro.

ABARTH ersetzt beim elektrischen 600e das Sondermodell Scorpionissima durch die neue Variante Competizione. Sie leistet weiterhin 207 kW und kommt mit Sperrdifferenzial, Sportbremsen und Racing-Sitzen. Bei ihr und beim etwas zivileren 600e Turismo (175 kW) sinken die



Grundpreise um je 3000 Euro. Die neuen Tarife: ab 41 990 beziehungsweise 45 990 Euro.

AUTO-ONLINE

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



Testen Sie das E-Paper von AUTO Straßenverkehr im digitalen Mini-

Abo! Im Onlineshop können Sie ein digitales Kurzonnenment abschließen, das sechs Ausgaben zum Preis von **9,49 Euro** umfasst. Das Angebot gibt es nur online auf www.autostrassenverkehr.de/epaperminiabo

Alle Neuen 2026

Ob komplett neu, Modellwechsel, Facelift oder zusätzliche Varianten einer bekannten Baureihe – in der großen **ÜBERSICHT** finden Sie alle Neuheiten, die im nächsten Jahr in den Handel kommen oder erstmals gezeigt werden.



A2 e-tron

AUDI

Nachdem der Hersteller mit einem Kraftakt den jahrelangen Neuheitenstau bei den wichtigsten Baureihen aufgelöst hat, geht es im nächsten Jahr wieder etwas ruhiger zu. Mit dem **RS 5** präsentiert Audi zum Start in die Formel 1 sein

erstes RS-Sportmodell auf Basis des PPC-Baukastens – angetrieben von einem elektrifizierten V6-Turbo mit mehr als 500 PS. Im Sommer stehen dann zwei SUV-Weltpremiere an: Nach elf Jahren Laufzeit erneuert Audi den **Q7** und stellt ihm

den noch größeren **Q9** zur Seite, der gegen BMW X7 und Mercedes GLS antritt. Beide Allradler bauen ebenfalls auf der Verbrennerarchitektur PPC auf und kommen als Fünf-, Sechs- oder Siebensitzer. Bei den vollelektrischen Baureihen

steht für den **Q4 e-tron** eine große Modellpflege auf dem Plan – und ein neues Einstiegsmodell. **A2 e-tron** ist als Name zwar nicht bestätigt, doch die Form des ID.3-Schwestermodells erinnert an das frühere Alu-Auto.

Fotos: Hersteller; Computerrutschen: Larson; Text: Peter Wolkstein

ALPINE

Anfang des Jahres startet die Auslieferung der **A390**, dem ersten SUV der Marke, mit drei Elektromotoren, Allradantrieb und bis zu 345 kW. Preis: ab 67 500 Euro. Für die Neuauflage der Markenlegende **A110** als elektrischer Sportwagen entwickelt Alpine eigens eine High Performance Plattform (APP). Weltpremiere auf dem Pariser Salon im Herbst.



A390

BYD

Von den vielen Baureihen im Portfolio verkaufen sich derzeit die am besten, die nicht ausschließlich mit Elektroantrieb zu haben sind. Deshalb schiebt BYD zu Jahresbeginn den **Atto 2 DM-i** mit Plug-in-Hybrid-Antrieb nach. In China bereits auf dem Markt: der **Atto 3** mit kleinem und der kompakte **Dolphin** mit größerem Facelift.



Atto 2 DM-i

BENTLEY

Mit dem 650 PS starken V8-Biturbo beschleunigt der **Bentayga Speed** bis auf 310 km/h. Der gleiche Antrieb steckt auch im neuen **Continental Supersports**; beide rollen 2026 zu den solventen Kunden. Für den **Flying Spur** ist eine Modellpflege vorgesehen. Möglicherweise zeigen die Briten nächstes Jahr auch ihr erstes E-Auto.



Bentayga Speed



BMW

Mit dem **iX3** (intern NA5) als erstem Modell der sogenannten Neuen Klasse beginnt bei BMW eine neue Zeitrechnung. Im Januar dürfen die Kunden die ersten Exemplare des elektrischen Mittelklasse-SUV in Empfang nehmen. Nur wenig später steht mit dem **i3** (NA0) als Limousine die Weltpremiere des nächsten Modells auf der flexiblen Technikarchitektur an, ebenso die des **Dreier-Nachfolgers** (G50) mit Verbrennungsmotoren. Beide tauchen rund ein halbes Jahr später im September bei den Händlern auf. Welche Perspektive sich den BMW-Fans in dieser Klasse künftig im Hochleistungsbereich bietet, zeigt die Studie **M3 Concept**, die im Oktober im Rahmen des Pariser Autosalons präsentiert

wird. Damit nicht genug: Im Mai steht für den großen **Siebener** inklusive **i7** nach vier Jahren Bauzeit ein Facelift an. Im Sommer enthüllt BMW die fünfte Generation des **X5** (G65) und mit dem **iX4** (NA7) eine Variante des iX3 mit Coupé-artigem Heck. Beide Baureihen starten noch vor Ende 2026 in den Markt. Auch danach bleibt die Schlagzahl außergewöhnlich hoch: In den nächsten zwei Jahren sollen insgesamt über 40 neue oder modifizierte Modelle kommen, die von den im iX3 eingeführten Innovationen profitieren. Gut möglich, dass von denen, die erst 2027 zu den Händlern rollen, einige noch im nächsten Jahr vorgestellt werden – etwa der **i3 Touring** (NA1) oder der nächste **X7** (G67).

CUPRA

2026 steht bei Cupra ganz im Zeichen des neuen Einstiegs-Stromers **Raval**, der als erstes Mitglied der neuen vollelektrischen Kleinwagenfamilie des VW-Konzerns an den Start gehen darf. Damit der größere Stromer **Born** dadurch nicht an Boden verliert, erhält er ein umfassendes Update. Für Freunde des Fünfsylinders bringt Cupra noch einmal den legendären **Formmentor VZ 5** zurück.



FERRARI



Nach den zahlreichen Premieren in diesem Jahr rollen die meisten Modellvarianten erst 2026 zu den Kunden. Den Anfang macht der Roma-Nachfolger **Amalfi**, gefolgt vom **12Cilindri Spider**. Dann geht mit dem **849 Testarossa** das neue Ferrari-Topmodell an den Start, als Ersatz für den SF90 Stradale. Mit 3,9-Liter-V8-Biturbo und drei E-Motoren bringt es der Plug-in-Hybrid auf 1050 PS. Der **849 Testarossa Spider** folgt im Herbst, zuvor erweitert mit dem **296 Speciale A** ein weiteres offenes Modell die breit gefächerte Palette. Eine Weltpremiere steht 2026 ebenfalls an: Der **Elettrica** ist das erste vollelektrische Modell von Ferrari. Erste Details des viertürigen Crossover mit GT-Charakter sind schon bekannt: 750 kW Systemleistung, 122-kWh-Akku mit 800-Volt-Technik und rund 530 km Reichweite.

INFO



BUGATTI verlangt von den Käufern des auf 250 Stück limitierten **Tourbillon** mit 1000 PS starkem V16 nicht nur extrem viel Geld (mindestens 3,8 Millionen Euro plus Steuern), sondern auch eine große Portion Geduld. Pro Jahr entstehen nur rund 80 Exemplare, die ersten sollen im Herbst 2026 ausgeliefert werden.



CADILLAC rundet mit einem weiteren SUV sein Angebot für den europäischen Markt nach unten ab. Der 4,82 Meter lange **Optiq** steht im Januar bei den Händlern und zeichnet sich vor allem durch eine üppige Serienausstattung aus. Der Antrieb des Stromers begnügt sich mit 224 kW, die Preise starten bei 65 000 Euro.



CITROËN legt im nächsten Jahr eine Pause ein. Der neue **C5 Aircross** steht bereits bei den Händlern; 2026 ist der SUV als Stromer mit etwas mehr Leistung und größerer Batterie für mehr Reichweite zu haben. Neu beim elektrischen Leichtfahrzeug **Ami**: das Sondermodell Darkside.

DS legt im nächsten Jahr seinen Bestseller neu auf. Die zweite Generation des Mittelklasse-SUV feiert als **DS N°7** ihre Premiere auf dem Pariser Autosalon.

FIAT hatte 2024 bei der Premiere des **Grande Panda** angekündigt, dass daraus eine ganze Modellfamilie entstehen soll, die bis 2027 jährlich um ein weiteres Mitglied ergänzt wird. Ob die Italiener 2026 als Nächstes einen **SUV** im Stil des Opel Frontera oder – wahrscheinlicher – den neuartigen **Fastback-SUV** präsentieren, ist noch offen.

Sandro Stepway



DACIA

Kein Modell bleibt unverändert: Vor Kurzem hat Dacia zahlreiche Modifikationen angekündigt, die alle fünf Baureihen betreffen und ab Jahresbeginn bei den Händlern stehen. **Sandro** und **Jogger** erhalten ein Facelift samt einem Cockpit mit digitalen Instrumenten und neuem Multimediasystem. Dazu gibt es veränderte Antriebe: Der LPG-taugliche, nun 1,2 Liter große Eco-G-Dreizylinder leistet 120 statt bisher 100 PS und ist wahlweise mit Doppelkupplungsgetriebe zu haben. Und beim Einliter-Turbo steigt die Leistung von 90 auf 100 PS. Im Jogger ersetzt

der Hybrid 155 aus dem Bigster den bisherigen Hybrid 140, der – aber erst nächsten Herbst – auch in den **Sandro Stepway** einzieht. **Duster** und **Bigster** erhalten einen neuen Allradantrieb aus LPG-tauglichem Benziner, Doppelkupplungsgetriebe und elektrisch angetriebener Hinterachse. Systemleistung: 154 PS. Zudem löst im Duster der aus dem Bigster bekannte TCe 140 den TCe 130, der Hybrid 155 den Hybrid 140 und der Eco-G 120 den Eco-G 100 ab. Beim **Spring** stecken die umfangreichen Änderungen allesamt unterm Blech. Servo-

lenkung, Federung und Fahrwerk sind anders abgestimmt, die neuen und stärkeren Elektromotoren leisten 70 und 100 PS. Dennoch steht der Nachfolger bereits in den Startlöchern. Intern **Evader** genannt, feiert der auf Basis des Renault Twingo entwickelte, in Europa statt in China gebaute und für 18 000 Euro angekündigte Stromer im Sommer Weltpremiere. Ähnlich ist es auch beim **C-Neo**, einem Crossover von der Größe des Bigster im Stil eines hochgesetzten Kombi im Off-road-Look. Beide kommen eventuell noch Ende 2026 in den Handel.



Ioniq 6 N

HYUNDAI

Zu Jahresbeginn ergänzen mit der zweiten Generation des Brennstoffzellen-SUV **Nexo** und der neuen Hochleistungs-Elektro-Limousine **Ioniq 6 N** zwei extreme, aber spannende Nischenmodelle das Hyundai-Portfolio. Auf ein deutlich breiteres Publikum zielt dagegen der kompakte **Ioniq 3**. Er basiert auf der Concept-Three-Studie, die einer der Stars der diesjähri-

gen IAA Mobility war, und soll als dynamische Alternative zum Kona Elektro das Stromer-Angebot von Hyundai erweitern. Ebenfalls mit batterieelektrischem Antrieb ist ab Mitte des Jahres der Großraum-Van **Staria** zu haben. Wieder mit – elektrifizierten – Verbrennungsmotoren kommt hingegen der Bestseller der Marke, der Tiguan-Konkurrent **Tucson**. Seine Neuauflage lässt allerdings noch bis Ende 2026 auf sich warten.

HONDA

Mit dem **Prelude** kommt im Frühjahr seit Langem mal wieder ein neues zweitüriges Coupé in den Handel. Honda erweitert den markentypischen Hybridantrieb mit 184 PS um ein virtuelles Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe. Preis: ab 49 500 Euro. Was kommt noch? **ZR-V** und **CR-V** erhalten eine Modellpflege ohne neue Antriebe.



Prelude

JEEP

Während die vollelektrische Allradvariante mit 276 kW noch dieses Jahr in den Handel kommt, stößt der **Compass 4xe** mit 195 PS starkem Plug-in-Hybrid erst nächsten Sommer dazu. Im zweiten Halbjahr 2026 folgen mit dem großen **Wagoneer S** und dem robusten **Recon** zwei neue batterieelektrische Modelle.



Wagoneer S

KGM

Seit diesem Jahr segeln die ehemaligen Ssangyong-Baureihen auch in Deutschland unter der KGM-Flagge. Für den **Actyon** als jüngstes Modell ist für 2026 ein Vollhybrid als zusätzlicher Antrieb zum bisherigen 1,6-Liter-Turbo vorgesehen. Zudem steht mit dem **Q300** der Nachfolger für den Pick-up Musso vor der Tür.



Actyon Hybrid



K4

KIA

Kaum eine Marke bringt im nächsten Jahr so viele neue Modelle in den Handel wie Kia – und beschränkt sich dabei keineswegs auf E-Autos. So taucht gleich zu Beginn der neue **K4** als Ersatz für den Golf-Konkurrenten Ceed bei den Händlern auf. Den Anfang macht die Steilheck-Limousine, mit dem **K4 Sportswagon** folgt mit zeitlichem Versatz auch wieder ein Kombi, der neben dem Ceed Sportswagon auch den ProCeed ablöst. Aus der Ceed-Familie bleibt nur der Crossover **XCeed** weiter im Angebot und wird wie der kleinere **Stonic** mit einem Facelift optisch ans aktuelle Kia-Design angeglichen. Der Großteil der vielen Neuheiten trägt jedoch einen batterieelektrischen Antrieb unter der Karosserie – und konzentriert sich mit Limousinen und SUV auf die gefragten Segmente bis zur Mittelklasse. Eine Ausnahme ist der **PV 5**,

der als Großraum-Van mit 400 km Reichweite eine Alternative zum VW ID. Buzz darstellt, aber mit Preisen ab 38 300 Euro deutlich günstiger ist. Von ihm kommt auch noch eine etwas kürzere Ausführung. Mit dem **EV5** nimmt Kia hingegen den Skoda Enyaq, mit dem auch als Fastback erhältlichen **EV4** den ID.3 ins Visier. Die technische Basis – mit 400 Volt Systemspannung, 150-kW-Motor und bis zu 81,4 kWh großem Akku – ist aus dem **EV3** bekannt. Weitere Varianten sind ebenfalls vorgesehen: So kommt der EV4 auch mit Allradantrieb und in einer stärkeren GT-Ausführung. Letztere ist 2026 auch für den EV3 zu haben. Was noch fehlt, ist ein Angebot im Einstiegssegment bis 30 000 Euro. Dazu schickt Kia im Frühjahr die Serienversion des **EV2** Concept gegen VW ID.Cross und Skoda Epiq ins Rennen.

LEAPMOTOR

Wie beim C10 ergänzt beim gerade gestarteten SUV **B10** im nächsten Jahr eine Range-Extender-Variante die rein elektrische Ausführung. Und mit dem **B05** steigt Leapmotor nun auch in die Golf-Klasse ein. Preissensible E-Auto-Fahrer dürfte der neue, 4,20 m lange City-SUV **B03X** interessieren, der nächsten Herbst deutlich unter 30 000 Euro starten soll.



LUCID

Bislang umfasst das Angebot des amerikanischen Elektroauto-Herstellers nur die überzeugende Oberklasse-Limousine Air. Mit dem darauf basierenden **Gravity** tritt Lucid nun auch im gehobenen SUV-Segment an. Der Siebensitzer wartet mit bis zu 750 km Reichweite auf und startet knapp unter 100 000 Euro. Auslieferung ab Februar.



INFO

FORD beschränkt sich im nächsten Jahr auf technische Updates bei seinen vollelektrischen Pkw-Modellen. **Explorer** und **Capri**, die auf der MEB-Plattform von VW basieren, profitieren – mit zeitlicher Verzögerung – von den Verbesserungen der ID-Modelle. Auch der **Puma Gen-E** erhält ein Update, das unter anderem die Reichweite etwas erhöhen soll.

GENESIS konzentriert sich mittlerweile auf Elektroautos, das Angebot beschränkt sich nun auf drei Modelle: G80, GV70 und den jüngst modifizierten GV60, der im nächsten Jahr um den besonders dynamischen **GV60 Magma** mit der Technik aus dem 650 PS starken Ioniq 5N von Hyundai ergänzt wird.

GWM kommt mit den Autos der beiden Marken Ora (Elektro-Limousinen) und Wey (Plug-in-Hybrid-SUV) hierzulande bislang nur auf sehr überschaubare Stückzahlen. Das soll sich mit dem Start der weltweit erfolgreichsten GWM-Marke **Haval** ändern. 2026 kommen mit dem **Jolion Pro**, dem **H6** und einem weiteren **D-Segment-Auto** drei erschwingliche SUV mit Benzin- und Hybridantrieb auch nach Deutschland. Und **Ora** bringt mit dem **05** einen kompakten SUV mit drei verschiedenen Antriebsarten.

JAGUAR kehrt 2026 endlich wieder zurück auf die Bühne der Autohersteller – und läutet Ende des Jahres mit einem **GT-Viertürer** die ausschließlich voll-elektrische Zukunft der Marke ein.



LAND ROVER bringt im nächsten Jahr die batterieelektrische Variante des **Range Rover** an den Start – mit zwei Motoren, 405 kW und einem 118-kWh-Akku für mindestens 500 km Reichweite. Zudem dürfte der **Range Rover Sport** eine Modellpflege erhalten.

MG hat für 2026 einige Neuheiten im Köcher. So erhält der **MG4** zu Jahresbeginn ein umfangreiches Facelift. Zeitgleich geht mit dem **MG S6** ein neuer kompakter Elektro-SUV an den Start, gefolgt vom größeren **MG S9** mit Plug-in-Hybrid-Antrieb. Schließlich rundet ein weiteres E-Modell im **B-Segment** das Portfolio von MG in Deutschland ab.

MERCEDES

Was für BMW der iX3 darstellt, sind bei Mercedes die neuen Elektromodelle **CLA** (BR 174) und **GLC EQ** (X 540). Während der CLA EQ schon ausgeliefert wird, ist es beim GLC EQ erst im Mai so weit. Doch bis dahin ist das Neuheitenfeuerwerk bei Mercedes schon in vollem Gange. So startet im Januar der **CLA Hybrid**, gefolgt vom **CLA Shooting Brake** im März. Im Frühjahr geht – ebenfalls auf der MMA-Plattform – auch der neue **GLB EQ** an den Start, die Weltpremiere findet noch dieses Jahr im Dezember statt. Als viertes MMA-Modell folgt Ende 2026 der neue

GLA EQ. In der Mittelklasse zieht die ebenfalls neue MB.EA-Architektur mit 800 Volt analog zum GLC EQ im Herbst auch in die **elektrische C-Klasse** ein. Bereits im Frühjahr erhält die entsprechende Verbrenner-Baureihe eine umfangreiche Modellpflege. Ebenfalls aufgefrischt werden die großen SUV **GLE** (V 167) und **GLS** (X 167) sowie der **EQS** (V 297), der unter anderem neue Antriebe und Akkus mit 800-Volt-Technik erhält. Auch die **S-Klasse** (W 222) kommt in den Genuss zahlreicher Änderungen, die Technik, Design, Infotainment und Assistenz-

systeme umfassen. Der V12 soll jedoch weiterhin im Angebot bleiben. War's das? Keineswegs. Im Frühjahr präsentiert Mercedes zudem den Nachfolger der seit 2014 gebauten V-Klasse auf der neuen VAN.EA-Plattform. Er startet als **VLE EQ** mit großem Akku für mehr als 500 km WLTP-Reichweite und 800-Volt-Technik für kurze Ladezeiten. Fehlt nur noch die sportliche Tochter AMG: Neben einem potenten **CLA AMG EQ** steht auch der Nachfolger des GT-Viertürers bereit – als Serienausführung der Elektro-Sportwagen-Studie **AMG GT XX**.



CLA Shooting Brake

CX-5



MAZDA

Vorgestellt und bestellbar ist er bereits, doch zu den Kunden kommt die dritte Generation des **CX-5** erst ab März. Im Gegensatz zu den Vorgängern beschränkt sich die Neuauflage des Mazda-Bestsellers (ab 34 990 Euro) nur auf einen Vierzylinder mit 2,5 Litern Hubraum, der als Sauger mit 141 PS vergleichsweise zahm wirkt. Front- und Allradantrieb stehen zur Wahl, ein Automatikgetriebe ist serienmäßig. 2027 soll ein Vollhybrid folgen. Für E-Auto-Freunde kommt nächstes Jahr ein **BEV-Crossover** in ähnlichem Format, der wie die Limousine 6e mit dem chinesischen Kooperationspartner Changan entwickelt wurde. Ansonsten erhalten **CX-60** und **CX-80** ein kleines Update, für den auf dem Toyota Yaris basierenden **Mazda 2** gibt's eine neue Modellstruktur. Und vom **MX-5** kommt ein neues Sondermodell.

Micra



NISSAN

Zu Jahresbeginn rollen zwei neue Elektroautos zu den Händlern. Mit dem Wechsel von der Steilheck-Limousine zum kompakten Crossover soll der **Leaf** wieder Boden gutmachen. Zwei Akkugrößen (52 und 75 kWh) für bis zu 604 km WLTP-Reichweite stehen für den 4,35 Meter langen Leaf zur Wahl. Preise nennt Nissan hier noch nicht, dafür aber für den neuen **Micra**. Nach vier Jahren Pause kehrt der Kleinwagen zurück, nun ausschließlich mit E-Antrieb auf Basis des Renault 5; er kostet ab 27 990 Euro. Eventuell noch Ende 2026 präsentiert Nissan einen **Kleinstwagen**, der auf dem neuen Renault Twingo aufbaut. Das gleiche Timing trifft auf die nächste Generation des **Juke** zu, die auch, aber nicht ausschließlich mit Elektroantrieb angeboten werden soll.

RENAULT

Auf der letzten IAA feierte er seine Weltpremiere, ab Januar rollt er zu den Kunden: In der sechsten Generation legt der **Clio** in allen Bereichen zu, vor allem aber bei der Leistung. Neben dem Vollhybrid mit 158 PS steht nur noch ein Dreizylinder-Turbo mit 115 PS zur Wahl. Zum Vergleich: Beim Vorgänger ging es mit 65 PS los. Trotzdem starten die Preise für den Neuen bei 19.900 Euro – gerade mal 550 Euro über der bisherigen Basisversion. Ebenfalls unter 20.000 Euro soll auch der neue **Twingo** zu haben sein. Mit dem charakteristischen Design der ersten Generation, aber nun vier statt zwei Türen und vor allem vollelektrischem Antrieb soll er das Kleinstwagen-Segment revolutionieren. In nur zwei Jahren entwickelt, ist er speziell für das urbane Umfeld konzipiert, sodass eine WLTP-Reichweite von bis zu

263 km ausreichen dürfte. Wem das nicht genügt, der findet vielleicht im **R4** eine ebenso geräumige wie liebevoll gestaltete Alternative, die mit dem **elektrischen Faltschiebedach**, das ab nächstem Jahr zu haben ist, zusätzlich an Reiz gewinnt. Das gilt auf andere Art auch für einen weiteren Elektro-Nostalgiker, den **R5 Turbo 3E**. Mit zwei einzeln ansteuerbaren Radnabenmotoren im Heck, 408 kW Leistung, 800 Volt Systemspannung und speziell entwickelter Aluminiumplattform wird die auf 1980 Exemplare limitierte und 1480 kg wiegende heiße R5-Variante zum Sportwagen – 4,08 Meter lang, aber 2,03 Meter breit. Ohne Retro-Bonus muss dagegen der **Megane** auskommen. Seinen schwachen Absatzzahlen will Renault mit einer umfangreichen Modellpflege auf die Sprünge helfen.



Twingo

PORSCHE

Mit dem neuen **Cayenne Electric** präsentiert Porsche sein bislang stärkstes Serienmodell; bis zu 1156 PS liefert er als Turbo Electric. Weitere Highlights: 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bis zu 400 kW Schnelllade- und bis zu 600 kW Rekuperationsleistung, bis zu 642 km Reichweite. Dazu induktives Laden mit 11 kW. Gegenüber dem Verbrenner-Cayenne, der weiter im Programm bleibt, ist der Electric 5,5 Zentimeter länger, bietet aber 13 cm mehr Radstand. Im Cock-

pit dominieren drei Displays, auf Wunsch liefert Porsche den Cayenne erstmals mit dem aktiven Fahrwerk Active Ride. Die Preise beginnen bei 105.200 Euro, der Turbo kostet ab 165.500 Euro. Auslieferung ab Mai, das **Cayenne Coupé Electric** folgt ein halbes Jahr später. Und sonst? Anfang 2026 rollen der **Macan GTS** und der **911 Turbo S** zu den Händlern. Später im Jahr folgt der neue Turbo ohne S, eventuell im Stil des 911 GT3 mit Touring-Paket ohne Heckflügel.



Cayenne Electric

INFO

MINI beschränkt sich im nächsten Jahr auf Sondermodelle und erweitert das Angebot von **Cooper** (Zwei- und Viertürer) und **Countryman** nach unten. Für beide gibt es neue Einstiegsvarianten. Der Countryman kommt zudem gegen Ende 2026 in einer Offroad-Edition.

MITSUBISHI bringt gleich zum Jahresbeginn den vollelektrisch angetriebenen **Eclipse Cross** in den Handel. Im Sommer ergänzt eine Basisversion mit kleinerem Akku die Modellpalette.

OPEL überbrückt das nächste Jahr mit dem Facelift des **Astra** und dem **Corsa GSE** als Topversion des Kleinwagens mit 206 kW wie im Mokka GSE. Ende 2026 steht schließlich die Neuaufgabe des Hochdachkombi **Combo** an. Der nächste Corsa kommt erst 2027.



e-208 GTI

PEUGEOT geht es 2026 ähnlich wie der Schwestermarke Opel. Der 2025 in Le Mans präsentierte **e-208 GTI** lässt 206 elektrisch erzeugte kW auf die Vorderachse los und kommt ein Jahr später zu den Händlern. Bereits im Februar startet der modifizierte **308**, etwas später der darauf basierende und ebenfalls aufgefrischte **408**.

Polestar 5



POLESTAR stockt seine drei Baureihen umfassende Modellpalette im Frühjahr um den **Polestar 5** auf, mit dem die wie Volvo zum Geely-Konzern gehörende Marke auf den Porsche Taycan zielt. Eckdaten des viertürigen GT: zwei Varianten, 800 Volt Systemspannung, bis zu 650 kW und 670 Kilometer Reichweite (WLTP), ab 118.600 Euro. Zudem bekommt der SUV **Polestar 3** ein Facelift und ebenfalls 800-Volt-Technik.

ROLLS-ROYCE legt 2026 Hand an den **Ghost**. Zu den Neuerungen dürfte auch ein extern aufladbarer Antrieb gehören. Getarnte Vorserien-Exemplare wurden bereits bei der Energieaufnahme an Ladesäulen rund um München gesichtet.

ID. Cross



VOLKSWAGEN

Die zweite Generation T-Roc – Stand heute die letzte neu entwickelte Baureihe der Marke ohne batterieelektrischen Antrieb – liefert VW noch in diesem Jahr an die ersten Kunden aus. 2026 beginnt dann eine neue Ära. In ihrem Mittelpunkt stehen die elektrischen Einstiegsbaureihen **ID. Polo** und **ID. Cross** mit Frontantrieb, die nach den Weltpremieren im Frühjahr ab September und Dezember in den Handel kommen. Mit der Rückkehr zum typischen klaren Markendesign und erschwinglichen Preisen ab 25 000 Euro sollen sie den Schwenk zur

E-Mobilität massiv vorantreiben. Von den damit verbundenen Verbesserungen bei den Motoren, den Akkus und der Software, die auf einer optimierten Hardware läuft, profitieren nach und nach auch alle anderen ID-Modelle auf dem zum MEB+ weiterentwickelten Elektrobaukasten. Dazu zählen 2026 der **ID. Buzz**, vor allem aber **ID.3** und **ID.4**. Während sich der ID.3 im Frühjahr mit einem Facelift optisch an die Designlinie des ID. Polo anpasst, fallen beim ID.4 (Premiere im Herbst) die Änderungen an der Karosserie so umfangreich aus, dass bei ihm sogar

eine Änderung der Modellbezeichnung im Raum steht. Seine Auslieferung startet erst 2027, die des aufgefrischten ID.3 nächsten Sommer. Im Herbst 2026 enthüllt VW die leistungsstarke R-Variante des **T-Roc** und ergänzt dessen Antriebspalette um den neuen **Vollhybrid** mit 136 oder 170 PS, der zeitgleich auch im **Golf** zur Verfügung steht. Der geräumige **Multivan** erhält nächsten Herbst ein Facelift. Und bei der auf dem Ford Tourneo Custom basierenden **Caravelle** ergänzen ab Frühjahr Allrad- und Plug-in-Hybrid-Antriebe das Angebot.

Epiq



SKODA

Auf der IAA präsentierte Skoda mit dem Vision O die Studie eines voll-elektrischen Kombi, doch vorerst dominieren SUV und Crossover das Elektro-Angebot der Marke. 2026 erweitern zwei Baureihen die Palette sowohl nach oben als auch nach unten. Den Einstieg unterhalb des Elroq markiert künftig der **Epiq** auf Basis des MEB+-Baukastens mit Frontantrieb. Dagegen rangiert das bislang namenlose, intern **Space BEV** genannte künftige SUV-Topmodell noch über dem Enyaq. Bei dem rund fünf Meter langen Siebensitzer handelt es sich um die Serienversion der 2022 vorgestellten Studie Vision 7S. Darüber hinaus wäre der **Fabia** 2026 nach fünf Jahren Bauzeit reif für ein Facelift – inklusive mildhybridisierter Motoren im Vorgriff auf Euro 7 ab 2027. Für den **Octavia** steht eventuell der zuerst bei VW eingeführte Vollhybrid auf dem Programm.

Ibiza Facelift



SEAT

Nicht nur in Deutschland steht Seat längst im Schatten der Submarke Cupra, was sich unmittelbar auf das Modellprogramm auswirkt. Das letzte neu entwickelte Seat-Modell kam 2020 mit dem Leon auf den Markt, der Ateca geht 2026 in sein voraussichtlich letztes Produktionsjahr. Die drei anderen Baureihen halten die Spanier weiterhin mit regelmäßigen Updates frisch. Jüngst waren **Ibiza** und **Arona** an der Reihe, die mit dezentem Facelift ab Januar bei den Händlern auftauchen. Später im Jahr steht eine Modellpflege für den **Leon** an, die nach den technischen Änderungen im vergangenen Jahr nun leichte optische Eingriffe mit sich bringt. Außerdem könnte der neue Vollhybrid aus dem VW T-Roc und dem Golf auch in den Leon einziehen, möglicherweise allerdings erst 2027.



ES90

VOLVO

Nachdem die Schweden mit dem **ES90** ihre erste klassisch geformte Elektrobaureihe eingeführt haben, folgt im Frühjahr die Allradvariante mit zwei Motoren. Zuvor feiert jedoch im Januar der **EX60** seine Weltpremiere. Auf dem Mittelklasse-Elektro-SUV ruhen große Erwartungen, schließlich tritt er in jenem Segment an, in dem Volvo mit seinem Bestseller vertreten ist, der Verbrennerbaureihe XC60. Technische Details zum EX60 sind noch nicht bekannt, außer dass er als erster Volvo auf der dritten Generation der speziell für Elektroautos entwickelten SPA-Plattform basiert und kürzere Ladezeiten sowie höhere Reichweiten als alle bisherigen Stromer der Marke bieten soll. Zudem erhält er als erster Volvo

den multi-adaptiven Sicherheitsgurt, der die Insassen noch besser schützen soll. Die Markteinführung beginnt im Sommer, eine weitere Modellvariante folgt im Herbst. Damit der größere, noch auf der SPA2 basierende **EX90** nicht ins Hintertreffen gerät, spendiert ihm Volvo eine große Modellpflege. Sie umfasst unter anderem die Umstellung von 400- auf 800-Volt-Technik für schnelleres Laden. Und was passiert mit den Verbrenner-SUV? Die laufen weiter. **XC60** und **XC90** bekommen Ende nächsten Jahres ein Update, das zwar keine neuen Motoren bringt, aber Änderungen am Außendesign und am Antriebsstrang umfasst. Zudem soll sich die Reichweite der Plug-in-Hybrid-Varianten erhöhen.

SUBARU

2026 stehen zwei Neuheiten und ein Facelift auf dem Plan – alle mit E-Antrieb. Im Mai kommen der aufgefrischte **Solterra** und der ebenfalls auf einem Toyota basierende, gegenüber dem C-HR+ nur geringfügig modifizierte Crossover **Uncharted**. Im Spätherbst folgt schließlich mit dem **e-Outback** (Allradantrieb, 280 kW, 74,7-kWh-Akku, rund 450 km Reichweite) ein Kombi im Offroad-Look.



Uncharted

TOYOTA



bZ4X Touring

Der Auftakt erfolgt im Frühjahr mit der Markteinführung des vollelektrisch angetriebenen **C-HR+** und des **bZ4X Touring**, der Kombiversion des Elektro-Pioniers von Toyota. Im gleichen Zeitraum taucht auch die Neuauflage des globalen Markenbestsellers **RAV4** bei den Händlern auf; er wird wie bisher mit Front- oder Allradantrieb sowie als Voll- oder Plug-in-Hybrid angeboten. Erstmals mit vollelektrischem Antrieb startet im Sommer der **Hilux** in seiner neuen Generation. Für die mittlerweile neunte Generation des Pick-ups wird jedoch auch ein mildhybridisierter Dieselmotor zur Wahl stehen. Änderungen gibt es zudem bei der meistverkauften Baureihe der Marke in Deutschland, dem **Yaris**. Eher eine Randnotiz ist das Aero-Performance-Paket für den sportlichen GR. Wichtiger: das Facelift für den **Yaris Cross**.

INFO

SMART kehrt 2026 zu den Wurzeln der Marke zurück und bringt mit dem **#2** eine Neuauflage des kultigen Cityflitzers. Seine Weltpremiere feiert der elektrische Zweisitzer Ende des Jahres, zu den Kunden rollt er jedoch erst 2027. Ob es ihn alternativ auch wieder als Cabrio geben wird, ist nicht bekannt. Weitere Neuheiten für 2026? Eventuell erhalten **#1** und **#3** ein technisches Update, Änderungen am Design stehen wohl erst 2027 auf dem Plan.

Vision e-Sky



SUZUKI bringt im Frühjahr den mit dem Toyota Urban Cruiser technisch eng verwandten **eVitara** zu den Kunden. Der in Indien produzierte kompakte SUV kommt in zwei Akku-Varianten mit bis zu 428 km Reichweite und optionalem Allradantrieb. Wie der nächste Schritt in Sachen E-Mobilität bei Suzuki aussieht, zeigt die Studie **Vision e-Sky**, die jüngst auf der Japan Mobility Show präsentiert wurde. Für das Serienmodell der 3,40 Meter kurzen Studie peilt Suzuki eine Reichweite von mehr als 270 km an.

TESLA hält sich zu neuen Modellen bedeckt. Die großen Baureihen **Model S** und **Model X** sind nach der Modellpflege nun auch wieder in Deutschland bestellbar. Gleiches gilt für die im Preis reduzierte neue Standardversion des **Model Y** mit abgespeckter Ausstattung und geringerer Reichweite. Ob auch das **Model 3** in einer solchen Variante bei uns zu haben sein wird, ist noch offen.



P7+

XPENG ist seit Mai 2024 auf dem deutschen Markt vertreten, unter anderem mit der elektrischen Oberklasse-Limousine P7. Sie kommt im April in nächster Generation als **P7+** und lädt dank Umstellung auf 800 Volt deutlich schneller. Ab August erweitert der mächtige Luxus-Van **X9** das Programm. Mit einer Länge von 5,29 Metern ist der Elektro-Sieben-sitzer (ebenfalls 800 Volt) nur zehn Zentimeter kürzer als ein BMW Siebener.

Na endlich!

Da hat sich einer **VORGEDRÄNGELT**: Bevor der sehnlich erwartete VW ID. Polo ins Revier der kompakten E-Autos stromert, kommt der Cupra Raval im markentypisch dynamischen Stil. Logisch.

Vier Meter lang, voll-elektrisch, dynamisch und mit Pfiff. Gibt's nicht? Gibt's doch! Ab Mitte 2026 als VW ID. Polo und sogar als GTI. Halt. Der kleine 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+-Verwandschaft der großen Mutter.

Martorell vor Wolfsburg, zumindest terminlich. Starten wir 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 Chancen gut, sondern auch Münder offen. Schon beim Losfahren spürst du,

dass die Spanier nicht einfach eine Lenkung in einen elektrischen Kleinwagen zimmerten, sondern sich etwas 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 Progressivlenkung, jener je nach Lenkwinkel unterschiedlich verzahn-

ten Lenkstange, plus fein ausgewogenem Handmoment. Handmoment 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. Unterstützt durch das Fahrwerk, das den Raval eh schon 15 Millimeter tieferlegt als die Plattform-Basis, zudem im VZ mit strafferer Abstimmung, einer zehn Millimeter breiteren Spur plus speziellen Achsschenkeln arbeitet. Hinzu kommen gripstarke und 19 Zoll große 235er-Bridgestones, die gegenüber vergleichbaren



Foto: Cupra

Leichtlaufreifen laut Technikchef Werner Tietz zwar etwa 20 Kilometer Reichweite kosten, jedoch wesentlich zur gewünschten Dynamik beitragen. Einer reuearmen zudem, denn die adaptiven Dämpfer beherrschen auch angemessenen Komfort. Vor allem aber: die akkurate Anbindung des 1,6-Tonners an den Asphalt. Obwohl ausschließlich vorderradgetrieben, setzt das von uns gefahrene Topmodell VZ seine 226 PS und 290 Nm sauber um, sprintet in unter sieben Sekunden auf 100 km/h. Störende Eingriffe? Kaum. Stattdessen verhilft das elektronische Sperrdifferenzial zu mehr Traktion und Einlenkpfeffer beim zügigen Kurvenfahren.

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. Natürlich reagiert eine rein konventionelle Bremse noch trockener, aber diese hier kann schon was. Zumal sie statt auf Trommeln hinten auf Scheibenbremsen rundum wirkt. Das lässt sich wegen der gleichen Druckverhältnisse einfacher abstimmen, verrät Tietz, und kommt letztlich sowohl Dosierbarkeit als auch 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.

Unterschiedliche Akkugrößen nach Modell

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, Dämpfereinstel-

lung, ESC und Leistungsabgabe auch die Rekuperation einschließt. Besonders dynamische Fahrer, so Tietz, möchten beim „Gaswegnehmen“ diese Art Motorbremse, um sie beim Einlenken zur Radlastverschiebung zu nutzen: vorn mehr Grip, hinten wegen der Entlastung etwas weniger gleich agileres Kurvenverhalten. Keine Lust auf starke Rekuperation? Über die Wippen am Lenkrad ist sie einstellbar, etwa auf 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 (rund 450 statt 400 Kilometer) aus dem 56 kWh großen Akku. Richtung Ende 2026 kommen dann 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 aufwendigen dreidimensionalen Lichtszenierung vorn und hinten. Mal gucken, ob er damit seinen Freunden aus dem Konzern heimleuchten kann. 2026 wird spannend!

Jörn Thomas



CAMOUFLAGE Unter der Tarnfolie steckt zwar noch etwas Vorserie, alles fahrdynamisch Relevante ist aber schon komplett auf Serienstand



TOPMODELL Als VZ mit sportiverer Abstimmung und knackfrischem Handling. Trotz Vorderradantrieb und reichlich E-Power gute Traktion

DATEN

CUPRA RAVAL VZ (VORABDATEN)

Preis (Basis) ab 26 000 Euro

ANTRIEB

Permanenterregter Synchronmotor, vorne quer, Lithium-Ionen-Batterie

Leistung 166 kW/226 PS

max. Drehmoment 290 Nm

Vorderradantrieb

feste Übersetzung

KAROSSERIE

Länge 4046 mm

Breite 1784 mm

Höhe 1518 mm

Radstand 2600 mm

Batteriekapazität 56 kWh

Kofferraum ca. 380 Liter

Leergewicht ca. 1600 kg

Zuladung k.A.

Anhängelast

ungebremst/gebr. k.A.

Serienbereifung k.A.

FAHRLEISTUNGEN

0 – 100 km/h < 7,0 s

Höchstgeschwindigkeit 175 km/h

Normverbrauch k.A.

AUTO-FAZIT

Jetzt kommen die bezahlbaren kompakten Elektromotoren mit Pfiff. Solche wie der Cupra Raval.



Fotos: Peugeot

Leicht nachgewürzt

Mit dem 308 bietet Peugeot nach wie vor eine interessante **ALTERNATIVE** in der Golf-Klasse an. Zum Jahreswechsel erhält der kompakte Franzose eine kleine Auffrischung. Fahrbericht.

Was viele nicht wissen, erzählt Peugeot in der Pressekonferenz: Der 308 ist in seiner Heimat immer noch der Topseller, trotz der jüngeren und modernen Modelle. Eine kleine Produktpflege mit den üblichen Zutaten – neue Lackfarben und Schürzen, verschärfte Lichtsignaturen, innen andere Stoffe und Instrumente – kann dennoch nicht schaden.

Weniger auffällig, aber für uns spannender sind die Änderungen hinter dem nunmehr illuminierten Löwen-Emblem (nur im GT). Im Bug des 308 Plug-in Hybrid arbeitet ein neuer Antriebsstrang mit stärkerer E-Maschine, größerem NMC-Akkublock und Siebengang-DKG. Zusammen bringen die Motoren nun 144 kW oder 195 PS (vorher 133 kW) auf die Straße, und Peugeot ver-

spricht bis zu 78 Kilometer elektrische WLTP-Reichweite. Und siehe da: Ob im E-Modus oder hybridisch – die Technik-Kombination arbeitet harmonisch und leistet sich selbst im Stop-and-Go-Verkehr selten Ruckler.

Gemütlich, aber locker auch mal eiliger

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 Sportmodus mit leerem Energiespeicher auch mal etwas kerniger, ohne jedoch aufdringlich zu werden.

Durchweg leise ist die ebenfalls optimierte vollelektrische Variante mit



GESTIEGEN Neue digitale 3D-Instrumente und Lenkrad-Schaltwippen für die Rekuperation (PHEV und EV) zählen im Cockpit zu den wichtigen Neuerungen



VERKLEINERT E-Technik und Batterie kosten beim PHEV Stauvolumen



ERSTRAHLT Die GT-Ausstattung sorgt mit einem beleuchteten Markenlogo für Aufmerksamkeit

115 kW (ab 43 435 Euro). Ein um rund vier kWh vergrößerter Energiespeicher soll dem Kombi SW zu maximal 410 km Reichweite verhelfen. Erstmals kann der Fahrer dreistufig (via Schaltwippen) rekuperieren, allerdings nicht bis zum Stillstand oder adaptiv ohne Mithilfe des Tempomaten, der sich einfach aktivieren lässt. Einmal in Schwung, fällt insbesondere bei der Limousine auf, dass sie kleine Unebenheiten harscher weitergibt und in Kurven früher als 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.

Alte Technik verhindert kurze Ladezeiten

Beim Laden bleibt weiterhin Geduld gefragt: 100 kW an der DC-Säule müssen reichen, mehr erlaubt die EMP2-Plattform nicht.

Jüngere Modelle auf STLA-Basis laden schneller, mit bis zu 160 kW. Immerhin bietet der 308e jetzt eine Vehicle-to-Load-Funktion. Ein Update, das eine manuelle Vorkonditionierung erlaubt, soll 2026 die Ladezeiten verkürzen.

Im Cockpit bleibt Peugeot den kleinen, aber neu gestalteten 3D-Digitalanzeigen treu – Geschmackssache. Immerhin: Reichweite, Akku-Ladestand und Antriebsmodi sind sehr gut ablesbar.

Der größte Nachteil von Plug-in und Elektro? Beim SW passen nur 467 statt 598 Liter ins Kombi Heck. Wer weder Plug-in noch Elektro mag, bekommt weiter einen Mildhybrid (145 PS) oder den bewährten 1,5-Liter-Diesel. Nur so bleibt der 308 der Topseller.

Michael von Maydell

DATEN

PEUGEOT 308 SW

PLUG-IN HYBRID 195 ALLURE

Preis 42 045 Euro

ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile, Turbo, DI, Steuerkette, permanentregelter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie

Hubraum	1598 cm ³
Leistung	110 kW/150 PS
bei Drehzahl	5500/min
maximales Drehmoment	250 Nm
bei Drehzahl	1750/min
Leistung	92 kW
Drehmoment	118 Nm
Systemleistung	144 kW/195 PS
Systemdrehmoment	300 Nm
Vorderradantrieb, Siebengang-DKG	

KAROSSERIE

Länge/Breite	4636/1852 mm
Höhe/Radstand	1438/2732 mm
Tankinhalt	42 Liter
Batteriekapazität	17,2 kWh
Kofferraum	467–1402 Liter
Leergewicht	1750 kg
Zuladung	435 kg
Anhängelast/gebr.	750/1315 kg
Serienbereifung	225/45 R 17 V

FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	7,7 s
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Normverbr.	2,3 Liter S + 13,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	53 g/km

AUTO-FAZIT

Als PHEV fährt sich der 308 SW flott und harmonisch. Aber: lange Ladezeiten und ein kleiner Kofferraum.

Crossover mit Plus

Mit dem C-HR+ bereichert Toyota sein **ELEKTRO-ANGEBOT**. Wie gut der E-Crossover fährt, konnten wir mit zwei Exemplaren ausprobieren.



Fotos: Toyota

Dass Toyota die E-Mobilität nicht als allein selig machende Option für die Zukunft ansieht, ist nicht neu. Dennoch sorgen die Strategen des größten Autoherstellers der Welt dafür, dass sie in Europa mit einer kleinen Kollektion Elektro-SUV präsent sind.

2026 kommt der C-HR+ dazu, was das Angebot auf immerhin drei Modelle erweitert: den bZ4X, den ebenfalls neuen Urban Cruiser sowie den C-HR+. Mit elf Zentimetern mehr Radstand wirkt dieser eine Klasse größer als der C-HR mit Hybridantrieb.

Schauen wir also mal, wie er so fährt. Große Überraschungen hält er nicht parat. Schließlich teilt er sich einen großen Teil der E-Komponenten mit dem bZ4X. Interieur und Bedienung entsprechen ebenfalls weitgehend dem größeren Modell.

Leistung ab 123 kW

Drei Antriebsvarianten sind geplant, zwei davon stehen zur ersten Fahrt zur Verfügung. Im Einstiegsmodell gibt es eine 57,7-kWh-Batterie und einen Motor an der Vorderachse mit 123 kW (167 PS), WLTP-Reichweite bis 456

km. Darüber wird es zwei Versionen mit 77-kWh-Batterie mit Vorder- und Vierradantrieb geben, die 165 und 252 kW (224 und 343 PS) leisten.

Zuerst steigen wir in den Allradler. Er verspricht bis zu 546 km WLTP-Reichweite, so viel fahren wir heute nicht. Kräftigen Zug am Fahrpedal, kontrollierbare Leistungsentfaltung sowie fein dosierbare Rekuperation per Lenkrad-Paddel registriert der Tester. Und erfreut sich gleichzeitig am sehr brauchbaren Federungskomfort sowie am großzügigen Raumangebot im rund 4,5 Meter

langen C-HR+. Infotainment und Bedienung entsprechen ebenso dem, was aus anderen Toyota-Crossover bekannt ist: kleiner Monitor über dem Lenkrad als Instrumentenanzeige, großer Screen in der Mitte für Navi und Infotainment.

Mit deutlich gebremstem Schaum präsentiert sich danach die einfachere Version mit dem 165 kW starken Vorderachs-Modul. Der Antrieb reagiert nicht so spontan auf Fahrbefehle, dafür bietet er deutlich mehr Reichweite: bis zu 609 km (WLTP). Zur Ladeleistung gibt man sich bei

DATEN

TOYOTA C-HR+

Preis k.A.

ANTRIEB

permanentterregte Synchronmotoren vorn und hinten, Lithium-Ionen-Batterie

Systemleistung 252 kW/343 PS

Drehmoment v./h. 269/170 Nm

Allradantrieb

feste Übersetzung

KAROSSERIE

Länge 4520 mm

Breite 1870 mm

Höhe 1595 mm

Radstand 2750 mm

Batteriekapazität 77 kWh

Kofferraum 416–k.A. Liter

Leergewicht 2010 kg

Zuladung 550 kg

Anhängelast

ungebremst/gebr. k.A.

Serienbereifung 235/60 R 18

FAHRLEISTUNGEN

0 – 100 km/h 5,2

Höchstgeschwindigkeit 180 km/h

Normverbrauch k.A.

WLTP-Reichweite 546 km

AUTO-FAZIT

Design, Fahrkultur und Kraftentfaltung passen beim neuen Toyota C-HR+, das könnte was werden!

Toyota eher schmallippig. In rund einer halben Stunde von zehn auf 80 Prozent, heißt es. Erstes Quartal 2026 wird als Marktdébut angepeilt. Wenn man vorhersagt, dass die Preise bei knapp unter 40 000 Euro starten, liegt man vermutlich ziemlich richtig.

Heinrich Lingner



INTERIEUR und Bedienung des C-HR+ erinnern sehr stark an den höher positionierten bZ4X



MIT ELF ZENTIMETERN mehr Radstand wirkt der Elektro-C-HR deutlich wuchtiger als der Verbrenner



DER C-HR läuft auf optionalen 20-Zöllern

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!

Alle Infos zur Teilnahme und zum Gewinnspiel findest du in den Ausgaben 26, 01 und 02.

**JETZT IM HANDEL
UND ONLINE**



Kost und Logik

Logisch gibt es das: **ERSCHWINGLICHE, EFFIZIENTE, FAMILIENTALENTIERTE** Subkompakt-SUV mit Hybridantrieb. So fordert der Citroën C3 Aircross als Mild- den Dacia Duster Vollhybrid heraus. Der Test klärt, bei welchem Sie auf Ihre Kosten kommen.



Fotos: Achim Hartmann



Der Wille zur Bescheidenheit wird oft gefordert und selten gelebt – am seltensten von jenen, die dazu auffordern. Hat nicht jede und jeder einen Nachbarn, Onkel oder Kollegen, der künftige Bescheidenheit predigt, um sich vor Eintreten dieser Künftigkeit noch eine 14-tägige Kreuzfahrt oder das neueste Smartphone zu gönnen? Doch

sind das Petitesse im Vergleich zur Autoindustrie. Seit gewiss 20 Jahren beschwören fast alle Hersteller, sie hätten die Kundenwünsche verstanden, böten zügigst, also bald, zumindest irgendwann eben, richtig bezahlbare Autos an. Und damit: zu Dacia. Beim Neustart 2005 richteten sie sich in einer bescheidenen Nische ein.

Die ist nun groß genug für eine ganze Modellpalette, da die anderen Hersteller mit den Preisen immer weiter entrückten. Und damit: zu Citroën. Dort entdeckten sie am 15. September 2023 die Erschwinglichkeit für sich, senkten die Preise um bis zu 6000 Euro, auf dass es im Stellantis-Konzern einen Rivalen für Dacia gebe. Inzwischen stehen

nicht mehr nur vergünstigte bisherige Modelle beim Händler, sondern mit dem C3 ein neu entwickeltes – als Elektro, Turbobenziner und Mildhybrid, dazu als 4015 mm kurzer C3 wie als um 38 cm gereckter Aircross. Der hat es auf den Duster abgesehen. Beide treten in Topmotorisierung an. Der Duster nutzt ein Vollhybrid-System, der C3 Air-

cross ein einfacheres Konstrukt – stärker als ein gewöhnlicher Mild-, aber mit kleinerem E-Werk als bei Vollhybriden. Womit sein Grundpreis gar unter dem des Duster liegt. Und damit: einsteigen und los.

Eine Plattform als Bühne mit eigener Kulisse

Wobei es des Losfahrens fürs Ankommen im Citroën gar nicht bedarf. Du

CITROËN

 Ladevolumen
460/1600 l

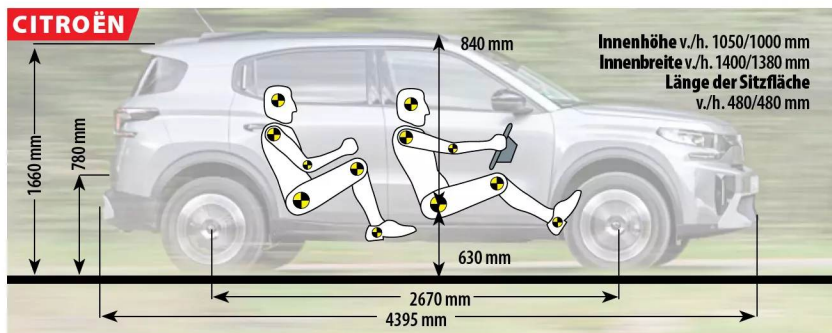

EBEN NOCH unten, nun eben: Der variable Ladeboden ebnet Innen- und Klappkante und verschafft zusammen mit der flacher liegenden Rücksitzlehne kleine Variabilitätsvorteile. Der C3 richtet sich im Fond mit einer schmalen, aber bequemer gepolsterten Bank und sein Infotainment mit einer Telefonintegration ein. Klimaautomatik mit tief positionierten, aber flugs bedienbaren Drück- und Wipptasten



SCHAUMWAGEN Bei Max möblieren die Komfortsitze mit einer zusätzlichen Polsterlage Kuschelschaum das Cockpit. Hoch positioniertes Instrumentendisplay


AM LÄNGEREN HEBEL

Lenk-Quadrat und Instrumente oben nur beim C3, Hebel und Tasten wie bei Panda und Frontera



kuschelst dich auf den mit Extraschaum gepolsterten Komfortsitz, schautst übers abgeackte Lenkrad auf Digitalanzeigen an der Oberkante des Cockpits und weißt: Keine andere Marke als Citroën könnte, dürfte oder wollte ein Auto so einrichten. Wie Fiat Grande Panda und Opel Frontera basiert der C3 auf Stellantis' Smart-Car-Plattform. Mit dem Opel teilt er sich das technische Untendrunter wie das Obendrüber der Karosserie. Sieht man im



Profil, da leicht variierbare Stilmittel an Bug und Heck die Gleichteilerei überblenden. Dazu möblieren sich die Autos anders – im Rahmen des Bauplans eines Fertighauses, bei dem man zwischen Dusche oder Badewanne wählen, aber nicht gleich ganze Wände versetzen kann. So bleibt es bei einem adretten Bühnenbild aus Besonderheit, hinterlegt mit eingängiger Bedienstruktur: Schalter, Hebel, Infotainment – alles wie bei den anderen Smart-plattformgeformten. Auch der C3 beschränkt sich beim Komfort-, Infotainment- und Assistenz-Sortiment aufs Grundlegende. Im Grund Legende? Der Komfort? Aber nein, Citroën räumt die sesseligen Sitze nach vorn, dahinter die kuschelige Bank in den Fond. Für seine Kompaktheit schafft der Aircross auch dort ein ungedrängtes Raumangebot für zwei. Ein Dritter im Fond? Kann auch mal mit. Oder bis zu 1600 l Gepäck, klappt die zweiteilige Banklehne um. Ansonsten an Variabilität: arretier- und höhenverstellbarer Zwischenboden. Aber wir waren ja beim Komfort und dem Umgang mit Boden-Unebenheiten. Und, ah, da hat der C3 seinen großen Auftritt, rollt sacht ab, spricht sensibel auf Unebenheiten an, federdämpft sie beflissen ab. Ins Wanken kommt der Aufbau – in Kurven durch Seitenneigung oder nach langen Wellen durch klei-

ne Hubbewegungen, hinter denen der C3 kurz nachschwingt. Bei eiliger Fahrt steuert das Fahrwerk auf ein Ungeschick zu – wegen der Lenkung. Das kleine Lenkrad und das spitze Ansprechverhalten verschaffen dem Aircross in der Stadt eine wuselige Handlichkeit, welche die vage Rückmeldung und die stumpfe Präzision überspielt. Doch über Land eine Biegung munter angegangen, beherzt eingelenkt? Das überrumpelt das Fahrwerk, der C3 kurvt watschelig, früh ESP-gesichert durch die Biegung, ohne Eifer bei der Dynamik. Der fehlt auch den Bremsen, nicht aber dem emsigen Antrieb. Der Dreizylinder-Turbo trommelt quirlig los. Ladedruckflauten beim Anfahren oder Durchziehen überplustert das E-Werk. Die Techniker integrieren im treffsicheren Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe einen 21-kW-E-Motor – viel für ein 48-V-Mildsystem, das dazu ungewohnt stark, aber verzögert einsetzend rekuperierte. Doch so füllen sich die 0,9 kWh des Pufferakkus häufig und schnell. Mit dieser Energie kann der C3 bei milder Last über kurze Strecken elektrisch fahren. Mitunter meldet saches Rucken den Wechsel der Maschinen, oder zartes Sirren vermerkt den Betrieb der E-Maschine. Doch motorisiert die Antriebsgenossenschaft den C3 homogen, kräftig, effizient

DATEN IM VERGLEICH

	CITROËN C3 AIRCROSS HYBRID 145 MAX	DACIA DUSTER 1.6 HYBRID 140 EXTREME
ANTRIEB		
Motor	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DL, Zahnriemen, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie
Hubraum	1199 cm³	1598 cm³
Leistung bei Drehzahl	100 kW/136 PS 5500/min	69 kW/94 PS 5600/min
maximales Drehmoment bei Drehzahl	230 Nm 1750/min	148 Nm 3600/min
Leistung E-Motor	21 kW	35 kW
Drehmoment E-Motor	55 Nm	205 Nm
Systemleistung	107 kW/145 PS	104 kW/141 PS
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h	160 km/h
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	120 g/km	114 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Vorderradantrieb Sechsgang-DKG	Vorderradantrieb Multi-Mode-Getriebe
KAROSSERIE		
Länge/Breite/Höhe	4395/1749/1660 mm	4343/1813/1656 mm
Radstand	2670 mm	2657 mm
Tankinhalt	44 Liter	50 Liter
Kofferraum	460–1600 Liter	430–1545 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	710/1250 kg	725/750 kg
Serienbereifung	215/60 R 17 H	215/65 R 17 H
Testwagenbereifung Reifentyp	215/60 R 17 H Bridgestone Turanza 6	215/60 R 18 H Continental EcoContact 6Q
MESSWERTE		
Beschleunigung 0–100 km/h	9,2 s	10,4 s
Zwischenspur 60–100/80–120 km/h	5,1/6,5 s	5,4/7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	37,3 m	36,0 m
Innengeräusch bei 100/bei 130 km/h	66/68 dB(A)	65/69 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	5,1 Liter S	4,9 Liter S
Testverbrauch	6,2 Liter S	5,8 Liter S
Achslast vorn/hinten	845/510 kg	826/581 kg
Testwagenleergewicht	1355 kg	1407 kg
Zuladung	475 kg	463 kg
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m	11,4/11,2 m
PREIS/KOSTEN		
Preis	27 590 Euro	27 390 Euro
Wertverlust ¹⁾	12 500 Euro	11 500 Euro
möglicher Rabatt ²⁾	14 %	k.A.
Finanzierung ³⁾ Jahreszins	k.A.	k.A.
Leasing ⁴⁾ Anzahlung/monatliche Rate	k.A.	k.A.
Abgasnorm	Euro 6e	Euro 6e
Steuer pro Jahr	56 Euro	70 Euro
Versicherung HK/TK/VK	20/16/24	18/18/20
Haftpflicht (50 % Prämie)	716 Euro	716 Euro
Teilkasko	260 Euro	356 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1459 Euro	1344 Euro
Fixkosten pro Jahr	2231 Euro	1761 Euro
Monatskosten ⁵⁾	713/369 Euro	632/313 Euro
Kilometerkosten ⁵⁾	57,1/29,5 Cent	50,6/25,1 Cent
Ölwechselintervall	25 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre
Inspektionsintervall	25 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack	2/3 Jahre	7/2 Jahre
Durchrostung	12 Jahre	6 Jahre
Mobilität	2 Jahre	3 Jahre

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

DACIA

 Ladevolumen
430/1545 l


STUFENPLAN Da gilt es, etwas planvoller einzuladen beim Dacia, der seinen kleineren, innen- und klappkantigen, wenig einfallsreich variierbaren Laderaum mit der Schutzmatte als Auslegeware zielt. Passagiere des Fonds haben mehr Platz in der Breite, aber weniger Raum für die Knie und es auf der platten Bank dazu kaum behaglich. Das Werkzeug liegt bei: Die Reling lässt sich zum Grundträger umzwirbeln

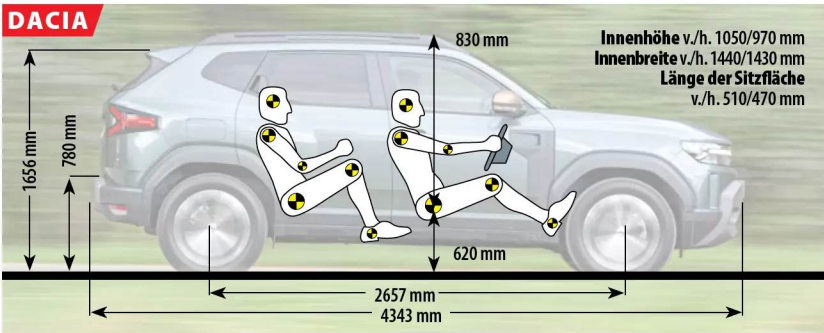


NEIGUNGSSACHEN Zu Sitzkomfort neigte Dacia nie. Bleibt so. Wozu und wie stark er sonst neigt? Einfach auf dem Monitor winkelgradgenau nachschauen


SICHERES VERFAHREN

Per e-Save-Taste lässt sich die Batteriekraft (1,2 kWh) für Stadtfahrten unterwegs aufsparen

DACIA



(6,2 l/100 km im Test) und etwa so günstig wie den Dacia. Schaut es jetzt für den Duster aus?

Nicht so bescheiden: So fährt sich Verzicht nicht

Die Zwischenüberschrift bitte laut und schnell lesen, dann erst wirkt der Effekt. Und damit: zum Antrieb des Duster Hybrid. Auch der bedarf der Zuwendung, um effektiv zu wirken. Wegen der Komplexität des Vollhybrids stellen wir die Akteure mal vor: 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. Ein Hochspannungs-Startergenerator (15 kW) übernimmt als Zweitjob die Betätigung des Getriebes. Das ermöglicht einen parallelen Hybridantrieb: Verbrenner und Elektro arbeiten abwechselnd oder gemeinsam, treiben dabei direkt die Räder an. Zudem funktioniert serieller Betrieb: Dabei dient der Benziner ohne Durchtrieb als Generator, liefert die Energie für den E-Motor, der den Vortrieb allein erledigt – bis 80 km/h und solange die per Rekuperation gesammelten Energiereserven des Akkus von 1,2 kWh reichen.

Insgesamt ergeben sich 14 Antriebsvarianten, wie Dacia informiert. Ebenso erfährt man, dass der Duster für 2026 den modernisierten Hybrid bekommt, der mit 1,8-Liter-Benziner auf 158 System-PS erstarkt. Die Wirkungsart des Systems bleibt. Stets der Effizienz zugeneigt, inszeniert es die 14 Akte seiner Antriebsaufführung bei ruhiger Fahrt harmonisch, ruckfrei, homogen. Ist Eile geboten, lässt die Steuerung den Verbrenner oft hochdrehen, statt ihm trotz Akku-Reserven zuzubooten. Der Sport-Modus scheucht kaum das Temperament auf, aber sehr die Antriebssteuerung, die sich aus ihrer Verwirrung durch keine Eingriffsmöglichkeit helfen lässt.

Statt in Drangfülle liegt das Wesen des Antriebs in Sparsamkeit (5,8 l/100 km Testschnitt). Kommt dem Fahrwerk gelegen, pflegt der Duster doch ein sachliches Verhältnis im Umgang mit Kurven. Obgleich die Lenkung etwas inniger rückmeldet und mehr Präzision aufbringt, stehen Handlingvergnügungen nie zu erwarten, dafür immer hohe, früh und rigide ESP-gemaßregelte Sicherheit.

Zu der trägt neben zupackenderen Bremsen die straffe Abstimmung des Fahrwerks bei, die den Aufbau stabiler hält. Als eher stabil wollen wir auch das Wirken der Federung vor allem auf kurzen Unebenheiten bezeichnen. Mögen die Auftritte von Agilität und Komfort noch von Schlichtheit geprägt sein, stattet Dacia den Duster optional mit angemessen breiter Assistenz aus und mit dem cleveren Infotainment.

Zudem richtet sich der SUV mit einfachen Materialien, aber dekorativ und solide ein. Bis auf die Sitze. Die grobstrig verstellbaren Vordersitze bieten wenig Halt, Komfort und Rückenstützung, die drei Plätze der platten Rückbank noch weniger. Auch die simple Variabilität (nur die Fondlehne klappt zweiteilig) zeigt Dacias knappe Kalkulation. Aber sie geht noch immer auf. Der Duster kürzt sich – selbstredend in aller Bescheidenheit – zum Sieger.

Sebastian Renz

AUTO-URTEIL

CITROËN	DACIA
PLATZ	MAX. 50 PUNKTE
27	23
Nur bei der Innenbreite kann der Dacia den C3 überbieten. Ansonsten schafft der auf etwas knapperen Abmessungen mehr Platz für Passagiere und Gepäck. Zudem darf er ein paar Kilogramm mehr zuladen und 500 kg schwerere Anhänger ziehen.	
KOMFORT	MAX. 50 PUNKTE
33	28
Der Citroën überflauscht Unebenheiten fast schon, allerdings gerät er mit der weichen Abstimmung stärker ins Wanken als der Dacia mit seiner straffen, teil harsch ansprechenden Abstimmung. Viel bequemere Sitze mit Zusatz-Kuschelschaum im C3.	
HANDHABUNG	MAX. 30 PUNKTE
21	20
Den knappen Vorsprung verschafft sich der C3 durch ausgeklügelte Variabilität. Ansonsten punkten beide gleichermaßen mit eingängiger Bedienung und unterschiedlich bei Funktionalität: bessere Türgriffe am C3, Dachreling-Träger auf dem Duster.	
FAHRLEISTUNGEN	MAX. 20 PUNKTE
16	11
Das um 41 km/h höhere Spitzentempo des Citroën mag hier der auffälligste Differenzwert sein. Viel auffälliger im Alltag ist aber das emsigere, temperamentvollere, homogenere Ansprechen und Durchziehen. Den Duster treibt sein Motor nur zu Effizienz.	
FAHRVERHALTEN	MAX. 70 PUNKTE
43	42
Da wir hier auch Getriebe sowie Ansprechen des Antriebs bewerten, liegt der C3 trotz weniger präziser Lenkung und dem beschaulichen Handling vorn. Der fahrsichere Dacia könnte geschwinder unterwegs sein, doch der Antrieb trübt die Dynamik.	
SICHERHEIT	MAX. 50 PUNKTE
31	33
Erster Kapitelsieg für den Duster – und dann just bei der Sicherheit, die ja anfangs gewiss nicht zu Dacias Stärken zählte. Inzwischen aber hat der Duster ein ansehnliches Assistententeam zusammen und brems vor allem vehementer als der Citroën.	
UMWELT	MAX. 30 PUNKTE
21	23
Und der zweite folgt sogleich: Auch hier liegt der Duster vorn – mit seinem niedrigeren Testverbrauch (5,8 zu 6,2 l/100 km), der sich auch in den Norm-CO ₂ -Werten widerspiegelt. Zudem nutzt er jede neue Ölfüllung 5000 km länger als der C3 Aircross.	
TESTERGEBNIS	MAX. 300 PUNKTE
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für SUV und Geländewagen	
192	180
KOSTENWERTUNG	MAX. 150 PUNKTE
75	89
Und der dritte Kapitelsieg in Folge. Zwar kann der Duster den nicht mehr mit einem günstigeren Preis erobern – der des C3 Aircross liegt auf gleichem Niveau –, aber mit günstigerem Unterhalt, geringeren Kraftstoffkosten und sieben Jahren Garantie.	
GESAMTERGEBNIS	MAX. 450 PUNKTE
	
2. PLATZ	1. PLATZ
267	269

AUTO-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 brems besser und nutzt seine Sparsamkeit bei Verbrauch und Kosten zum Sieg.

Es geht weiter

Audi legt die dritte Generation des beliebten Q3 auf. Als 272 PS starker **PLUG-IN-HYBRID** soll der kompakte SUV im ersten Test mit Power, Effizienz, entsprechend hoher Reichweite und gutem Komfort überzeugen. Mal sehen, ob er alle Wünsche erfüllen kann.



Fotos: Hans-Dieter Seufert

Werte Ingolstädter, der Antrieb ist mal wirklich vorbildlich abgestimmt! Selbst mit vermeintlich leeren Zellen und tiefgefahren fährt der weiße Q3 Sportback Plug-in tapfer mit dem Schub seiner 330 Nm starken E-Maschine an. Der 1.5 TFSI klinkt sich bei solchen Bedingungen rasch mit ein – ohne Ruckeln und ebenfalls leise. Überhaupt arbeiten der 177 PS starke Verbrenner, der Elektromotor und das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe harmonisch zusammen. Selbst die Rekuperation, adaptiv oder in zwei Stärken wählbar, funktioniert meist ge-

schmeidig. Schwächen finden sich dennoch: Ist auf der Autobahn mit leerem Akku maximaler Schub gefordert, wird der Verbrenner kernig. Energisches Fahren durch Kurven und Kehren mit maximalem Schub bestraft der Audi mit leichtem Gezerre in der ansonsten unauffälligen Lenkung und mit scharrenden Vorderrädern. Auch eilige Kurvenmanöver schätzt der frontgetriebene SUV nicht; noch lange vor dem Limit greift das ESP kräftig ein. Die Verzögerungswerte selbst sind sensationell: 33,1 Meter mit kalter Anlage. Kräftiger bremst vielleicht noch ein RS 6 Performance.

Kein Wagen für sportliche Fahrer also, aber das ist okay, schließlich klebt auf dem vorderen Kotflügel ein „e-hybrid“-Logo. Somit zurück in die Elektromobilität, und zwar am schnellsten mit einem Druck auf die „EV“-Taste in der Mittelkonsole. Dann fährt der PHEV zügig an und bleibt bei gemäßigttem Tempo effizient. Auf unserer E-Runde reichen dem Q3 15,5 kWh/100 km. Der Akku fasst netto 19,7 kWh. Da spricht wenig gegen eine emissionsfreie 100-Kilometer-Tour bei einstelligen Temperaturen. Oder man reserviert sich im EV-Menü etwas Energie für später

– immer gut für die heimische Spielstraße. Seltsam ist nur, dass der Audi beim Wechsel aus dem EV-Modus zurück in andere Fahrprogramme die Buchung vergisst, sie also neu eingeloggt werden muss.

Bedienung? Einfach.

Laden? Langweilig Wenig zu mäkeln gibt es an der tastenarmen Cockpit-Bedienung, wenn gleich wir die handfesten Klimaregler aus dem Vorgänger vermissen. Die Icons auf dem Display sind groß, die zahlreichen Menüs klar strukturiert, die wichtigsten Funktionen leicht zu finden. Zwei langwierige Systemabstür-

ze – gerade als uns der Audi von der Autobahn zur ausgesuchten Ladesäule lotsen sollte – mindern allerdings den guten Eindruck. Am Schnelllader selbst ist der Testwagen mal besser, mal schlechter drauf. Am einen Tag lädt er in 30 Minuten mit 30 kW, 48 Stunden später dauert es 40 Minuten, bis alle Zellen wieder gefüllt sind. Im Peak liegt der Q3 mit 49,6 kW auf Höhe der Werksangabe. An der AC-Wallbox muss man zwei Stunden einplanen. Bei Audi zuletzt nicht mehr üblich und daher umso mehr zu würdigen ist die hohe Materialqualität in



COUPÉ IM SPIEL Im Vergleich zum konventionellen Q3 ist der Sportback ab der A-Säule 29 Millimeter flacher

ALLES DIGITAL Die virtuellen Instrumente sind Serie. Etwas kleine Bordcomputer-Angaben



PASSEND GEMACHT Das Zusammenspiel zwischen Vierzylinder und E-Motor klappt gut

NOCH DA Lautstärkeregler in der Konsole

Kombination mit einer formschönen Instrumententafel. Fast überall weiche, aufgeschäumte Flächen in einheitlichen Farbtönen, wertige Tasten mit silbernen Einsätzen, Gummieinlagen in allen Türfächern. So soll es sein, und im Grunde tritt der Q3 (als teurer S line) fast edler auf als ein A6. Doch dann, auf der welligen, zerfurchten Test-Landstraße, zirpt und knistert es oben bei den Luftausströmern unter der Frontscheibe. Und zwar so unerbittlich, dass man den perfekt platzierten Radio-Drehregler lauter dreht – bei längeren Reisen mit Familie keine Option.

Wobei der teils ungebührlich harsch federnde Q3 als Sportback ohnehin nur für kleine Familien zu empfehlen ist. Der Audi leidet unter einer Zutat, die er als PHEV nun mal braucht: Die schwere 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 Längsrichtung und Neigung verstellen.



WEICH UND GEMÜTLICH Als S line punktet der Q3 mit einer hochwertigen und wohlgeformten Armaturentafel



WEGWEISEND Erstmals ist der Q3 mit leuchtenden Audi-Ringen bestellbar

Fahrer und Beifahrer reisen da schon gemütlicher. Auf den S-line-Sportsitzen mit ausziehbarer Beinauflage und viel Seitenhalt fühlt man sich schnell wohl, und gen Dachhimmel bleibt reichlich Luft.

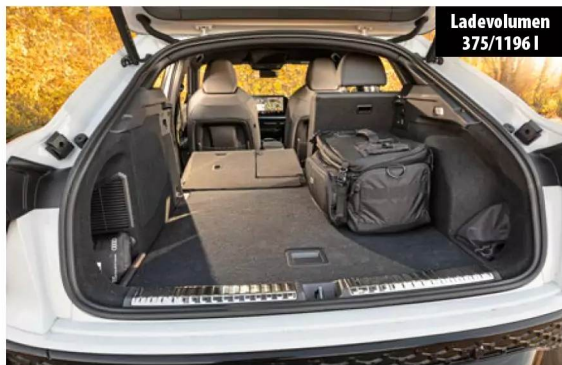
Doch wehe, es geht um den neu erfundenen Blinkerhebel, genannt Lenkstockschalter. Den Hebel beim Einlenken instinktiv aus dem Handgelenk nach unten oder oben bewegen? Vergessen Sie's! Es gilt, ein kleines Bedienelement am fest montierten Hebel be-

wusst zu drücken. Dann ein kurzes Klack – und der Q3 blinkt. Dass sich auch die Wischer über diesen Lenkstockschalter verwalten lassen (inklusive An-/Aus-Drehrädchen), macht es nicht besser.

Fahren in der Dunkelheit? Gerne doch

Wer den Hebel in der Nacht nach vorne drückt, erlebt dafür sein helles Wunder. Audi integriert LED-Matrix-Scheinwerfer in den Q3, mit hochauflösendem Fernlicht, Spur-

licht auf der Autobahn sowie Allwetterlicht – die Vielfalt ist enorm. Gut auch der adaptive Fahrassistent, der auf der Autobahn geschickt Spurwechsel vollzieht. Das Management der zahlreichen Assistenten klappt per Touchscreen, flacher Menüführung und Direktwahltasten flott. Unterm Strich präsentiert sich der Q3 trotz kleiner Schwächen als typischer Audi, bei dem auch die Materialqualität wieder passt. *Michael von Maydell*

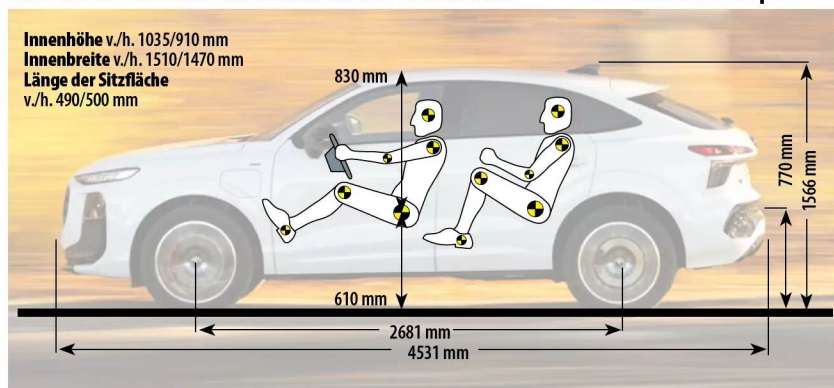


Ladevolumen
375/1196 l



KNAPP Das Ladevolumen fällt nicht üppig aus. Besser: breite Durchlade und ebene Ladefläche

ZUGEZOGEN Wenig Luft über dem Kopf



DATEN

AUDI Q3 SPORTBACK E-HYBRID

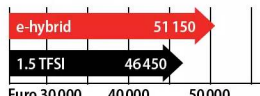
ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, permanent-erregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie (19,7 kWh)
Hubraum 1498 cm³
Leistung 130 kW/177 PS
bei Drehzahl 5500/min
maximales Drehmoment 250 Nm
bei Drehzahl 1500/min
Leistung Elektromotor 85 kW
Drehmoment Elektromotor 330 Nm
Systemleistung 200 kW/272 PS
Systemdrehmoment 400 Nm
Höchstgeschwindigkeit 215 km/h
CO₂-Ausstoß (WLTP) 40 g/km
Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG

KAROSSERIE

Länge/Breite 4531/1859 mm
Höhe/Radstand 1566/2681 mm
Tankinhalt 45 Liter
Kofferraum 375–1196 Liter
Anhängelast/gebr. 750/1400 kg
Serienbereifung 235/55 R 18 V
Testwagenbereifung 255/40 R 20 V
Reifentyp Continental
EcoContact 6Q

Der Basis-Sportback mit 150 PS und größerem Kofferraum ist etwas günstiger – um 4700 Euro.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h 6,9 s
Zwischenspur 60–100/80–120 km/h 3,4/4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen 33,1 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h 64/68 dB(A)
Normverbrauch (WLTP) 1,8 Liter S + 14,1 kWh
Testverbrauch hybridisch 7,3 Liter S
Testverbrauch elektrisch 15,5 kWh
Testverbrauch kombiniert 1,1 Liter S + 13,3 kWh
elektrische Reichweite 142 km
Achslast vorn/hinten 994/874 kg
Leergewicht/Zuladung 1868/537 kg
Wendekreis l./r. 11,7/11,6 m

PREIS/KOSTEN

Preis 51.150 Euro
Wertverlust¹⁾ 22.500 Euro
möglicher Rabatt²⁾ 16 %
Finanzierung³⁾ Jahreszins 5,50 %
Leasing⁴⁾
Anzahlung 10.230 Euro
monatliche Rate 545 Euro
Abgasnorm Euro 6e
Steuer pro Jahr 30 Euro
Versicherung HK/TK/VK 17/21/22
Haftpflicht (50%) 591 Euro
Teilkasko 484 Euro
Vollkasko (50%) 1266 Euro
Fixkosten 1887 Euro
Monatskosten⁵⁾ 935/318 Euro
Kilometerkosten⁵⁾ 73,8/24,5 Cent
Ölwechsel 30.000 km/2 Jahre
Inspektion 30.000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack 2/3 Jahre
Durchrostung 12 Jahre
Mobilität unbegrenzt

¹⁾ bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15.000 km/Jahr); ²⁾ laut MeinAuto.de; ³⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁴⁾ Kilometerleasing (15.000 km/Jahr); ⁵⁾ mit/ohne Wertverlust.

AUTO-URTEIL

PLATZ MAX. 50 PUNKTE

26

Dem im Fond kopffreiheitsarmen Sportback fehlt es an Laderaum. Schade, denn mit 537 kg Zuladung verträgt der Q3 viel schweres Gepäck.

KOMFORT MAX. 50 P.

36

Kaum Windgeräusche, kultivierter Antrieb und sportlich ausgeformte, aber bequeme Sitze. Federungskomfort? Der passt nicht ganz.

HANDHABUNG MAX. 30 P.

21

Bis auf den neuen Blinker problemlose Bedienung. Viele Kameras erleichtern das Rangieren. Auch gut: die flexible Rückbank.

FAHRLEISTUNGEN MAX. 20 P.

18

Selbstverständlich legt der stärkste Sportback aus dem Stand fix los. Allerdings nur mit vollem Akku, sonst muss der 1.5er kräftig rackern.

FAHRVERHALTEN MAX. 70 P.

48

So sportlich er auch auftritt, aufregend agil ist der gelegentlich frontkratzige Q3 nicht. An Durchzugskraft fehlt es dagegen nur selten.

SICHERHEIT MAX. 50 P.

43

Starke Bremsen, Matrix-Scheinwerfer und kluge Assistenten – für Sicherheit ist gesorgt. Nur das ESP regelt immer wieder mal zu rigide.

UMWELT MAX. 30 P.

21

In allen Betriebsmodi meist vorbildlich sparsam unterwegs – so sammelt der Audi Q3 Plug-in viele Punkte. Und: lange Ölwechselintervalle.

TESTERGEBNIS MAX. 300 P.

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Geländewagen und SUV

213

KOSTENWERTUNG MAX. 150 P.

26

Der Preis ist deftig. Dazu kommen hohe Wartungskosten und die dürtige Garantie – eine schwache Seite des Q3.

GESAMTERGEBNIS MAX. 450 P.

239

AUTO-FAZIT

Antrieb, Reichweite und Interieur sind sehr gelungen. Der Federungskomfort könnte bei einem so feinen Wagen aber besser sein.

Auf einen Blick

Audi bietet den Q3 Sportback mit vier mildhybridisierten Verbrennungsmotoren (Benziner und Diesel) sowie als Plug-in-Hybrid an. Alle Antriebe sind an ein Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Als Einstiegsmotor dient der 1.5 TSI (150 PS und 250 Nm), der den Verbrauch unter anderem mittels Zylinderabschaltung in Grenzen hält. Auf 100 km/h eilt der Q3 Sportback damit in 9,1 Sekunden. Exakt zwei Sekunden schneller

beschleunigt das Topmodell mit 265 PS und Allradantrieb. Dazwischen steht noch eine etwas günstigere Quattro-Variante mit 204 PS zur Wahl. Der 150-PS-Diesel mit zwei Litern Hubraum lockt mit 360 Nm Drehmoment, muss aber ohne Allradantrieb auskommen. Für Vielfahrer ist er dennoch eine stimmig-effiziente Kraftquelle zu einem fairen Preis. WLTP-Verbrauch für den Sportback: 5,9 Liter Diesel pro 100 km.

MOTOREN UND PREISE

Motor	Ausstattung
	Q3 Sportback
Benziner	
TSI 110 kW (150 PS)	46 450,-
TSI Quattro 150 kW (204 PS)	53 050,-
TSI Quattro 195 kW (265 PS)	61 750,-
Diesel	
TDI 110 kW (150 PS)	48 750,-
Plug-in-Hybrid	
e-hybrid 200 kW (272 PS)*	51 150,-

*Systemleistung



1 ADAPTIVFAHRWERK nur im Tech-pro-Paket, 5600 Euro
2 IM PAKET Dreizonen-Klima und Sitzheizung für 980 Euro
3 SOUNDSYSTEM nur via MMI-experience-pro-Paket, 1700 Euro

Ausstattung

Trotz des hohen Preises ist der Umfang der **BASISAUSSTATTUNG** eher dürrig. Radio, Navi, Einzonen-Klima-automatik, die variable Rückbank und Parkpiepser hinten – das war's schon. Mehr Extras und zahlreiche Fahrassistenzsysteme bietet Audi in drei unterschiedlich umfangreichen und teuren **TECH-PAKETEN** an. Das im Testwagen montierte Fahrwerk mit verstellbaren Dämpfern ist beispielsweise Bestandteil des Tech-pro-Pakets für 5600 Euro. Features wie eine Rückfahrkamera, Adaptivtempomat und Fernlichtassistent erfordern mindestens das Tech-Paket für 2100 Euro. Hinzu kommen Zwangskopplungen: Matrix-LED-Scheinwerfer lassen sich nur zusammen mit

Tech-plus-Paket buchen. Geht es ums Interieur, ist die Konfiguration etwas einfacher. Je nach Wunsch lassen sich zwischen 385 (einfache Stoff-Sportsitze, keine weichen Dekorelemente, keine Ambientebeleuchtung) und 3565 Euro für ein S-line-Interieur in verschiedenen Varianten investieren. **FREI VON KOPPLUNGEN** und empfehlenswert sind das Klimatisierungspaket inklusive Dreizonen-Klima, die Sitzheizung vorne sowie das Funktionspaket. Nur so erhält der Q3 grundsätzliche Zugaben wie Gepäcknetze, 12-Volt-Steckdose im Kofferraum und Becherhalter in der Mittelkonsole hinten. Entsprechend schnell der Gesamtpreis auch fix auf 60 000 Euro und mehr.



1 VARIABLE RÜCKBANK immer serienmäßig an Bord
2 ADAPTIVTEMPOMAT im Tech-Paket, 2100 Euro
3 20-ZOLL-RÄDER mit 255/40er-Bereifung. Ab 2140 Euro



Blick in die Ferne

DER Q3 ohne „Sportback“ bietet bei gleicher Länge mehr Innenhöhe und etwas mehr Raum für Passagiere und Gepäck. Zudem ist er 1850 Euro preiswerter. Das Motorenangebot ist identisch. Auch bei Fahrleistungen sowie Verbrauch ergeben sich kaum Unterschiede. Zu den Highlights im Q3-Angebot zählen die digitalen **MATRIX-LED-SCHINWERFER**, die Audi erstmals

in der Riege der kompakten SUV anbietet. Der Einsatz von sehr kleinen Mikro-LEDs (25 600 pro Scheinwerfer) ermöglicht dem Fahrer die Anzeige spezieller Lichtteppiche auf der Fahrbahn und unterstützt mit Orientierungslicht beispielsweise in Baustellen. Ab etwa 70 km/h kann der Q3 bei möglicher Glätte etwa ein Eiskristall als Warnsymbol auf die Straße projizieren.

AUTO-FAZIT

Ökonomisch betrachtet reicht der Basismotor. Fehlen sollten jedoch nicht Sportsitze, Gepäcknetze, eine gute Klimatisierung und zumindest das günstigste Tech-Paket mit ACC, Rückfahrkamera und Akustikverglasung. Damit liegt der Q3 knapp über 50 000 Euro. Soll er eine andere Farbe als Arkonaweiß tragen, sind weitere 790 Euro fällig.



Texte: Michael von Maydell



Tesla im Spa

Das Model Y war, allen Kontroversen zum Trotz, lange Zeit das liebste E-Auto der Deutschen. Wie gut es um seine aktuelle Qualität und Effizienz steht, muss das jüngst geliftete Model Y im Vergleichstest gegen den Kia EV6 GT und den feinen Polestar 4 zeigen. Tatsächlich begnügt sich das an Front und Heck stark an den Cybertruck angelehnte Juniper-Modell des Tesla mit dem Namenszusatz „Maximale Reichweite AWD“ im Test-

schnitt mit 18,7 kWh auf 100 km. Daraus resultiert eine Testreichweite von 443 Kilometern. Nicht schlecht, und wer den Fahrpedaleinsatz zügelt, kommt sogar noch deutlich weiter. Fast genauso weit stromert der Polestar 4, allerdings erschleppt das Long-Range-Modell einen mit 100 kWh deutlich größeren Akku (Tesla: 78 kWh) mit sich herum. Und der Kia EV6? Nun, dessen Batteriekapazität liegt knapp über Tesla-Niveau. Allerdings ver-

steht er sich als sportlicher GT und opfert Reichweite (358 km im Test) für E-Power. Lange Strecken sind für die Insassen des Model Y jetzt leichter zu ertragen, denn der SUV hat das Fahren gelernt. Nachdem es einem bislang beim Überfahren von Querfugen die Plomben aus den Zähnen geschüttelt hat, schlagen Unebenheiten nun kaum mehr durch. Zudem sperren mehrlagige Scheiben Außengeräusche sehr effektiv aus.

Weniger Fortschritt verzeichnen wir bei der Assistenz: Teslas „Autopilot“ agiert weiter kamikazefliegerhaft, lässt sich nur bis 150 km/h nutzen und muss nach jedem Spurwechsel neu aktiviert werden. Statt auf Radar und Lidar setzt Tesla auf kamerabasierte Erkennung – was vor allem bei Regen kaum funktioniert. Elektronisch angezeigte Tempolimits werden zudem konsequent ignoriert, und das Ausschalten des Geschwindigkeitswarners

verlangt wegen der winzigen Touchfläche viel Fingerspitzengefühl.

Model Why? Die Bedienung noch reduzierter

Wer dachte, das bisherige Model Y sei bereits maximal reduziert, wird vom Juniper überrascht: Selbst der Gangwahlhebel an der Lenksäule verschwindet und wandert als Touchfläche in den zentralen Infotainment-Screen. Spiegel oder Lenkrad einzustellen, war dort schon mühsam, nun



Tesla galt lange als Benchmark in Sachen **ELEKTRO-EFFIZIENZ**. Ob das noch stimmt, muss das geliftete Model Y im Vergleichstest gegen den kräftigen Kia EV6 GT und den feinen Polestar 4 zeigen.

nnungsfeld

ist selbst das Losfahren nur noch ein Menüpunkt. Am Bedienkonzept ändert sich wenig: kein Extratacho oder Head-up-Display und kaum Tasten. Für die Fondpassagiere gibt's einen eigenen Bildschirm. Wie der vordere Touchscreen reagiert er schnell, ist aber teils unübersichtlich gegliedert und zu tief montiert. Eine Stärke des Model Y bleibt die Google-basierte Navigation samt Ladeplanung, zumal sich Drittanbieter-Säulen nun deutlich besser in die

Routenführung integrieren lassen. Während des Ladens bleibt Zeit, sich umzusehen. Die Materialien im cleanen Innenraum wirken nun hochwertiger; mit Teppich bezogene Einstiege überraschen positiv. Auch die Verarbeitung ist, abgesehen von ungleichen Spaltmaßen, besser geworden. Die bequemen, vollklimatisierten Sitze könnten aber längere Oberschenkelauflagen und mehr Seitenhalt bieten, und auf dem

hoch montierten Fahrersitz fühlt sich der Pilot wie auf der Abschussrampe einer SpaceX-Rakete. Gutes Stichwort, denn genug Power hat der Tesla. Die zweimotorige Maximale-Reichweite-Version bringt es auf 378 kW, beschleunigt in fünf Sekunden auf Tempo 100. Kurvenspaß kommt in dem Zweitonner jedoch kaum auf. Das geschrumpfte Lenkrad erinnert an PC-Zubehör aus den Nullerjahren. Präzision oder Gefühl? Fehlanzeige.

Und das Platzangebot? Großzügig: vom geräumigen Frunk (117 Liter) über 40 : 20 : 40 umklappbare Rücksitzlehnen bis zum rund zwei Kubikmeter großen Laderaum samt tiefem Bodenfach. Ja, hier könnte Elon Musk dank Camping-Modus und hoher Zuladung (527 Kilogramm) für eine Nacht unterkommen.

Volvo-like, aber ohne die nötige Rücksicht

Da wird's im Polestar eng. Denn so praktisch und

geräumig ist der 4 trotz variablen Kofferraumbodens längst nicht. Er schluckt zwar 526 bis 1536 Liter, darf aber nur 444 kg zuladen (Kia: 480–1250 Liter, 468 kg). Doch wenn man durch die flachen Heckscheiben von Kia EV6 und Tesla Model Y schaut, fragt man sich, ob Polestar nicht den konsequenteren Weg geht, die Scheibe komplett wegzurationalisieren. Zwar erfordert der digitale Spiegel immer den Bruchteil einer Sekunde mehr Fokussie-

KIA



KEIN DREHDRÜCKER
fürs Infotainment, sondern für die Fahrstufen.
Gut: kein Klavierlack mehr in der Mitte



Ladevolumen
480/1250 l



0-100-SPRINT in nur 3,5 Sekunden. Der Polestar 4 ist mit 3,8 s ähnlich flott. Der Tesla braucht glatte fünf Sekunden und wird wie der Polestar bei rund 200 km/h abgeregelt. Bei Kofferräumvolumen und Variabilität bietet der Kia weniger als die Rivalen. Doch zahlreiche Regler, Schalter, Tasten und Walzen erleichtern die Bedienung erheblich. Die bequeme Fondbank bietet großzügige Beinfreiheit. Was die Insassen vermissen? Federungskomfort

POLESTAR



EIN LOOK WIE AUS DEM
„Schöner Wohnen“-Magazin, doch für gute Bedienung fehlen hier echte Tasten



Ladevolumen
526/1536 l



ZWEI TONNEN ANHÄNGELAST, doch Rangieren ohne Heckscheibe ist umständlich. Trotz optionaler 22-Zoll-Räder federt der Coupé-artige Polestar am harmonischsten. Einzelsitz-artiger Fond mit elektrisch verstellbaren Lehnen, aber knappem Fußraum. Ein (im Bild ausgebauter) fester Raumteiler trennt das Passagier- vom Gepäckabteil. Ladekabel kommen im Frunk unter. Klare Menüs und große Kachel-flächen erleichtern die Touchbedienung

DATEN IM VERGLEICH

	KIA EV6 GT	POLESTAR 4 LONG RANGE DUAL MOTOR	TESLA MODEL Y MAXIMALE REICHWEITE AWD PREMIUM
ANTRIEB			
Motor	permanenterrregter Synchronmotor vorn und hinten, Lithium-Ionen-Batterie	permanenterrregter Synchronmotor vorn und hinten, Lithium-Ionen-Batterie	fremderregter Asynchronmotor vorn, permanenterrregter Synchronmotor hinten, Lithium-Ionen-Batterie
Leistung vorn/hinten	175/303 kW	200/200 kW	158/220 kW
Drehmoment vorn/hinten	370/400 Nm	343/343 Nm	k. A.
Systemleistung	478 kW/650 PS	400 kW/544 PS	378 kW/514 PS
Systemdrehmoment	770 Nm	686 Nm	509 Nm
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h	200 km/h	201 km/h
Kraftübertragung Getriebe	Allradantrieb feste Übersetzung	Allradantrieb feste Übersetzung	Allradantrieb feste Übersetzung
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe	4695/1890/1570 mm	4839/2008/1534 mm	4790/1921/1624 mm
Radstand	2900 mm	2999 mm	2890 mm
Batteriekapazität	84 kWh	100 kWh	78 kWh
Ladeleistung AC	11 kW	22 kW	11 kW
Ladeleistung DC (CCS)	258 kW	200 kW	250 kW
Kofferraum	480–1250 Liter	526–1536 Liter	822–2138 Liter (nach SAE)
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1800 kg	750/2000 kg	750/1600 kg
Serienbereifung	255/40 R 21 Y	255/50 R 20 W	255/45 R 19 V
Testwagenbereifung Reifentyp	255/40 R 21 Y Michelin Pilot Sport 4S	265/40 R 22 W Pirelli P Zero PZ5 Elect	255/45 R 19 V Continental SportContact 7
MESSWERTE			
Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s	3,8 s	5,0 s
Zwischenspur 60–100/80–120 km/h	1,5/1,8 s	1,7/2,1 s	2,2/2,7 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	33,6 m	37,1 m	36,1 m
Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h	63 dB(A) 66 dB(A)	63 dB(A) 66 dB(A)	64 dB(A) 66 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	20,9 kWh	21,7 kWh	15,3 kWh
Testverbrauch	24,3 kWh	24,5 kWh	18,7 kWh
Reichweite	358 km	440 km	443 km
Ladeenergie Vollladung ¹⁾	87 kWh	108 kWh	83 kWh
Ladedauer AC ¹⁾	8:05 h:min	5:15 h:min	7:35 h:min
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	8/15/26	11/20/32	7/14/26
Achslast vorn/hinten	1073/1119 kg	1182/1184 kg	980/1010 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	2192 kg 468 kg	2366 kg 444 kg	1990 kg 527 kg
Wendekreis links/rechts	12,2/11,9 m	12,2/12,3 m	12,8/12,6 m
PREIS/KOSTEN			
Preis	69 990 Euro	69 900 Euro	52 990 Euro
Wertverlust ²⁾	29 500 Euro	31 500 Euro	21 500 Euro
möglicher Rabatt ³⁾	25 %	k. A.	k. A.
Finanzierung ⁴⁾ Jahreszins	5,50 %	0,00 %	0,99 %
Leasing ⁵⁾			
Anzahlung	13 980 Euro	13 990 Euro	10 598 Euro
monatliche Rate	438 Euro	476 Euro	296 Euro
Steuer pro Jahr ⁶⁾	0 Euro	0 Euro	0 Euro
Versicherung HK/TK/VK	22/27/29	19/25/29	21/23/23
Haftpflicht (50 % Prämie)	759 Euro	672 Euro	759 Euro
Teilkasko	849 Euro	754 Euro	576 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	2394 Euro	2930 Euro	1344 Euro
Fixkosten pro Jahr	3153 Euro	3602 Euro	2103 Euro
Monatskosten ⁷⁾	1353/527 Euro	1452/575 Euro	988/388 Euro
Kilometerkosten ⁷⁾	108,3/46,2 Cent	116,2/46,0 Cent	79,1/31,0 Cent
Inspektionsintervall	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/2 Jahre	k. A.
Garantie			
Technik/Lack	7/5 Jahre	2/2 Jahre	4/4 Jahre
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	4 Jahre
Mobilität	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre

¹⁾ Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW); ²⁾ bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); ³⁾ laut MeinAuto.de; ⁴⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁵⁾ Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); ⁶⁾ steuerbefreit bis 2030; ⁷⁾ mit/ohne Wertverlust.

rung vom Auge als optisches Spiegelglas, aber die Kamera ist immerhin so positioniert, dass sie bei Schmuttelwetter nicht verdreckt. Tesla ermöglicht es, während der Fahrt Ansichten von Kameras am Heck und an den Seitenspiegeln einzublenden, während Kia beim Blinken den toten Winkel durch Außenspiegelkameras minimiert.

Durch die Auswahl der hellen und teils hinterleuchteten Materialien im Innenraum des Polestar weht ein Hauch von Volvovness – so hochwertig wie der Vierer wirken EV6 und Model Y lange nicht. Der Umstieg aus dem Tesla fällt in puncto Bedienung – leider – leicht: Auch Polestar erachtet Tasten für die Spiegel- und Lenkradeinstellung als überflüssig, und im Dunkeln sind die unbeleuchteten Lenkradtasten kaum vernünftig zu treffen.

Erfreulicher ist das Head-up-Display, das Informationen direkt auf die Windschutzscheibe beamt. Auch die Menüführung haben die chinesischen Schweden besser im Griff als die Amis: Große Kacheln, auch in Untermenüs, erleichtern den Zugriff auf alltägliche Funktionen. Navigiert wird ebenfalls via Google-Maps, wobei dem Sprachassistenten mehr Aufgaben übertragen werden.

Polestar versteht sich als sportliche Marke

Und wie steht es um sportives Fahren? Nun, zwar lassen sich Parameter wie Lenkung, Dämpferhärte und auch ESP zuspitzen, aber die Lenkung reagiert stets künstlich überspitzt und lässt Gefühl vermissen. Zudem gerät das Auto schnell ins Untersteuern. Immerhin haben es die Ingenieure mit der Dämpferhärte, anders als in der Vergangenheit, nicht über-

trieben. Im Gegenteil: Nummer vier federt trotz der mächtigen, 22 Zoll großen Räder am komfortabelsten.

Der Bremsweg hingegen sollte kürzer sein als 37,1 Meter aus Tempo 100. In umgekehrter Richtung hat der Polestar-Antrieb mit seinen 400 kW Systemleistung genug Dampf: Beim 0–100-Spur in 3,8 Sekunden fliegt schon mal das Smartphone aus der Ladeschale und landet im Fond. Dort hinten geht's sehr luftig zu. Die Platzverhältnisse ähneln denen des Kia, jedoch wecken die elektrisch verstellbare Rücksitzlehne und das herunterklappbare Mittelteil Businessclass-Gefühle. Auch wenn die Füße kaum unter den Vordersitz passen, eignet sich der Polestar am ehesten als Chauffeurswagen.

Dieser Kia geht mal so richtig ab

Der Kia EV6 GT ist dagegen ein Sportfahrer-E-Auto mit Leistung satt: 478 kW entsprechen 650 PS in alter Währung. Das maximale Drehmoment: 770 Nm. Mit Launch Control zeigt der digitale Tacho nach 3,5 Sekunden einen dreistelligen Wert, und abgeregelt wird erst bei 260 km/h. Da können die anderen mit ihren rund 200 km/h Vmax nicht mithalten.

Klingt nach Sportwagen. Und doch schaffen es die Koreaner, dem EV6 ein unvernünftiges Hot-Hatch-Feeling einzupflanzen. Wie? Mit einem elektronisch geregelten Differenzial, das künstlich Kicks ins Fahrverhalten mischt, einem Drift-Modus und mit virtuellem Schalten. Wie sein Plattformbruder Hyundai Ioniq 5N simuliert der Stromer ein Doppelkupplungsgetriebe (jedoch mit sechs statt acht Gängen) inklusive Drehmomentaufbau beim Beschleunigen, Begrenzer und Schaltruckeln.



HIGHLIGHTS Tesla mit indirektem Leuchtenband, Polestar ohne Heckscheibe und Kia mit Dachkantenspoiler

TESLA



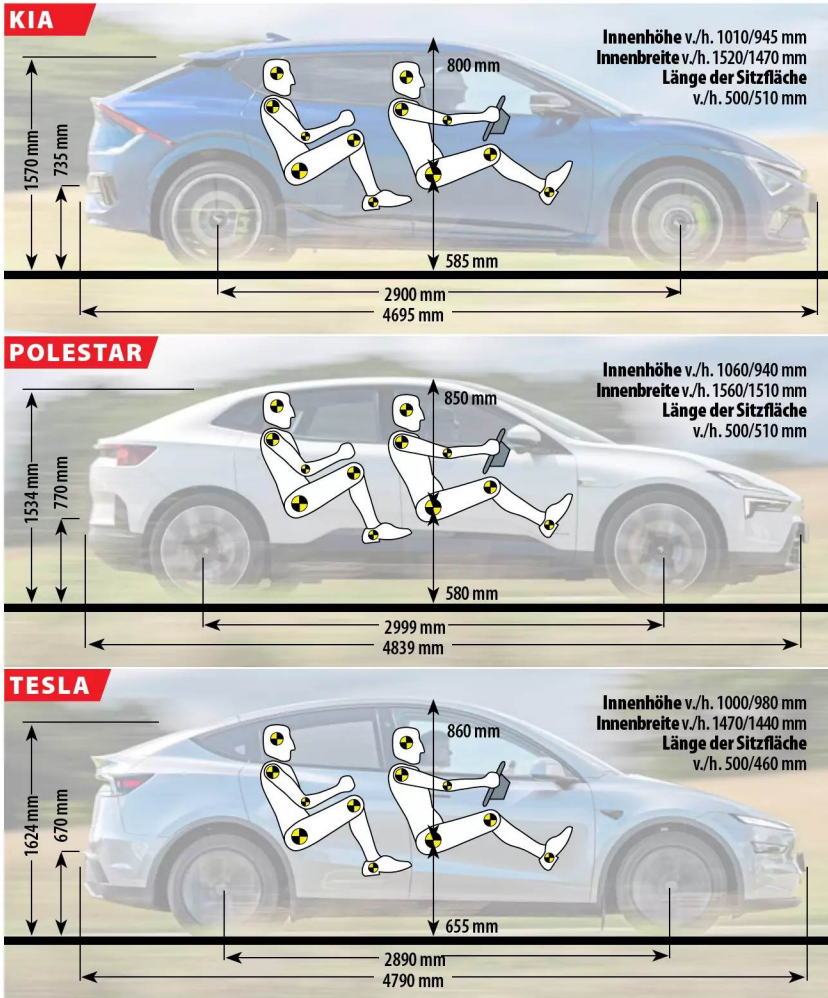
AM LENKRAD
fehlt zwar nicht wie im
Model 3 der Blinker-,
aber rechts der separate
Fahrstufenhebel



Ladevolumen
822/2138 l



443 KM TESTREICHWEITE Wieder einmal überzeugt der Tesla mit effizientem E-Antrieb. Der Verbrauch des Model Y liegt mit 18,7 kWh/100 km rund ein Viertel unter dem von Kia EV6 GT und Polestar 4. Der Innenraum bietet gute Platzverhältnisse in Reihe zwei und ist dank 40:20:40 umklappbarer Fondlehnen praktischer als der tief platzierte Touchscreen oder die klobige Hutablage. Verarbeitung und Anmutung sind spürbar besser geworden



So werden aus den Reku-perations- tatsächlich Schalt-paddles. Okay, das Gefühl bleibt künstlich, das liegt aber vor allem am Klang. Denn elektronisches Warp-Rauschen ist nun mal kein sexy Motor-sound. Und querdynamisch? Der 2,2-Tonner tackert sich mit seinem tiefen Schwerpunkt gut auf den Asphalt. Der Grip ist beachtlich, auch wenn sich die Tendenz zum Unter-steuern nicht wegdis-kutieren lässt. Der tenden-ziell schwergängigen Len-kung fehlt es zudem an Feingefühl. Das gilt auch für die Leistungsregulie-rung: Die E-Power über-fordert das Grip-level der durchaus sportlichen Bereifung, und das ESP regelt im Grenzbereich unsanft.

Dafür steht der EV6 be-reits nach 33,6 Metern aus Tempo 100 – also eine halbe Fahrzeu-glänge und mehr vor Polestar und Tesla. Schade nur, dass sich das Brems-pedal im Alltag nicht so fein dosieren lässt.

Alles hat seinen Preis – und der ist hoch

Beim Kurven profitiert der GT von seiner sportlichen Fahrwerksabstimmung. Trotz adaptiver Dämpfer ist schlechter Asphalt deutlich spür-, hör- und aufgrund des wackelnden Beifahrersitzes auch sicht-bar. Apropos: Hat man sich mal an die Elektro-auto-typisch zu hohe Sitz-position im EV6 gewöhnt, schaut man recht erhaben über die sehr kurze Haube und fühlt sich fast schon verloren neben der frei

schwebenden Mittelkon-sole. Dafür packen einen die Integralsitze fest an, ihnen fehlt aber eine Lor-dosenstütze. Wenig zu meckern gibt's an der Be-dienung, die – abgesehen von der zentralen Touch-leiste für Klimaanlage und Infotainment – viele Tas-ten zu bieten hat. Und die Preise? Alles wird immer teurer, glauben Sie? Nun, im Vergleich zum Vor-Facelift vom Frühjahr 2025 ist der fast voll ausgestattete EV6 GT mit rund 70 000 Euro so-gar etwas günstiger ge-worden. Ähnlich teuer ist der Polestar 4. Am preis-wertesten kommt aber der Tesla-Testwagen als „Premium“-Modell mit 52 990 Euro. Dennoch gewinnt der Kia den Vergleich – und zwar deutlich. *Clemens Hirschfeld*

AUTO-URTEIL

KIA	POLESTAR	TESLA
PLATZ		
31	32	33

Das Model Y bietet mehr Kofferraumvolumen plus einen großen Frunk und darf am meisten zuladen. Polestar-Insassen genießen im heckscheibenlosen Fond viel Platz; Anhänelast: bis zu zwei Tonnen. Der Kia zieht bis zu 1,8 Tonnen.

KOMFORT		
43	53	44

Den besten Federungs- und Sitzkomfort bietet der feine Vierer, doch das nun besser gedämmte Model Y federt ebenfalls nicht unkomfortabel. Die straffer abgestimmte GT-Variante des EV6 schnallt die Insassen dafür in Sitze mit gutem Seitenhalt fest.

HANDHABUNG		
26	18	21

Typisch Kia: Der EV6 ist nicht nur sehr gut und einfach bedienbar, sondern auch funktional eingerichtet. In Polestar 4 und Model Y lenkt die mittenzentrierte Bedienung stark ab. Rückwärtsinparken oder Rangieren ist ohne Heckscheibe im Vierer schwieriger.

FAHRLEISTUNGEN		
30	29	28

Polestar 4 und Tesla Model Y werden elektronisch bei rund 200 km/h abgeregelt. Der EV6 GT punktet mit sehr guter Beschleunigung und einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h. Doch die Leistung geht zulasten der Traktion und kostet Reichweite.

FAHRVERHALTEN		
38	30	28

Der Kia bietet die höchste Reku-Variation, sinnvolle Fahrmodi und sogar Unvernünftiges wie den Drift Mode. Jedoch überfordert die E-Power das Traktionsniveau. Letzteres ist bei Tesla sehr hoch. Luft nach oben gibt's bei allen in puncto Lenkabstimmung.

SICHERHEIT		
43	34	38

Bei der Qualität seiner Assistenz schwächelt der Tesla, dafür regelt das ESP des Model Y am feinsten. Die Kia-Bremsen liefern die besten Verzögerungswerte, lassen sich jedoch am schlechtesten dosieren. Der Polestar leuchtet mit den hellsten Scheinwerfern.

UMWELT		
18	19	23

Das Model Y fährt am effizientesten und so weit wie der Polestar mit größerem Akku. Beim DC-Laden erreicht der Kia über 200 kW in der Spitze. Die 10-bis-80-Prozent-Ladung gelingt ihm am schnellsten. AC kann der Polestar mit 22 statt mit 11 kW laden.

TESTERGEBNIS		
229	215	215

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge

KOSTENWERTUNG		
28	18	33

Preise sind bei Tesla immer nur eine Momentaufnahme – und doch bietet das Model Y zum günstigsten Tarif gute Ausstattung, niedrigere Unterhaltskosten und vier Jahre Garantie. Kia bietet sieben Jahre, Polestar nur zwei. Der 4 ist zudem mit am teuersten.

GESAMTERGEBNIS		
257	233	248

1. PLATZ	3. PLATZ	2. PLATZ
257	233	248

AUTO-FAZIT

Bei Effizienz und Raumausnutzung macht Tesla kaum einer was vor. Zudem ist das Model Y qualitativ besser geworden. Doch gegen den starken, gut bedienbaren sowie schnell ladenden Kia EV6 GT hat es genauso wenig eine Chance wie der feine, aber teure Polestar 4.

Autojahr 2026

Alpine

Januar: A390

September/Okttober: A110 Next Generation

Aston Martin

Januar/Februar: DB12 S

September: Vanquish S

Audi

Februar/März: RS 5

Mai: Q4 e-tron Update

Juni: A6 Derivat

Juli: Q9 (WP)

August: Q7 (WP)

September: A2 e-tron (WP)

Bentley

Februar: Bentayga Speed

Juni: Continental Supersports

Juli: Flying Spur Update

BMW

Januar: iX3

Juli: Siebener und i7 Facelift

September: i3 Limousine

September: Dreier (G50)

Oktober: M3 Concept

November: X5 (G65)

Dezember: iX4



Alpine A390

BYD

Februar: Atto 2 PHEV

April: Atto 3 Facelift

Juni: Dolphin Facelift

Cadillac

Januar: Optic

Citroën

Januar: Ami Dark Side

Februar: ë-C5 Aircross Long Range

Cupra

Januar: Formentor VZ5

März: Raval

März: Tavascan Update

April: Born Facelift

Dacia

Januar: Sandero Facelift

Januar: Jogger Facelift

Januar: Duster Update

Januar: Bigster AWD LPG

März: Spring Update

September: Sandero Stepway Hybrid

Dezember: „Evader“

Dezember: „C-Neo“

DS

Oktober: N°7

Ferrari

Januar: Amalfi

Februar: 12Cilindri Spider

März: 849 Testarossa

Mai: 296 Speciale A

Oktober: 849 Testarossa Spider

Dezember: Elettrica

Fiat

September: Grande Panda Fastback

Ford

April: Explorer Update

April: Capri Update

Mai: Puma Gen-E

Genesis

September: GV60 Magma

GWM

Januar: Haval Jolion Pro

Januar: Haval H6

Juli: Ora 05

November: Haval D-SUV

Honda

März/April: Prelude

Juni: ZR-V Update

August: CR-V Update

Hyundai

Januar: Nexö

März: Ioniq 6N

Mai: Staria Elektro

September: Ioniq 3

Dezember: Tucson neu



Jeep Recon

Jaguar

November: GT Viertürer

Jeep

Juni: Compass 4xe

Oktober: Wagoneer S

Dezember: Recon

KGM

März/April: Actyon Hybrid

Mai: Q300

Kia

Januar: K4

Januar: PV5

Januar: EV5

Januar: Stonic Facelift

März: EV2

Mai: Xceed Facelift

Juni/Juli: EV4 Allrad

Juni/Juli: EV4 GT

Juli: K4 Sportwagon

August/September: EV3 GT

Oktober: PV5 kurz

Lamborghini

Mai/Juni: Urus Performante

August: Revuelto SVJ



Kia Stonic

Welche Autos kommen **NEU AUF DEN MARKT**, wann rollen sie zu den Kunden? Und welche Modelle werden im nächsten Jahr erstmals gezeigt? AUTO präsentiert die wichtigsten Neuheiten des Auto-Jahrgangs 2026 übersichtlich sortiert nach Marken und Erscheinungsmonat.

Text: Peter Wolkenstein

Land Rover

Mai: Range Rover Electric

September: Range Rover Sport Facelift

Leapmotor

Mai: B10 REEV

Juli: B05

Oktober: B03X

Lexus

März: RZ Facelift

Mai/Juni: ES

Mazda

Februar: CX-60 Update

Februar: CX-80 Update

März: CX-5

April: BEV-Crossover

Mai: 2 Hybrid Update



Mercedes GLC EQ

Mercedes

Januar: CLA Hybrid

März: CLA Shooting Brake

März: C-Klasse Facelift

April: VLE EQ

Mai: GLB EQ

Mai: GLC EQ

Juni: S-Klasse Facelift

Juni: EQS Facelift

August: GLE Facelift

August: GLS Facelift

September: C-Klasse EQ

Oktober: AMG GT XX EQ

November: CLA AMG EQ

Dezember: GLA EQ

MG

Februar: 4 Facelift

Februar: S6 EV

März: S9 PHEV

Mai: B-Segment EV

Mini

März: Countryman Basis

Mai: Cooper Zwei-/Viertürer Basis

November: Countryman „Offroad“

Mitsubishi

Januar: Eclipse Cross

Juni: Eclipse Cross Basis

Nissan

Februar: Micra

März/April: Leaf

Dezember: Kleinstwagen (WP)

Dezember: Juke neu (WP)

Opel

April: Astra Facelift

Juli: Corsa GSE

Dezember: Combo-Nachfolger

Peugeot

Februar: 308 Facelift

März: 408 Facelift

Mai: e-208 GTi

Polestar

März: 5

April: 3 Facelift

Porsche

Januar: 911 Turbo S

Februar: Macan GTS

Mai: Cayenne Electric

Oktober: Cayenne Coupé Electric

November: 911 Turbo Touring

Renault

Januar: Clio

April/Mai: Twingo

Mai: R4 Canvas Roof

Juni: Megane Facelift

Dezember: R5 Turbo 3E

Rolls-Royce

August: Ghost Facelift

Seat

Januar: Ibiza Facelift

Januar: Arona Facelift

November: Leon Update

Skoda

September: Epiq

September/Oktober: Space BEV

November: Fabia Facelift

Dezember: Octavia Hybrid

Smart

Oktober: #2 (WP)

Subaru

Mai: Solterra Facelift

Mai: Uncharted

November: e-Outback



Subaru e-Outback

Suzuki

März: eVitara

Dezember: Vision e-Sky

Toyota

Februar: C-HR+

März: bZ4X Touring

April: RAV4

April: GR Yaris Aero Performance

Mai/Juni: Hilux MHEV und BEV

September: Yaris Cross Facelift

Volvo

Februar: EX90 Update

März: ES90 AWD

Juni: EX60

Oktober: EX60 Derivat

November: XC60 Update

November: XC90 Update

VW

März: ID. Buzz Update

April: Caravelle AWD und PHEV

August: ID.3 Facelift

September: ID. Polo

September: Multivan Facelift

Oktober: ID.4 neu (WP)

Oktober: T-Roc Hybrid

Oktober: Golf Hybrid

November: T-Roc R (WP)

Dezember: ID. Cross

XPeng

April: P7+

August: X9

Moderner – aber auch besser?

Bald rollt der neue Clio zu den Renault-Händlern, wo auch noch frische Exemplare des Vorgängers stehen. Was spricht nach dem **MODELLWECHSEL** weiterhin für den bisherigen Clio?



QUER Das Mitteldisplay im Querformat misst stets 10,1 Zoll in der Diagonale, das für die Instrumente erst ab Techno (Evolution: 7 Zoll). Wählhebel an der Lenksäule, bauchiges Lenkrad. Smartphone-Ladeschale ist Serie ab Esprit Alpine (Techno: 150 Euro)

GLEICHE BASIS
Unter den deutlich unterschiedlichen Hüllen steckt jeweils die CMF-B-Plattform von Renault



Als klar war, dass Renault mit dem R5 nach über drei Jahrzehnten den Vorgänger des Clio wieder aufleben lassen würde, lag die Vermutung nahe, dass die ausschließlich elektrisch angetriebene Neuaufgabe des „kleinen Freundes“ früher oder später auch den Clio ablösen würde. So war es bei den größeren, seit dem letzten Modellwechsel ebenfalls rein elektrischen Baureihen Megane und Scenic bereits der Fall. Doch diese Vermutung hat sich nicht bestätigt. Zu groß ist nach wie vor die Nachfrage nach konventionell angetriebenen Kleinwagen, schließlich war der Clio im ersten Halbjahr 2025 das meistverkaufte Auto in Europa.

Renault reagiert darauf aber weder mit einer Verbrennervariante des R5 noch mit einem weiteren Facelift der seit 2019 angebotenen fünften Clio-Generation, um dessen Ende noch ein paar Jahre hinauszuzögern. Stattdessen feierte Clio Nummer sechs im September auf der IAA seine Premiere – und es besteht keine Verwechslungsgefahr mit dem Vorgänger.

Worin unterscheidet sich der neue Clio vom alten? Der neue weicht nicht nur durch Details wie das Kühlermaul und die flachere Heckscheibe vom Vorgänger ab, sondern auch in seinen Proportionen. Der Clio VI ist länger, breiter

und höher, wobei sich der Zuwachs jedoch im Rahmen hält. Mit 4,12 Metern (plus 6,3 cm) sprengt er noch nicht die Abmessungen der Polo-Klasse. Dazu gibt es effizientere Antriebe, das aus größeren Renault-Modellen bekannte Multimediasystem OpenR und zusätzliche, verbesserte Assistenzsysteme.

Gibt es nur noch leistungsstarke Antriebe?

Während der Vorgänger vor dem Modellwechsel noch mit vier Motoren zu haben war – Dreizylinder mit 67, 91 und als Eco-G mit LPG-Option 100 PS sowie der Vollhybrid mit 143 PS –, stehen künftig nur noch zwei Antriebe zur Wahl: zum einen der wei-

terentwickelte Vollhybrid mit nun 158 PS Systemleistung, zum anderen ein neuer Dreizylinder-Turbo mit 1,2 Litern Hubraum und für die Fahrzeugklasse schon recht üppigen 115 PS. Darunter ist vorerst nichts mehr geplant.

Kostet der neue Clio damit nicht deutlich mehr?

Nicht laut unverbindlicher Preisempfehlung. Wie bisher stehen die drei Ausstattungslinien Evolution, Techno (plus 1700 Euro) und Esprit Alpine (weitere 1700 Euro Aufpreis) zur Wahl. Der Neue startet als Evolution mit 115 PS ab 19 900 Euro, der Vorgänger mit 67 PS stand mit 19 350 Euro in der Preisliste. Und mit 91 oder 100 PS (beide



SENKRECHT Im Vorgänger sind Hochformat-Display (Serie 7 Zoll, ab Esprit Alpine 9,3 Zoll) und Instrumentendisplay (nur Esprit Alpine) getrennt. Konventionelle Tasten und Drehregler für die Bedienung, Vollhybrid-Wählhebel in der Mittelkonsole

FLACHE SCHEIBE

Die schräge Heckscheibe lässt den Neuen dynamischer wirken. Fondtürgriffe wie bisher in der C-Säule



preisgleich) rief Renault bereits 20 250 Euro auf – 350 Euro mehr als für den stärkeren Nachfolger. In der Variante Techno ist der neue TCe 115 mit 21 600 Euro jedoch 350 Euro teurer als der bisherige TCe 90. Etwas höher fällt der Mehrpreis für den Vollhybrid (jeweils ab Evolution) aus. Hier beträgt der Aufschlag je nach Ausstattungsline zwischen 800 und 1 150 Euro.

Der Neue ist stärker. Ist er trotzdem effizienter?

Laut kombiniertem WLTP-Verbrauch ist der Clio TCe 115 mit 5,0 l/100 km sogar um 0,3 Liter sparsamer als die bisherigen Versionen SCe 65 und TCe 90. Auf der Landstraße und Autobahn steigt die Differenz nach WLTP auf bis zu 0,8 Liter, auf der Kurzstrecke konsumiert der SCe 65 dagegen 0,5 Liter weniger. Bei den Vollhybriden liegt der Neue

im kombinierten WLTP mit 3,9 um 0,4 Liter vorn, auf der Kurzstrecke benötigt er dagegen 0,8 Liter mehr.

Was spricht noch für den neuen Dreizylinder?

Sechs Gänge sind nun Serie, beim Vorgänger war das erst ab dem TCe 90 der Fall. Zudem steht nun als Option für 1500 Euro Aufpreis ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (EDC) zur Wahl. Wer im Vor-

gänger nicht selbst die Gänge wechseln wollte, musste zum Schluss zwangsläufig zum Vollhybrid greifen. Das CVT-Getriebe für den TCe 90 ist schon seit Längerem nicht mehr im Angebot, genauso wie der 130-PS-Benziner mit Siebengang-EDC.

Was spricht antriebsseitig für den Vorgänger?

Es gab ihn als Eco-G 100, der neben Benzin auch

preisgünstigeres Flüssiggas (LPG) tanken kann. Der LPG-Zusatztank fasst 32 Liter. Diese kostensparende Option steht nun nicht mehr zur Wahl.

Was ändert sich bei den Unterhaltskosten?

Für den TCe 115 sind noch keine Typklassen bekannt. Mit dem Vollhybridantrieb ist der Neue in der Haftpflicht (18 statt 22) vier Klassen günstiger, in der Vollkasko (24 statt 20) hingegen vier Klassen teurer eingestuft. Bei der Teilkasko (jeweils 21) ändert sich nichts. Als SCe 65 (HP 19, TK 18 und VK 18) und TCe 90 (17, 20, 18) ist der Vorgänger etwas günstiger als mit Vollhybrid.

Bietet der Neue spürbar mehr Platz als bisher?

Das Plus an Länge macht sich nur geringfügig im Radstand (plus 8 mm) bemerkbar, die zusätzliche Höhe dürfte etwas mehr Luft überm Scheitel bringen. Aber: Das Kofferraumvolumen schrumpft um 64 auf 327 Liter, beim Vollhybrid sind es wie zuvor 301 Liter. Dafür liegt die Ladekante nun vier Zentimeter niedriger.

Wie unterscheidet sich das Infotainment?

Im neuen Clio kommt das aus den größeren Modellen

NEU

KAUM VERÄNDERT Acht Millimeter mehr Radstand gegenüber dem Vorgänger



GEPÄCKRAUM Beim Vollhybrid schrumpft das Volumen von 327 auf 301 Liter. Stufe beim Umklappen

ALT

RÜCKSITZE Zwei Mitfahrer sitzen im Fond noch ordentlich, zu dritt wird es eng



GRÖßER Als Vollhybrid schluckt der Vorgänger 301, als Benzin 391 Liter. Variabler Ladeboden



bekannte OpenR-link-Infotainment-System mit integrierten Google-Services wie Maps (ab Techno) und Sprachsteuerung zum Einsatz, serienmäßig dargestellt auf einem größeren 10,1-Zoll-Display (Vorgänger: 7 Zoll, ab Esprit Alpine 9,3 Zoll). Vernetzte Wartungsdienste und Over-the-Air-Updates sind nun ebenfalls inklusive. Dazu gestattet Google Play den Zugriff auf über 100 Apps. Kabelloses Einbinden des Smartphones ist auch schon beim Vorgänger möglich.

Wo liegen die Fortschritte bei der Assistenz?

Renault hat den Umfang deutlich erweitert, für den Neuen stehen bis zu 29 Assistenzsysteme bereit. Erstmals verfügbar sind etwa der Active Driver Assist, der teilautonomes Fahren ermöglicht, eine Hinderniserkennung vorn und hinten, ein Rückfahr-Notbrems- und ein Ausstiegsassistent. Bei allen neuen Clio serienmäßig:

ein adaptiver Tempomat. Und der Fernlichtassistent ist bereits ab Techno aufpreisfrei an Bord.

Gibt es für den Vorgänger hohe Rabatte?

Nur vereinzelt liegen die Angebote um deutlich mehr als zehn Prozent unter dem ehemaligen Listenpreis. Im Netz finden sich noch zahlreiche vorkonfigurierte Neuwagen zu Preisen ab 18 000 Euro, vereinzelt auch schon darunter – und zwar nicht nur als S-Ce 65, sondern auch schon als T-Ce 90. Beim Clio Vollhybrid geht es mit dem Techno knapp unter 24 000 Euro los – nur rund 1000 Euro unter der ehemaligen unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers.

Gibt es für den Neuen auch schon Nachlässe?

Ja, aber laut meinauto.de derzeit nur rund sechs Prozent. Damit starten die Preise bei etwa 18 500 Euro – ohne Überführung.

Peter Wolkenstein

DATEN IM VERGLEICH

	ALT		NEU	
RENAULT CLIO	TCE 90	HYBRID 145	TCE 115	E-TECH 160
Preis	20 250 Euro	23 400 Euro	19 900 Euro	24 200 Euro
ANTRIEB				
	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, Steuerkette, Partikelfilter	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, Steuerkette, Partikelfilter	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie
Hubraum	999 cm ³	1598 cm ³	1199 cm ³	1789 cm ³
Leistung bei Drehzahl	67 kW/91 PS 5000/min	69 kW/94 PS 5600/min	84 kW/115 PS 4350/min	80 kW/109 PS 5750/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	160 Nm 2000/min	148 Nm 3200/min	190 Nm 1750/min	172 Nm 3000/min
Leistung	–	36 kW	–	36 kW
Drehmoment	–	205 Nm	–	205 Nm
Systemleistung	–	105 kW/143 PS	–	116 kW/158 PS
Kraftübertragung Getriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Multi-Mode-Getr.	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Multi-Mode-Getr.
KAROSSERIE				
Länge/Breite/Höhe	4053/1798/1439 mm		4116/1768/1451 mm	
Radstand	2583 mm		2591 mm	
Kofferraum	391–1069 Liter	301–979 Liter	327–1167 Liter	301–1094 Liter
Tankinhalt	42 Liter	39 Liter	42 Liter	39 Liter
Leergewicht	1172 kg	1331 kg	1202 kg	1316 kg
Zuladung	398 kg	399 kg	453 kg	454 kg
Anhängelast/gebremst	560/900 kg	665/900 kg	615/900 kg	670/900 kg
Serienbereifung	195/55 R 16 H	195/55 R 16 H	195/60 R 16 H	195/55 R 16 H
FAHRLEISTUNGEN				
Beschl. 0 – 100 km/h	12,2 s	9,3 s	10,1 s	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h	174 km/h	180 km/h	180 km/h
Normverbrauch	5,3 Liter S	4,3 Liter S	5,0 Liter S	3,9 Liter S
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km	97 g/km	114 g/km	89 g/km

INFO

Ohne Rhombus günstiger

ALTERNATIVE Die gerade abgelöste Clio-Generation steht mit wenigen Änderungen als Colt auch bei Mitsubishi-Händlern im Schaufenster.

Manche Clio tragen nicht den Renault-Rhombus mittig im Kühlergrill, sondern drei Diamanten – das Logo von Mitsubishi. Seit 2023 erweitert dieser sonst kaum veränderte Renault Clio als Colt das europäische Modellangebot von Mitsubishi. Bis auf die Basisversion mit 67 PS ab 18 290 Euro ist der Colt jeweils etwas teurer als der vergleichbar motorisierte Renault. Mit 91 PS kostet er laut Listenpreis ab 21 190 Euro, mit Vollhybridantrieb ab 26 190 Euro. Dafür wartet er mit etwas mehr Serienausstattung auf, unter anderem mit Rückfahrkamera und

Klimaautomatik. Zudem gewährt Mitsubishi fünf Jahre Garantie, Renault nur zwei. Jedoch endet mit der Produktion der fünften Clio-Generation auch die Zeit des Colt – nach nicht einmal drei Jahren; den neuen Clio wird es nur als Renault ge-

ben. Zum Ende gewährt Mitsubishi einen Aktionsrabatt von 1500 Euro auf alle Varianten, beim Basis-Colt sind es sogar 2300 Euro. Hier sinkt der Preis sogar auf 15 990 Euro. Einzelne Händler bieten ihn auch schon ab 14 990 Euro an.



MITSUBISHI COLT Bis auf das Markenlogo unterscheidet ihn praktisch nichts vom Clio V

AUTO-FAZIT

Der neue Clio kommt mit dem moderneren Infotainment, dem umfangreicheren Assistenzangebot sowie stärkeren und trotzdem effizienteren Motoren, ist aber laut Listenpreis kaum teurer in der Anschaffung als der Vorgänger. Wer hier auf hohe Rabatte hofft, wird nur bedingt fündig. Tipp: Bei Mitsubishi gibt es den Clio-Vorgänger als Colt derzeit mit Aktionsrabatt zu attraktiveren Konditionen.



PASSAU Die Drei-Flüsse-Stadt in der Blauen Stunde. Die Donauschiffe haben schon Feierabend

Alles am Fluss

Auf dem Weg vom **ÖSTERREICHISCHEN LINZ NACH PASSAU** wird es auf der A 3 mitunter stau-reich. Daneben läuft es flüssig, und zwar buchstäblich. Wir folgen dem Inn bis zur Drei-Flüsse-Stadt.

Aller guten Dinge sind drei. In Passau sind das Donau, Inn und Ilz. Diese drei Flüsse fließen hier an einer Ecke zusammen, prägen die Stadt und geben ihr auch ihren zweiten Namen. Der Inn kommt mit Sedimenten aus den Alpen hierher und erscheint grün, die Ilz

kommt aus einem Torfgebiet und präsentiert sich als schwarze Perle. Beide münden am Drei-Flüsse-Eck in die Donau, die im Lied gerne als blau besungen wird, meistens jedoch eher braun dahinfließt. Passau bietet eine besondere Atmosphäre, die unserer Stau-Umfahrung die

Krone aufsetzt. Tatsächlich bremsen Staus den Verkehr auf der A 3 Richtung Norden vor der Drei-Flüsse-Stadt immer wieder merklich ein, weshalb wir schon auf der österreichischen Seite die Autobahn verlassen und auf Bundes- und Landesstraßen dem Inn entlang fahren.

Unseren ersten Stopp legen wir schon in der oberösterreichischen Stadt Schärding ein. Dort wartet die berühmte Silberzeile, deren pastellfarbene Barockfassaden im flachen Licht fast zu glühen scheinen. Der Name stammt von den wohlhabenden Händlern, die dort einst

lebten, und der Bedeutung des Inns als Handelsstraße, auf der mit Silberlingen gehandelt wurde. Die bunten Fassadenfarben gehen auf die typischen Farben mittelalterlicher Zünfte zurück. Wenig später erreichen wir Neuhaus am Inn, wo der filigrane Mariensteg die



NEUBURG Das Schloss Neuburg thront hoch über dem Inn und bietet Ausblicke ins benachbarte Oberösterreich



NEUHAUS Der filigrane Mariensteg ist der Wendepunkt einer kleinen, feinen Radrunde am Inn mit Start und Ziel in Passau



TIPPS Blick über die Donau auf die Veste Oberhaus. Dom St. Stephan im Zentrum von Passau. Einblicke ins Foltermuseum (oben und unten rechts). Unterwegs im Fahrrad-Paradies. Silberzeile zur Blauen Stunde



Möglichkeit für einen kleinen Grenzverkehr bietet. Ein kurzer Halt lohnt sich – der Blick über das Wasser hinüber nach Schärding ist ein stiller, fast poetischer Moment. Weiter südlich erhebt sich über einer Flussschleife das eindrucksvolle Schloss Neuburg, dessen Mauern seit Jahrhunderten über das Tal wachen. Je näher wir Passau kommen, desto stärker verdichtet sich die Landschaft: Der Inn wird wilder, die Hügel steiler, und schließlich öffnet sich der Blick auf die Drei-Flüsse-Stadt.

Schon bei der Ankunft spüren wir diese besondere Mischung aus südlichem Flair, barocker Gelassenheit und einer Naturkulisse, die fast dramatisch wirkt. Die Drei-Flüsse-Stadt bietet eine erstaunliche Vielfalt an Freizeitmöglichkeiten – und genau das macht sie zu einem perfekten Ziel für einen Tagesausflug oder gar ein verlängertes Wochenende. Aktiv lässt sich das Passauer Land prima auf den beiden berühmten Flussradwegen – Donauradweg und Innradweg – entdecken. Beide Routen verlaufen direkt

am Wasser, sind hervorragend ausgebaut und eröffnen spektakuläre Blicke auf die Altstadt, die sich wie ein Schiff zwischen Donau, Inn und Ilz legt. Frühlorgens gleiten hier Radfahrer aus aller Welt durch den leichten Dunst, während sich der Dom im Hintergrund abzeichnet.

Zwischen Flüssen, Historie und Bewegung

Passau lässt sich aber auch zu Fuß erkunden. Die Stadt verführt zum Spazieren entlang des Inn-Kais, wo sich die hellen Fassaden im türkisfarbenen Fluss spiegeln. Besonders stim-

mungsvoll ist es am späten Nachmittag, wenn das Licht weich wird und die Berge im Süden eine Ahnung von Alpen vermitteln. Von hier führt ein kurzer Weg zum Drei-Flüsse-Eck, jener berühmten Spitze der Altstadt, an der Donau, Inn und Ilz ineinanderfließen – ein bemerkenswerter Anblick, den man am besten langsam auf sich wirken lässt. Eine weitere Perspektive bietet eine Flussrundfahrt. Gemächlich schiebt sich das Schiff unter der Luitpoldbrücke hindurch, vorbei an den bunten Häuserzeilen der Altstadt, weiter

in Richtung Veste Oberhaus, die majestätisch über dem Wasser thront. Manchmal wirkt Passau vom Wasser aus wie eine Miniaturversion eines mediterranen Hafens. Nach so viel Natur und Bewegung führt der Weg unweigerlich wieder in die Altstadt. Enge Gassen mit Kopfsteinpflaster, italienisch anmutende Fassaden und versteckte Innenhöfe prägen das Bild. Es duftet nach Espresso, nach gebackenem Strudel, nach Geschichte. Der barocke St.-Stephans-Dom ist das Herz dieser Kulisse, und wer Glück hat, erlebt ein Orgelkonzert auf der weltberühmten Domorgel. Kleine Boutiquen und Kunsthandwerksläden laden zum Stöbern ein, während sich an den Plätzen Cafés mit Blick auf das Wasser aneinanderreihen. Der Übergang zwischen Stadt und Natur ist fließend – kaum zehn Minuten Fußweg genügen, um wieder am Ufer zu stehen und den Blick übers strömende Blau schweifen zu lassen.

Martin Häußermann

INFO

FOLTERMUSEUM Aus der Altstadt erreicht man über die Schanzlbrücke zu Fuß das in einem historischen Gebäude untergebrachte Museum. Es zeigt, wie eng im Mittelalter Macht, Aberglaube und Rechtsprechung verflochten waren. Zu den eindrucksvollsten Exponaten zählen Streckbank, Daumenschrauben und der berühmte „Hexenstuhl“. Modelle, Schautafeln und rekonstruiertes Werkzeug verdeutlichen, wie Folter zur Erzwingung von Geständnissen eingesetzt wurde. Besucher können thematische Führungen, Audioguides und Sonderausstellungen nutzen, die Hintergründe zur europäischen Rechtsentwicklung liefern.





Fotos: Ford, Getty Images

Ende einer Ära

Am 17. November 2025 wurde der **LETZTE FORD FOCUS** in Saarlouis gebaut. Damit endet eine Ära. Ein Nachfolger für das beliebte Kompaktklasse-Modell ist nicht in Sicht.

Ob Fiesta, Ka, Mondeo, S-Max, Galaxy oder EcoSport – die Liste der Baureihen, von denen sich Ford in den letzten fünf Jahren getrennt hat, ist erschreckend lang. Jetzt wurde auch der Focus nach vier Modellgenerationen ohne Nachfolger eingestellt. Mit der Stilllegung des Ford-Werks Saarlouis endet die Ära der Kompaktklasse-Baureihe nach 27 Jahren – 1998 trat der in Köln entwickelte Golf-Gegner als Nachfolger des Escort an. Seitdem wurde der Ford Focus weltweit über 12 Millionen Mal gebaut, er war viermal in den vergangenen 25 Jah-

ren das meistverkaufte Auto der Welt. All das ist jetzt Geschichte, und Ford verliert in Europa ein weiteres Standbein. Am 17. November lief der letzte Focus in Saarlouis vom Band. Damit ist die Pkw-Produktion an diesem Standort, die vor 55 Jahren mit dem Escort begann, abgeschlossen. Wie der Saarländische Rundfunk berichtet, rollt der letzte gebaute Focus ins Stadtmuseum von Saarlouis. Das vorletzte Exemplar wird unter den Mitarbeitern verlost, die Einnahmen kommen laut Betriebsrat einem karitativen Zweck zugute.

Außer Focus und Escort liefen in Saarlouis über all die Jahre auch Capri, Fiesta, Orion, C-Max und Kuga vom Band. Insgesamt wurden hier 15,7 Millionen Autos gebaut. Künftig produziert eine deutlich verkleinerte Belegschaft nur noch Ersatzteile für andere Ford-Standorte. Nach dem Ende des Focus umfasst das Angebot von Ford in Deutschland bei den Verbrenner-Pkw nur noch Kuga und Puma sowie die aus den USA importierten Mustang und Bronco. Ein zumindest im Format dem Focus ähnliches Modell mit rein elektrischem Antrieb soll künf-

tig im spanischen Werk Valencia gebaut werden.

RS-Rakete mit 350 PS und Frontantrieb

Mit der attraktiven Kombination aus guten Fahreigenschaften, modernem Design und fortschrittlicher Technologie zählte der Focus in Deutschland stets zu den beliebtesten Modellen der Kompaktklasse. Zudem hielt er gerade als Kombi (Turnier) ein großzügiges Platzangebot bereit. Dazu kam eine umfangreiche Palette von sparsamen EcoBoost-Turbomotoren mit drei und vier Zylindern, ganz oben rangierten die leistungs-

starken Varianten ST und RS. Die Skala reichte vom braven 75-PS-Einstiegsbenziner im Focus Mk 1 bis zur fünfzylindrigen Kompaktrakete Focus RS Mk 3 mit 350 PS aus dem Jahr 2010. Und das alles zunächst mit Frontantrieb; ein Allrad-RS (mit vier Zylindern) kam erst 2016. Dass der Focus nach wie vor eine stabile Fanbase hat, zeigen die jüngsten Zahlen – nach den ersten neun Monaten war er 2025 der meistverkaufte Ford-Pkw in Deutschland. Doch jetzt setzt der Konzern alles auf Elektro. Nach der Zusammenarbeit mit Volkswagen samt Nutzung

des VW-Elektrobaukastens MEB für den Explorer und den Capri sollen ab 2027 günstige Einstiegs-Stromer auf einer von Ford selbst entwickelten Plattform folgen.

Aktuell ist der Strategiewechsel bei Ford von Verbrennermodellen hin zu Elektroautos noch von überschaubarem Erfolg gekrönt. Bis einschließlich September beträgt 2025 der Elektroauto-Anteil an den Neuzulassungen 16,0 Prozent, während VW im gleichen Zeitraum auf 18,1 Prozent kommt – bei Opel sind es hingegen nur 12,6 Prozent.

Doch zurück zum Focus: Wer auch nach Ende der Fertigung noch einen kaufen möchte, kann aus noch verfügbaren Bestandsfahrzeugen wählen. Der Vorrat ist allerdings begrenzt.

Fazit: Ein großer Schritt im Strategiewechsel

Das Ende des Ford Focus markiert einen weiteren Schritt in Fords umfassendem Strategiewechsel. Mit der De-facto-Schließung des Werks in Saarlouis verliert Ford nicht nur ein traditionsreiches Modell mit 27 Jahren Geschichte und über 12 Millionen verkauften Einheiten, sondern auch ein wichtiges Standbein auf dem europäischen Markt.

*Torsten Seibt,
Uli Baumann*



PROGRESSIV 1998 folgte auf den biedereren Escort der fahragile Focus mit polarisierendem Design



OFFEN Pininfarina produzierte von 2007 bis 2010 für Ford den Focus CC mit klappbarem Stahldach



LEGENDÄR RS mit dem Fünfzylinder-Turbo von Volvo aus dem Focus ST, aber mit 305 statt 225 PS



KONVENTIONELL Die ersten drei Focus-Generationen bot Ford auch als Stufenheck-Limousine an



NISCHIG Von 2013 bis 2017 auch mit 107 kW starkem vollelektrischen Antrieb samt 23-kWh-Akku



SPORTLICH Generation drei (2012 bis 2018) war auch im Turnier-Kleid als dynamischer ST zu haben



RUSTIKAL In der vierten Generation (2018 bis 2025) gab es den Focus auch als Active mit Anbauteilen im SUV-Look

Joy Ride

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



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 halt in einem 2360 kg schweren E-SUV. BMW sieht den größten Vorteil in der Software-Architektur der sogenannten Neuen Klasse, deren

erstes Derivat ebenjener iX3 darstellt. Dabei kommen vier leistungsfähige Steuergeräte zum Einsatz, von denen eines – das öffentlichkeitswirksam Heart of Joy genannte – die gesamte Fahrdynamik-Regelung übernimmt und dabei Antriebs-, Brems- und Lenkfunktionen beinhaltet. Die Besonderheit: „Da-

durch, dass 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, Kurven, deren Radius sich zum Ausgang hin verengt – 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 ei-



SCHICKER KASTEN So sieht das Heart of Joy aus, einer von vier Superrechnern in der Neuen Klasse

ner 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. Interes-

sant: Die Fahrwerkstechnik selbst fällt recht konservativ aus.

Konventionelle Fahrwerks-Hardware

Zweigelenk-Federbeinachse mit Zugstrebe und Stabilisator vorn, Fünflenker-Konstruktion hinten. Luftfeder, Adaptiv-Dämpfer, Hinterachslenkung, Wank-

stabilisierung? Alles nicht vorgesehen. Immerhin: Das Lenkgetriebe sitzt vor der Vorderachse, was gegenüber kostengünstigeren Systemen, bei denen der Aktuator oben an der Lenksäule haust, bessere Voraussetzungen für ein transparentes Lenkgefühl schafft. Doch das nur am Rande. 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 verbringt auch

das Heart of Joy keine Wunder. Doch jener Punkt liegt meist 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 demons-



MEHR MONITORE?
Nur im Entwicklungs-
träger. Ingenieur
Aberle erklärt die
Möglichkeiten der
Software



MEHR SICHERHEIT Natürlich muss ein Alltags-SUV nicht hochdynamisch fahren. Doch die dafür nötige Präzision sorgt für ein hohes Sicherheitsgefühl



MEHR UNFUG Mit deaktiviertem Regelsystem lässt sich der iX3 wunderbar quer treiben

trieren, kommentiert Aberle folgendermaßen: „Es kommen ja noch weitere Vertreter der Neuen Klasse, die zudem einen niedrigeren Schwerpunkt haben.“ Was er meint: Die Limousine i3, die als Prototyp bereits auf der letzten IAA kurz im Rampenlicht stand.

Deutlich verkürzte Entwicklungsschleifen
Lässt es 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 das Signal, das nicht passt, oder den Gierratenanstieg. Die sagen dann zum Softwareentwickler: Bau mir mal bitte diese oder jene Kennlinie. Dann lässt sich das so schnell umsetzen,

dass binnen einer Woche ein beträchtlicher Entwicklungshub stattfindet.“ Wie sich das Fahrverhalten eines Fahrzeugs mithilfe der raschen Zugriffsmöglichkeiten 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 und sich durch leichtes Untersteuern ankündigt, 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: 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, also unter Zug, plus die Funktionalität der einzelnen Fahrmodi, also sozusagen im Vollsystem, im Sportmodus und bei abgeschaltetem Regelsystem. Zudem folgt die Abstimmung der Vorsteuerung und der Regelung. Na, noch dabei? Zurück zum Ausgangsszenario, alle Systeme deaktiviert, plötzliche Gaswegnahme, also Lastwechsel. Es gilt, den Antriebsmomentgradienten so zu wählen, dass das Übersteuern speziell so einsetzt, dass es sich



Die Möglichkeiten, den Fahrcharakter eines Pkw per Software zu beeinflussen, finden hier praktisch kein Ende – irre. Hinzu kommt die künftig dramatisch kürzere Entwicklungszeit.

dem Fahrer ankündigt und der 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 das Heck kommt. Die Wahrheit liegt irgendwo dazwischen. Zur Erinnerung: Hier geht es nur um die optimale Antriebsmomentenverteilung. 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 sanft, als Fahrer glaubst du, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren. Der entsprechende Gradient auf dem Laptop steigt Hyperbel-ähnlich sanft an und fällt dann, je nach Fahrzu-

stand, sehr dynamisch wieder ab, wenn der Druck nicht mehr benötigt wird.

Was passiert bei einem dynamischen Anstieg?

Aber was passiert, wenn die Kurve mit extrem hoher Dynamik ansteigt? Auch das lässt sich im Prototyp leicht darstellen. Der Eingriff erfolgt ziemlich rabi- at, 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. Interessanter Nebeneffekt: Hat der Zulieferer die Software überarbeitet, geht das ganze Spiel von vorne los. Und das ganze Spiel bedeutet auch, dass das Fahrverhalten auf Fahrbahnen mit ganz unterschiedlichen Reibwerten sowie mit allen vom Fahrzeughersteller im Lastenheft festgelegten Radgrößen und Reifentypen immer weitgehend denselben Charakter aufweist. Ein riesiger Entwick-

lungsaufwand, den sich nicht jeder Hersteller leistet.

Doch als am Ende der iX3 – noch mal zur Erinnerung: ein E-SUV mit hoher Alltagskompetenz – mit abgeschalteter Fahrstabilitätskontrolle ganz lässig mit allen vieren über die Kreisbahn driftet, musst du schon eine Freudenträne wegwischen. Das dürfte das letzte Puzzleteilchen sein für die „beste Fahr- dynamik, die wir je hatten“, von der Harry eingangs sprach.

Jens Dralle

INFO

FAHRDYNAMIK-BAUSTEINE

Auch wenn hier der iX3 als Beispiel dient, profitieren alle Neue-Klasse-Ableger von der Grundauslegung der Fahrzeugarchitektur.

Ausgewogene Gewichtsverteilung (Front 49 % : Heck 51 %)

Heart of Joy mit BMW Dynamic Performance Control

Stoßdämpfer mit hydraulischem Endanschlag

Rollwiderstandsreduzierte Reifen

Optimierte Lenkung mit reduzierter Reibung

Geschlossener Unterboden

Integriertes Bremssystem mit konsistentem Bremsgefühl unabhängig von Rekuperationsstufe

Langer Radstand

Stabilisatoren mit hochvorgespannten Stabilisatorlagern

Stiefe Hinterachslager

Strebenpaket und Versteifungsplatte

Rad-Durchmesserlinie 740 mm

Niedriger Schwerpunkt

„Der Strompreis ist die Achillesferse“

Im Interview mit AUTO fordert Sachsens Ministerpräsident **MICHAEL KRETSCHMER (CDU)** niedrigere Stromtarife – und dass die kürzlich vorgestellte Kaufprämie für Elektroautos möglichst schnell in Kraft tritt. Helfen soll das auch dem sächsischen VW-Werk in Zwickau-Mosel.

Die Bundesregierung hat die neue E-Auto-Förderung zwar ein Stück vorangebracht, in Kraft ist sie aber immer noch nicht. Also warten viele 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, auch Dinge 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, zum Beispiel bei der Kaufprämie. 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



MICHAEL KRETSCHMER ist seit acht Jahren sächsischer Ministerpräsident. Seine Partei, die CDU, bildet in Sachsen mit der SPD eine Minderheitsregierung. Von 2002 bis 2017 vertrat der Wirtschaftsingenieur seine Heimatstadt Görlitz im Bundestag, die letzten acht Jahre davon war er stellvertretender Fraktionsvorsitzender. Der 50-Jährige hat zwei Söhne

realistische und vernünftige Klimaziele.

Ist es sinnvoll, die Kaufprämie wie geplant nur Beziehern kleiner und mittlerer Einkommen zu gewähren?

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 hundert Prozent batterieelektrische Antriebe umzustellen. Und man muss sich die Chance auf technologischen Fortschritt und Innovation bewahren. Diese 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 CO₂-Emissionen leisten.

Sie haben zu hohe Löhne bei VW kritisiert. Wie passt das mit

dem Wohlstandsversprechen der CDU zusammen?

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, die können nicht noch unter dem europäischen Durchschnitt liegen. Wenn man das eine tut, dann muss man an der anderen Stelle Besonderes leisten.

Warum hat das VW-Werk Zwickau aus Ihrer Sicht langfristig eine Chance, zu überleben? Gerüchte, dass trotz Zusicherung die Produktion von ID.3 und Cupra Born nach Wolfsburg geht, halten sich hartnäckig.

Zwickau ist die Wiege des deutschen Automobilbaus und das Erbe von Volkswagen und Carl H. Hahn (früherer VW-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 allen das bewusst ist. Mein Kollege Olaf Lies (SPD-Ministerpräsident von Niedersachsen, d. Red.) hat hier die gleiche Meinung.

Aber Tradition allein verkauft keine Autos ...

Tradition bedeutet, dass es ein Erfahrungswissen gibt und auch Struktur und Ökosystem in diesen Regionen. Darauf kann man aufbauen. Das geht nicht mehr, wenn alles kaputt gegangen ist. Die Tradition an sich ist keine Überlebensgarantie. Sie ist eine Chance, wenn man die richtigen Schlüsse daraus zieht.

Aber was macht Sie so zuversichtlich, dass VW in Zwickau noch viele Jahre Autos bauen wird?

Ich habe eine klare Vorstellung von den Problemen von VW. Aber ich habe auch die Zuversicht und

„Man muss sich die Chance auf technologischen Fortschritt und Innovation bewahren“

das komplette Vertrauen, dass das miteinander Besprochene gilt und dass Zwickau-Mosel und Chemnitz auch in den nächsten Jahrzehnten wichtige Standorte von Volkswagen sein werden. Dafür bin ich sehr dankbar und habe auch keinen Grund, an diesen Aussagen und Zusagen von Oliver Blume, dem VW-Aufsichtsratsvorsitzenden und auch von meinem Kollegen Lies in Niedersachsen zu zweifeln. Das muss man den Menschen auch so sagen, weil es leider auch sehr viele Kräfte gibt, die versuchen, aus dieser Verunsicherung politisches Kapital zu schlagen. Und denen muss man auch entgegenreten.

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 jetzt in der Krise sich sicher



„Die Regierung sollte schnell und entschlossen handeln, zum Beispiel bei der Kaufprämie“

fühlen können. Das ist schon ein großer Vertrauensschaden.

Obwohl in Zwickau Volkswagens größtes Werk für E-Autos steht, ist deren Anteil dort einer der geringsten in Deutschland. Woran liegt das?

Mein Eindruck ist, dass viele Beschäftigte dort Elektroautos fahren. Man muss auch sehen, was die Menschen in den neuen Ländern im Durchschnitt verdienen, und dann weiß man auch, warum sie eine andere Preissensibilität haben, auch bei Autos.

Also sind E-Autos zu teuer?

Ja. Und durch den Stopp der 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.

Was erwarten Sie jetzt von der Bundesregierung?

Es ist wichtig und richtig, dass die Bundesregierung in Brüssel mit starker Stimme für die Interessen unseres Landes und seiner Wirtschaft wirbt. Wir alle sollten unseren Beitrag dazu leisten, dass Volkswagen wieder auf die Beine kommt. Dazu gehört, dass der Strom in Deutschland preiswert wird, dass die Ladeinfrastruktur ausgebaut wird, dass wir realistische und vernünftige Klimaziele bekommen und dass jetzt die versprochene Kaufprämie auch eingeführt wird.

Das Interview führte
AUTO-Redakteur Claudius Maintz

VW-WERK ZWICKAU Michael Kretschmer (CDU) bei einem Besuch Mitte Oktober



Fit in den Winter

Schnee, Frost, glatte Straßen – damit Autofahrer entspannt durch die **KALTE JAHRESZEIT** kommen, sollten sie ein paar grundlegende Dinge beachten.

1 Räderwechsel

Die Winterreifen gehören montiert, sobald die Temperaturen dauerhaft unter sieben Grad fallen. Ihre weichere Gummimischung sorgt für besseren Grip auf kaltem Asphalt, Matsch und Schnee. Wichtig ist die Profiltiefe: Gesetzlich sind 1,6 Millimeter vorgeschrieben, aus Sicherheitsgründen sollten die Reifen jedoch mindestens 4 mm aufweisen. Wer Allwetterreifen fährt, sollte deren Zustand noch häufiger prüfen – bei starker Abnutzung verlieren sie gerade im Winter deutlich an Leistung. Auch der Reifendruck ist zu kontrollieren, denn Kälte senkt ihn spürbar. Ein Blick auf das Herstelldatum lohnt ebenfalls (DOT-Nummer auf der Flanke): Reifen, die älter als sechs Jahre sind, härten aus und verlieren an Haftung. Außerdem wichtig: Seit dem 1. Oktober 2024 sind nur noch Winter- und Ganzjahresreifen erlaubt, die das Schneeflockensymbol, auch Alpine-Symbol genannt, tragen.



SEIT 2024 sind nur Reifen mit Alpine-Symbol zulässig

2 Klare Sicht

Der freie Blick nach draußen ist im Winter unverzichtbar. Deshalb sollten alle Scheiben einerseits regelmäßig von innen gereinigt werden. Andererseits ist es für die Sauberkeit der Windschutzscheibe wichtig, spröde Wischerblätter spätestens vor dem Wintereinbruch auszutauschen, um Schlierenbildung zu vermeiden. Tipp: Die Wischer über Nacht hochklappen oder eine Isolationsfolie zwischen Blatt und Scheibe stecken – so frieren sie nicht fest und bleiben heil. Eis und Schnee müssen zudem vor jeder Fahrt am gesamten Auto vollständig entfernt werden, das gilt auch fürs Kennzeichen und die Scheinwerfer. Wer etwa mit freige kratztem Guckloch und einem schneebedeckten Autodach erwischt wird, zahlt laut Bußgeldkatalog insgesamt 35 Euro Strafe. Heizbare Heckscheiben verbessern die Sicht nach hinten. Gegen beschlagene Scheiben helfen ein sauberer Innenraumfilter und ein trockenes Fahrzeug – Gummimatten statt Teppich sind im Winter außerdem von Vorteil.



Schutz vor Frost

Ohne ausreichenden Frostschutz drohen teure Schäden. Im Kühlsystem verhindert das Frostschutzmittel nicht nur ein Einfrieren, sondern schützt auch vor Korrosion. Daher unbedingt regelmäßig den Füllstand checken und bei Bedarf Mittel nachfüllen – aber nur das vom Hersteller freigegebene Produkt. Auch die Scheibenwaschanlage braucht winterfestes Wischwasser, Sommerreiniger frieren bei Minusgraden ein.

Geeignete Winterreiniger sorgen nicht nur für saubere Scheiben, sondern auch dafür, dass das Wasser, die Pumpe und die Spritzdüsen nicht einfrieren. Tipp: Beim Abstellen des Autos noch mal die Scheiben säubern, damit keine Streumittelreste an die Scheibe frieren. Diese könnten beim Kratzen am nächsten Morgen das Glas beschädigen.



Fahren bei Schnee und Eis

4 Besonders wichtig im Winter ist die Beleuchtung. Daher sollte sie überprüft und im Zweifel in einer Werkstatt richtig eingestellt werden. Wer bei Glätte unterwegs ist, sollte behutsam mit dem Gaspedal umgehen und ausreichend Abstand zum Vordermann einhalten – denn der Bremsweg verlängert sich auf glatter oder rutschiger Fahrbahn enorm.

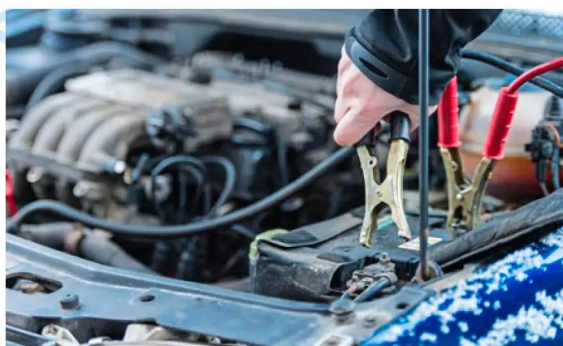
Bergauf hilft gleichmäßiges Gasgeben, bergab das Rollen im hohen Gang oder – im Elektroauto – mit moderater Rekuperation. Zudem sind ruckartige Lenkbewegungen möglichst zu vermeiden. Wenn das Fahrzeug dennoch ins Schleudern gerät, auskuppeln und behutsam gegenlenken. Reagiert das Auto gar nicht mehr aufs Lenken, hilft nur noch eine Vollbremsung.



IM WINTER verlängert sich der Bremsweg

Akku und Laden beim Stromer

7 Der Winter ist nicht der beste Freund der Antriebsbatterie, fühlt sie sich doch zwischen 20 und 35 Grad Celsius am wohlsten. Zudem müssen Akku und Innenraum beheizt werden, damit es Mensch und Maschine nicht zu kalt wird. Da ein elektrischer Antrieb weniger Abwärme produziert als ein Verbrenner, muss die Energie hierfür aus der Antriebsbatterie abgezweigt werden. Im Winter sinken die Reichweiten daher um etwa 20 bis 30 Prozent. Wird das Auto am Ladekabel vorgeheizt, geht es mit vollem, erwärmtem Akku und molligem Innenraum auf Tour. Ebenfalls hilfreich für mehr Reichweite: Beim Kauf des Stromers auf eine Wärmepumpen-Heizung achten. Diese verbraucht wesentlich weniger Energie als klassische Zuheizter. Das Vorkonditionieren verlängert die Reichweite – das lohnt sich auch auf dem Weg zur Schnellladesäule. Apropos unterwegs laden: Der Ladestand sollte auf der Langstrecke nicht zu tief sinken und der Akku lieber einmal mehr geladen werden – vor allem dann, wenn das Auto auf Tour nachts draußen übernachten muss.



Text: Carina Belluomo; Fotos: Getty Images, Hans-Dieter Seuffert

12-Volt-Batterie checken

5

Sowohl bei E-Autos als auch bei Verbrennern führt die Autobatterie die ADAC-Pannenstatistik als Top-Ursache an, wenn der Wagen streikt. Denn Kälte reduziert ihre Leistungsfähigkeit, während Licht, Heizung oder Sitzheizung in der kalten Jahreszeit mehr Energie benötigen. Deshalb die Batterie vor dem Winter prüfen (lassen) und bei Anzeichen von Schwäche ersetzen.

Equipment & Nothelfer

Ein kleines Winter-Set im Auto spart im Ernstfall Zeit und Nerven: Eiskratzer, Schneebesens, Handschuhe (auch für das Kabel-Handling an der Ladesäule) und eine Abdeckfolie für die Frontscheibe helfen beim morgendlichen Start. Decke, Taschenlampe und Powerbank sind sinnvoll bei Pannen oder Stau. Für längere Touren empfehlen sich zusätzlich ein Anti-beschlagetuch und etwas Streusand oder ein Klappspaten, falls das Auto einmal feststeckt. Wer E-Auto fährt, sollte bei Reisen in kalte Regionen prüfen, ob die Ladestationen geöffnet und zugänglich sind.

6



8

Autopflege

Salz, Feuchtigkeit und Schmutz sind im Winter an der Tagesordnung. Regelmäßiges Waschen beugt Korrosion vor, gerade an Schwellerkanten, Radläufen und dem Unterboden. Politur und Wachs schützen zusätzlich. Türdichtungen sollten mit Gummipflege oder Silikon-Ölen behandelt werden. Das verhindert das Festfrieren der Türen und schont das Material. Auch Schlösser freuen sich über etwas Universalspray oder ein anderes nicht harzendes Öl. Im Notfall hilft (außerhalb des Autos gelagert!) ein Türschloss-Enteiser.

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

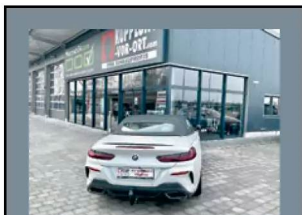


1959 Aston Martin DB MKIII DHC, Matching Numbers, Twin Exhaust, seltener Linkslenker. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H



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

BMW



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.axelschuetzte.de H



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



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



wir-verkaufen-deinen-sportwagen.de

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

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

Suche SF90 und F8. Tel. 0171/7515577



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



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



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



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 360 Challenge Stradale:
max. 20.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



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



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



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



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



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari F12 TDF:
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

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

Bücher: www.motorbuch-versand.de

LOTUS

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

MERCEDES



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager.
WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegern-
see, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63415



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



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

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 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



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

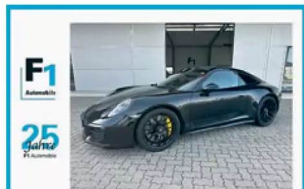


Anhängerkupplungen für alle Mercedes,
AMG, Smart und EQ Modelle.
Sofortmontage in 2,5 Std.
www.kupplung-vor-ort.com,
Tel. 09953/9816298 H

PORSCHE



1972/1973 Porsche 911 2.7 RS, absolut
echt, mit Belegen... Haben Sie ihn?
Wir suchen danach! Tel. 08036-7006,
www.cargold.com H



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



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



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

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



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



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



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

Bücher:

www.motorbuch-versand.de



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



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

GESCHÄFTS- VERBINDUNGEN



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

VERANSTALTUNGEN



Norbert Schäfer - Technische Kunst -
130 Originale, mit allen Rechten zu ver-
kaufen, gezeichnet, gemalt (Airbrush),
ohne Computerunterstützung, ca. 25.000
Arbeitsstunden! Viele Schnitte (Cuta-
ways), „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, Mo-
torräder 25 Motive, Formel 1 19 Motive,
Motorsport 10 Motive, Sondermodelle
4 Motive. Von privat, nur als komplette
Sammlung mit allen Rechten,
Tel. 0172/9336584

VERSCHIEDENES

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

ZUBEHÖR



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



KIA SPORTAGE
„Einer der letzten kleinen Diesel“

Top-Test: Kia Sportage 1.6 CRDi;
Heft 24, Seite 26

Kleine Diesel sind attraktiv

In Ausgabe 24 ist ein Kia Sportage Diesel im großen Test, zudem findet man bei den News einen Artikel über das Facelift des Alfa Romeo Tonale, den es weiterhin mit Diesel gibt. Größen- und leistungsmäßig sind beide vergleichbar, und soweit ich informiert bin, sind es die letzten Diesel mit 1,6 Litern Hubraum am Markt. Wenn man jetzt noch den 1,5 Liter großen Stellantis-Diesel dazu nimmt (etwa im DS 7), hat man alle „kleinen“ Diesel am Markt im Vergleich. Der Rest sind Zweiliter oder Sechszylinder. Obwohl ich selbst schon länger nicht mehr der größte Diesel-Fan bin, finde ich es gut, dass es weiterhin eine gemischte Motorenauswahl gibt. Gerade für Caravan-Fans sind diese kleinen, sparsamen und drehmomentstarken Aggregate immer eine Überlegung wert.

Ingo Limbrock,
per E-Mail

Service: Ladesstrom-Abos für die Reise;
Heft 24, Seite 50

Kostentransparenz fehlt

Dieser Beitrag beschreibt ein konkretes Dilemma bei der gewollten und in Teilen

sinnvollen Umstellung auf die E-Mobilität. Hier wird dargestellt, wie die schönste Zeit des Jahres, der verdiente Urlaub, zu einer Mathematik-Textaufgabe mit ungewissem Ausgang wird. An der herkömmlichen Tankstelle bin ich es gewohnt, transparent über die tatsächlichen Kosten informiert zu werden. Bei den Ladekosten tappt der Kunde erst mal im Dunkeln. Wer nicht so flexibel mit dem Smartphone umzugehen versteht oder das einfach nicht will, bleibt außen vor, ganz abgesehen davon, dass es aus verschiedenen Gründen auch schon mal ausfallen kann. Ich bin der Überzeugung, dass man mit Apps und dem Angebot bunter Bezahlkarten ganze Generationen, die gerne mitmachen würden, vor den Kopf stößt. Vielleicht ist es ein Lichtblick, wenn jetzt eine Tankstellenkette den

Anfang macht, transparent 49 Cent pro kW anzuzeigen, und es ermöglicht, mit der im Normalfall stets vorhandenen Debitkarte zu zahlen. Man wünscht sich hier Nachahmer – wobei der 49-Cent-Tarif im Vergleich zur häuslichen Wallbox auch kein Schnäppchen ist.

Andreas Rülke,
per E-Mail

Titelthema: VW T-Roc – Vorgänger oder
Nachfolger kaufen? Heft 24, Seite 8

Wichtige Entscheidungshilfe

Vielen Dank für diesen fundierten und sehr ansprechend gestalteten Vorgänger-Nachfolger-Vergleich zum VW T-Roc. Er dürfte für viele Interessenten eine wichtige Entscheidungshilfe sein. Ich hoffe sehr, dass solch ein direkter Vergleich keine Eintagsfliege bleibt, sondern sich bei relevanten Volumenmodellen dauerhaft etabliert.

Oliver Glöckner,
48477 Hörstel

Reportage: Unterwegs mit dem UTF 6x6;
Heft 24, Seite 68

Grenzwertig

War das jetzt ein Werbeblock für die Bundeswehr? In der heutigen Zeit doch etwas grenzwertig. PS: Ich habe meinen Lkw-Führerschein 1970 bei der Bundeswehr gemacht.

Wolfgang Schulze,
per E-Mail

LESERBILD



Dieses Foto ist von AUTO-Leser Wolfgang Breitkopf. Sie haben auch ein lustiges **AUTO-FOTO** geschossen? Mailen Sie uns: redaktion_auto@motorpresse.de

Unser Rätsel

Stadt in Belgien (Rennstrecke)	Abk.: International Space Station	eine Zahl	dt.-Rennfahrer (Nico)	Ballspiel zu Pferd
kleiner Lieferwagen (engl.)		1		das Unsterbliche
			griech. Göttin der Morgenröte	7
Bargeld (englisch)	Ort, Platz	4		
Gewinnen Sie ein 3D-Puzzle von Ravensburger im Wert von 34,99 Euro.				
Einkaufsstraße in Düsseldorf (Kz.w.)				
zu keiner Zeit				
persönl. Fürwort (erste Person)				
Alphabet				
ital. Autor (Umberto)				
bevor				
2				
heftige Gefühlsregung				
Bestand, tatsächlicher Vorrat				
3				
umweltfreundlicher Treibstoff	betagt, nicht jung	früherer Name Thailands	Aufgeld	Laubbaum
		5	Schmiermittel	alt-nordischer Donnergott
Hohlmaß				Geliebte des Zeus
			Muse der Geschichte	6
griechischer Buchstabe	Sternschnuppe			

Lösungswort

1 2 3 4 5 6 7

Und so geht's:

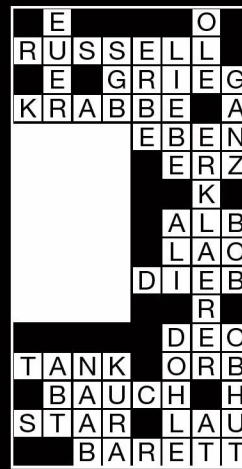
Im Rätsel sind sieben Buchstaben mit Kreisen markiert, die das Lösungswort ergeben. Schreiben Sie eine Postkarte an:
AUTO Straßenverkehr
Stichwort: Rätselseite
70162 Stuttgart

und teilen Sie uns bis zum 22. Dezember 2025 das Lösungswort und Ihre Telefonnummer mit. Oder schicken Sie bis zu diesem Tag ein Fax an 07 11/182-1908 beziehungsweise eine E-Mail an raetsel_auto@motorpresse.de

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

Auflösung aus Heft 25/2025
Lösungswort: stabil

Gewinner des Geschenksets und Gutscheins von Herbacin im Wert von 55 Euro:
Karin Preiß,
91257 Pegnitz



Jetzt im Abo testen

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

Für Sie
zur Wahl



€ 5 Universal-ShoppingBON
1 2 9 4

MANNESMANN Multitool 10in1

- Praktisches Multifunktionswerkzeug
 - Viele Funktionen
 - Klingen aus rostfreiem Stahl.
 - Kombizange, Messer, Schraubendreher u.v.m.
- Zuzahlung: 1,- €*

1 1 0 2



Noch mehr tolle Prämien!



Jetzt frei Haus und mit 30 % Ersparnis bestellen!



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

telefonisch:

0781 639 66 51

online:

autostrassenverkehr.de/testen

WX-001

Ja, ich teste

AUTO Straßenverkehr

4 5 1

Objekt-Nr.

1 1 1 6 1

(6 Ausgaben für 12,50 €*)

X für mich

A S V 1 P R M

Aboart 6 0

Aboherkunft 2 0

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

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

Frau	
Herr	
Anrede	Vorname
Name	
Straße Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	
Geburtsdatum	

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincodes)

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 werbefreigabe@burdaadirect.de oder über den Abmeldelink in jeder Zusendung, widersprechen.

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 b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung. Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

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

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

IBAN: Ihre BLZ: Ihre Konto-Nr.

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

Bitte hier 4-stellige Prämien-Nr. eintragen

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

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

X
Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Aus der Reihe getanzt

Der Dreier GT, gebaut von 2013 bis 2020, ist ein **UNDERDOG** in der BMW-Geschichte. Einen Nachfolger hat er nicht bekommen. Macht ihn das zur schlechten Wahl als Gebrauchtwagen? Mitnichten!

Es soll sie ja noch geben, die Menschen, die aus ganz altmodischen Gründen gern BMW fahren, anstatt ihr Geld immer nur für die nächstgrößere Niere auszugeben. Die Gründe dafür stehen in jedem Artikel, Fahrbericht oder Test zu jedem klassischen BMW der letzten 60 Jahre. Klassisch, darunter verstehen wir ein Längsmotor-Layout, dessen Kraft vorwiegend an die Hinterachse fließt, eine ergonomisch gute Sitzposition in einem Cockpit, das auf Fahren und gute Funktionalität ausgelegt ist, und zumindest die Option auf einen Reihen-

sechszylinder-Motor. Weil das in der Regel beim Fahren Freude bereitet, genießt die Marke ihren wohlverdienten Ruf. Relativ unabhängig davon ist übrigens die Karosserieform – schließlich können wir ja nicht alle in zweitürigen Coupés herumfahren. Und genau hier verbirgt sich der Kern dieses Artikels. In einer Zeit, in der die SUV noch recht groß waren und sich ohne üppige Anhängelast nicht vor die Tür trauten, war noch nicht abzusehen, dass der Trend zum SUV als Familienauto alle anderen Format-Ideen verdrängen würde. Viele Hersteller

experimentierten mit neuen und praktischen Bauformen. So wie BMW mit dem Dreier GT. Hier sind fünf Gründe, die ihn heute zu einem empfehlenswerten Gebrauchtwagen machen.

1. Fluch und Segen – die Karosserieform

Eigentlich gab es alles schon. Den Dreier als Limousine, Touring, Cabrio und Coupé, den Mittelklasse-SUV X3 sogar schon in zweiter Generation, und für den Fall, dass der zu groß war, gab's den X1, der damals noch wie eine Art Crossover-Kombi des Einsers aussah. Und doch grü-

belte man bis zum Jahr 2010, welche neuartigen Karosserieformen wohl die Gunst der Neuwagenkäufer am besten treffen würden. Mercedes floppte mit der beeindruckend raumgreifenden R-Klasse, Opel formte den Vollheck-Vectra namens Signum, Renault verwirrte mit Radikal-Ideen wie Vel Satis oder Avantspace. Kurzum: Neuartige Karosserieformen waren damals so hip wie der MP3-Player und Anstupsen bei Facebook. Recht spät, aber dafür mit Wucht sprang BMW auf diesen Zug auf und präsentierte 2009 den Fünfer GT (auf den das hier Ge-

schriebene ebenso zutrifft) und schließlich 2013 den Dreier GT. Elf Zentimeter mehr Radstand hatte der im Vergleich zu den normalen Viertürern der F30-Baureihe, noch dazu ein Kuppeldach mit knapp zehn Zentimetern mehr Höhe, das in ein Fließheck mit beeindruckend großer Heckklappe mündet. Die Breite blieb unverändert, ebenso die Antriebsarchitektur und weite Teile des Cockpits. Das Resultat war zweifellos sehr geräumig, aber eben im dynamisch geprägten BMW-Umfeld auch etwas merkwürdig. Und dieses Image kann

GEWACHSEN

Gegenüber Limousine und Touring ist der Dreier GT länger und höher





AUFPASSEN Bei den Vierzylinder-Dieselmotoren bis 2015 bereitet die Steuerkette meist Probleme



PRAKTISCH Große Heckklappe, 520 bis 1600 Liter Gepäckraum, dreiteilig umklappbare Rücksitzlehne



HÄUFIG Extras wie das Automatikgetriebe und elegante Aluräder sind oft an Bord

der „Gran Turismo“ bis heute nicht ganz ablegen, weshalb die Preise oft niedriger sind als bei vergleichbaren Dreier-Varianten der F30-Baureihe, bei häufig deutlich umfangreicherer Ausstattung. Beides beleuchten wir später noch im Detail.

2. Fällt aus dem Rahmen – das Platzangebot

Ein Kombi wird ja in der Regel gekauft, damit man auch mal was transportieren kann, möglichst praktisch im Laderaum verteilt. Im Alltag handelt es sich viel öfter um Urlaubsgepäck, Getränkekisten und/oder Kinderwagen als um perfekt-quaderige Selbstbau-Kleiderschränke oder ausladendes Sperrgut. Folglich kommt man auch mit einem Schrägheck samt großer Heckklappe schon sehr weit. 520 bis 1600 Liter Gepäck passen in einen Dreier GT, nur 495 bis 1500 in den konventionellen Touring. Dreigeteilt die Rücksitzlehne umklappen können beide. Noch Fragen?

Wo wir gerade vom Kinderwagen sprachen: Wer seinen Nachwuchs im Fond vertäut, freut sich über etwas mehr Innenhöhe und viel Beinraum. In beidem überragt der GT die herkömmlichen Mo-

delle der Mittelklasse. Dieselben Vorzüge genießen große bis sehr große Insassen, und zwar in beiden Sitzreihen. Merke: Der größte Dreier heißt nicht Touring, sondern GT.

3. BMW-typisch – Antriebe und Fahrverhalten

Bis hierhin klingt das Ganze wie der väterliche Ratsschlag an einen 15-Jährigen, er solle doch statt des empfindlichen Mountainbikes mit Kettenschaltung lieber das vernünftige 08/15-Rad mit Nabenschaltung nehmen, schließlich sei das viel billiger und simpler. Ja. Es muss aber auch Spaß machen. Natürlich fährt ein Dreier als Limousine, Touring oder Coupé noch ein wenig schärfer um die Ecke als der höhere, schwerere Dreier GT. Glauben Sie uns jedoch: Der Unterschied will erst mal erfahren werden. Die Strecke zwischen Wohnsiedlung und Supermarkt reicht dafür nicht. Ferner sollte sich jeder schämen, der im GT ein senioriges Fahrverhalten vermutet, selbst aber einen Quermotor-SUV pilotiert. Der GT fährt so, wie man es von einem BMW erwartet: mit einer präzisen Lenkung, die auch in sportlicheren Modellen der Marke nicht gefühlsechter

ist, die ein sehniges Fahrwerk mit hoher Kurvenstabilität und großem Dynamikpotenzial dirigiert, gemischt mit einer Portion Reisekomfort und sehr gut gemachten Antrieben.

GT mit Ottomotoren besitzen mindestens den 184 PS starken Zweiliter des 320i unter der Haube. Sechszylinder sind erst ab dem 335i mit 306 PS an Bord, der 2016 durch den 340i mit 326 PS abgelöst wurde. Dieselseitig gab es 318d, 320d, 325d, 330d und 335d. Die Dreiliter-Sechszylinder der beiden stärksten Versionen kombinieren großartige Laufkultur mit enormer

Durchzugskraft und sparsamem Verbrauch und sind klar die beste Empfehlung für dieses Fahrzeug. Steht nur Letzterer im Fokus, sind auch die kräftigen Vierzylinder-Diesel eine gute Option. Verbräuche unter fünf Liter sind mit ihnen ohne große Anstrengung möglich. Keiner der verbauten Motoren kennt chronische Haltbarkeitsprobleme, wenn man von frühen Vierzylinder-Dieseln vor Juli 2015 absieht (siehe Mängelkapitel).

4. Eine Limousine mit dem gewissen Etwas

Gräbt man als Auto-Archäologe im Pleistozän der Popkultur, also den

1970er-Jahren, finden sich zwei stereotypische Spezies der BMW-Fahrer. Den einen gibt's noch heute, und der klebt gern das Chrom-M auf den Heckdeckel des 318d und fährt einmal im Jahr zur Touristenfahrt auf die Nordschleife.

Der andere wiederum ist bis auf wenige Exemplare ausgestorben. Jene Art Mensch trug gern Rollkragenpullover aus Mohair, sah sich sonntagmorgens im Ersten den „Presseclub“ an, hörte gern Leonard Cohen – und fuhr BMW. Vor dem Architektenhaus parkte dann kein 323i mit Mehrteiler-BBS, sondern eher ein nobel ausgestatteter 520i mit Velourssit-



ÜBERNOMMEN Im klassisch gezeichneten Cockpit gibt es praktisch keine Unterschiede gegenüber den anderen Varianten der F30-Dreier-Baureihe

Fotos: Dino Eisele



EIGENWILLIG Der Dreier GT besitzt rahmenlose Türfenster wie ein Coupé, ist aber rund zehn Zentimeter höher als Limousine und Touring



KOMFORTABEL Konventionelle Klimabedienung, iDrive-Dreh-Drück-Steller fürs Infotainment. Bequeme Sitze, häufig mit Leder und elektrisch einstellbar



zen. Auch schön! Kurz: feinsinniger Luxus aus dem Bildungsbürgertum, der sich vom Brachialwohlstand eines Mercedes-Benz abhob.

Genug über alte Käuferkreise schwadroniert. Einen BMW zu fahren ohne besonderen Sportsgeist im Sinn, stattdessen mit einem Hang zur feinen Fahrkultur – das ist etwas, was auch heute noch Freude bereitet. Und in den GT-Modellen fand diese Stilrichtung eine Art Renaissance, schließlich spülte das Aus der Marke Saab gerade erst neue Käufer



ENTSPANNT In keinem anderen F30-Dreier genießen die Fondpassagiere so viel Platz wie im GT

an. Und in den heutigen Gebrauchtexemplaren spiegelt sich das wider. Viele entsagten dem M-Einerlei, dem Shadowline-Zwang und den monochromen Lackfarben zugunsten von ein paar Chromleisten, eleganten Farbtönen oder feinem Edeldholz-Dekor im Innenraum. Hinzu kommen häufig eine gehobene Motorauswahl, idealerweise mit den bereits genannten Sechszylinder-Triebwerken, und ein üppiges Maß an Verwöhn-Ausstattung. Elegant und passend: die serienmäßig rahmenlosen Seitenscheiben wie im Coupé. Dem Besitz eines besonders seltenen BMW-Modells wohnt nicht zuletzt auch ein gewisser Reiz inne. Weil der größte Teil der Käufer auch heute noch gern zum typischen „Schwarz mit Schwarz und Schwarz“ greift, rufen solche Preziosen meist keine allzu hohen Preise auf.

5. Viel fürs Geld – das Gebrauchtsangebot

Und genau jene Preise wollen wir nun mal genauer beleuchten. Während sich insgesamt mehrere Tausend gebrauchte F30-Dreier in den Portalen finden, tauchen nur wenige Hundert GT-Modelle auf. Los geht's bei rund 10 000 Euro für seriöse Exemplare mit erhöhter Laufleistung zwischen 150 000 und 200 000 Kilometern. Insofern herrscht Gleichstand zu den günstigsten kaufbaren Limousinen und Kombis. Klickt man sich mit aufsteigenden Preisen durch die Suchinserie, fällt aber rasch auf: Schon unterhalb der 15 000-Euro-Marke erscheinen Dreier GT mit sehr üppigen Ausstattungen und stärkeren Triebwerken, wo die restlichen Varianten des Dreier höchstens mit besseren Pflegezuständen glänzen können. Auch die Zahl der scheinbar schonenden

Privat-Vorbesitzer wirkt beim GT auffallend höher. Hier liegt ein echter Sweetspot. Darüber pendelt sich eine gewisse Preis-Gleichheit ein. In Sachen Nutzwert hat der GT natürlich weiterhin die Nase vorn.

Mängel – worauf muss man beim Kauf achten?

Technisch gleicht der GT seinen gewöhnlichen Brüdern fast vollständig. Typische GT-Wehwehchen gibt es so gut wie nicht. Die stets elektrisch betriebene, sehr große Heckklappe fällt gelegentlich durch ungleichmäßige Spaltmaße auf, was aber nicht unbedingt auf einen heftigen Heckschaden schließen lassen muss. Außerdem kommt es bei höherem Tempo mitunter zu zischelnden Windgeräuschen rund um die rahmenlosen Seitenscheiben. Das ist einerseits konstruktionsbedingt nie ganz auszuschließen, andererseits eine simple Einstellsache. Ansonsten gilt nur erhöhte Vorsicht beim N47-Motor, also allen Vierzylinder-Dieseltriebwerken vor Juli 2015. Eine zu schwach dimensionierte Steuerkette kann hier zu teuren Problemen führen.

Andreas Jüngling

AUTO-FAZIT

Geheimtipp, das ist ein dehnbarer Begriff, vor allem in Gebrauchtskauf-Beratungen. Fest steht aber, dass der Dreier GT viel mehr bietet als herkömmliche Dreier oder die restliche Premium-Konkurrenz, dabei problemlose Haltbarkeit verspricht und oftmals sogar für weniger Geld zu haben ist. Was man dafür bekommt, ist eine heutzutage eher seltene BMW-Spielart, die mit Komfort und Eleganz gefällt.

DEUTSCHLANDS GRÖSSTER AUTOPREIS*
BEST CARS

2026

**IHRE WAHL.
IHR GEWINN.
IHR MOMENT.**



MAZDA CX-5



VOLKSWAGEN ID.7

JETZT ABSTIMMEN UND GEWINNEN!

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

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

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

**BEST CARS
2026**



**auto
motor
und sport**

**JETZT SCANNEN
UND MITMACHEN!**



[WWW.LESERUMFRAGEN.DE/
BEST-CARS-2026](http://WWW.LESERUMFRAGEN.DE/BEST-CARS-2026)

Jacke wie Hose



Fotos: Achim Hartmann

Auf einer Zierleiste am Armaturenbrett steht's: eines von 4806 Exemplaren. Gemeint ist die Stückzahl als Hommage an den 4805,95 Meter hohen Montblanc, dessen geografische Koordinaten auf den Gummifußmatten der North-Face-Edition stehen. Der Schriftzug des Outdoorklamotten-Herstellers füllt den großen Motorhaubenaufkleber aus, ansonsten erkennt man das Modell an den gelben Akzenten im und am Auto. Trotz der Bergreferenzen bleibt die Sonderedition technisch ein regulärer Avenger 4xe: ein Hybrid mit kleinem 0,9-kWh-Akku plus zusätzlichem E-Motor an der Hinterachse, der

den Fronttriebler bei Bedarf bis maximal 90 km/h zum Allradler ergänzt. Allerdings immer nur als temporäre Traktionsunterstützung, was etwa auf nassen Fahrbahnen nachvollziehbar wird: Wenn du kurvenausgangs kräftig Gas gibst, geht erst vorn kurz die Traktion aus, bevor der Hinterachsmotor sich zuschaltet. Im Regelfall erfolgt der Vortrieb über den 136 PS starken Turbo-Dreizylinder und den im Getriebegehäuse verbauten Elektromotor (21 kW), die einen sehr effizienten Benzinverbrauch von 6,3 l/100 km ermöglichen. An der Ampel springt der Verbrenner etwas rau an, anschlie-

ßend beschleunigt das Hybridsystem den kleinen Crossover flüssig, wenn auch ohne spürbaren E-Boost. Wenn es sein muss, geht's aus dem Stand in 10,2 Sekunden auf 100 km/h, nach insgesamt 28,9 Sekunden erreicht der Jeep Tempo 160. Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet im Automatikmodus unauffällig, reagiert auf Schaltwippenklicks aber teils nur stark verzögert.

Lange Bremswege auf Allwetterreifen

In die andere Richtung sind die Messwerte diskussionswürdig: 100 auf 0 km/h in 37,6 Metern ist in

Anbetracht der montierten Allwetterreifen ein ordentliches Ergebnis. Käme der Bremswert allerdings auf Sommerreifen zustande, würden wir ihn höchstens als ausreichend bewerten – eine Auswahlmöglichkeit bietet der Konfigurator nicht. Da die 39 000 Euro teure North-Face-Edition fast alles bietet, was es für den Avenger gibt, beschränken sich die Aufpreisoptionen auf eine schwarze Dachlackierung und ein Glaschiebedach. Ein besonderes Angebot stellt das Modell aber nicht dar: Ein abzüglich der genannten Designmerkmale gleich ausgestatteter Overland kostet 2020 Euro weniger.

Wobei wir dem Overland für diese Berechnung ein beim North Face schon serienmäßiges Paket mit Navi-Software aufschlagen – nur empfiehlt die sich eigentlich gar nicht. Die TomTom-Routenführung funktioniert zwar gut, allerdings klappt die Sprach-eingabe im Testwagen nicht, weil ein Abo dafür fehlt. Doch wer bitte schön schließt denn dafür ein Abo ab? Dann halt einfach via CarPlay oder Android Auto eine andere Navigations-App nutzen. Die sonstige Bedienung klappt mit einigen Tasten plus Touchscreen überwiegend problemlos. Für einen subkompakten SUV geht auch der Federungs-

Technisch bleibt die gelb akzentuierte North-Face-Edition ein Jeep Avenger 4xe mit **E-MOTOR IM HECK**. Exklusiv sind manche der Designmerkmale.



DIE 4XE-PLAKETTE unten links kennzeichnet die Allradversion



UNTER DEM LADEBODEN liegt eine Kunststoffschale mit Fächern



PLATZ bietet der Fond eher wenig. Verstaue Netze an den Vordersitzen



DIE KLAPPE mit den Firmenschriftzügen arretiert magnetisch



MIT 136 PS ist der 1,2 Liter große Turbo-Dreizylinder ausreichend kräftig

komfort in Ordnung, zumal der Avenger recht souverän durch Kurven fährt, ohne groß zu wanken. Auf der anderen Seite sind die Sitzflächen der Vordersitze etwas kurz geraten. Und obwohl die Messdaten ihm ein sehr geringes Geräuschniveau bescheinigen, tönt ab Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn schon ein ziemlich ausgeprägter Windgeräusche-Mischmasch in den Innenraum. Richtig nervig tönt der Jeep aber nur beim Blinken: Das Geräusch klingt, als würde gleich der Technobeat losgehen – North-Face-spezifisch ist das nicht.

Thomas Hellmanzik



NUR FAST PRAKTISCH
Der Ablage unter den Luftausströmern fehlen Gummi-Einlagen, denn in Kurven rutscht alles weg

DATEN

JEEP AVENGER 1.2 E-HYBRID 4XE THE NORTH FACE

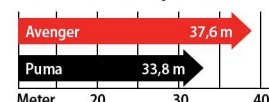
ANTRIEB

Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten, Lithium-Ionen-Batterie
Hubraum 1199 cm³
Leistung 100kW/136 PS
bei Drehzahl 5500/min
maximales Drehmoment 230 Nm
bei Drehzahl 1900/min
Leistung E-Motor v./h. 21/21 kW
Drehm. E-Motor v./h. 55/k. A. Nm
Systemleistung 107 kW/145 PS
Höchstgeschwindigkeit 194 km/h
CO₂-Ausstoß (WLTP) 123 g/km
Allradantrieb, Sechsgang-DKG

KAROSSERIE

Länge/Breite 4088/1776 mm
Höhe/Radstand 1541/2563 mm
Tankinhalt 44 Liter
Kofferraum 325–1218 Liter
Anhängelast ungebremst/gebr. 620/920 kg
Serienbereifung 215/60 R17V
Testwagenbereifung 215/60 R17V
Reifentyp Goodyear 4Seasons Gen3

Der sommerbereifte Ford Puma 1.0 Hybrid bremsst top, der allwetterbereifte Jeep schlecht.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h 10,2 s
Zwischenspur 60–100 km/h 5,4 s
80–120 km/h 7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen 37,6 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h 65/68 dB(A)
Normverbrauch (WLTP) 5,3 Liter S
Testverbrauch 6,3 Liter S
Achslast vorn/hinten 846/620 kg
Testwagenleergewicht 1466 kg
Zuladung 579 kg
Wendekreis l./r. 11,2/11,2

PREIS/KOSTEN

Preis 39 000 Euro
Wertverlust¹⁾ 17 000 Euro
möglicher Rabatt²⁾ 10 %
Finanzierung³⁾
Jahreszins k. A.
Leasing⁴⁾
Anzahlung/monatliche Rate k. A.
Abgasnorm Euro 6e
Steuer pro Jahr 81 Euro
Versicherung
HK/TK/VK 18/19/23
Ölwechsel 25 000 km/1 Jahr
Inspektion 25 000 km/1 Jahr
Garantie
Technik/Lack 4/3 Jahre
Durchrostung 7 Jahre
Mobilität 4 Jahre

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

AUTO-FAZIT

Klassengemäßer Komfort, ausreichender Vortrieb, gute Effizienz, Teilzeit-Allrad, miese Bremsleistung.

Im Prinzip ja, aber

Ganz im Stile des satirischen Radiosenders Eriwan könnte man den **PLUG-IN-CADDY** von VW vor allem in der Maxi-Version empfehlen. Blicke als „aber“ der enorm hohe Preis.



Fotos: Achim Hartmann

Im VW Caddy Maxi, also in der Version mit langem Radstand, haben ja viele bislang die deutlich günstigere Alternative zu einem VW Transporter Kombi gesehen. Und noch immer ist der Kastenwagen deutlich günstiger als der Bus – aber für sich gesehen eben auch ganz schön teuer geworden: Er startet bei 36 729 Euro. Für den hier getesteten Plug-in-Hybrid will VW sogar mindestens 49 909 Euro. Ob da die bisherige Klientel mitzieht?

Zur Erinnerung: Wie gehabt gibt es den Caddy in der kurzen Version mit fünf oder zwei Sitzen sowie als Maxi mit langem Radstand. Da passen opti-

onal bis zu sieben Sitze hinein, wobei unsere Variante nur auf fünf kommt und entsprechend hinter der Rücksitzreihe einen enorm großen Laderaum bietet.

Toll auch die Schiebetüren auf beiden Seiten sowie die Flügeltüren am Heck; damit lässt sich der Hochdachkombi prima beladen. Wie gehabt erfreut der Caddy mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten, darunter das praktische, fast durchgehende Fach unter dem Dachhimmel.

Der eHybrid arbeitet nach dem Plug-in-Verfahren, sein 19,7-kWh-Akku saugt an der Wallbox mit 11 kW oder an der CCS-Station mit 50 kW. Auf unserer

Elektrorunde kam der Maxi rein mit der Energie aus Elektronen 135 km weit. Im Test fiel weiterhin auf: Sogar wenn man ihn alleine mit E-motorischer Kraft betreibt, reicht die Power, um ordentlich motorisiert unterwegs zu sein.

Beim Losfahren übrigens sollte man sogar achtgeben, nicht mit scharrenden Hufen zu starten. Denn der elektrisch anführende Hybrid-Caddy stemmt sich mit ungeahnt viel Elan vom Fleck weg; es liegt mehr Drehmoment als Traktion an. Tatsächlich erweist es sich als sinnvoll, jede Fahrt möglichst mit voll geladenem Akku zu starten. Warum sonst entscheidet man sich für die

hochpreisige dualmotorische Variante, wenn das rein elektrische Dahingleiten nicht priorisiert wird?

Sehr geschmeidiger Übergang

Der E-Maschine steht ein 1,5-Liter-Vierzylinder zur Seite. Gibt man Vollgas über den Kick-down-Punkt hinaus, schaltet sich der Benziner zu – natürlich auch dann, wenn der Akku leer gefahren ist. Den Übergang zwischen beiden Betriebszuständen spürt man nicht, er geht sehr geschmeidig vonstatten, ist nur zu hören. Im Duett ergeben sich insgesamt 150 PS und 350 Nm, der Benziner allein kommt auf 116 PS. Klingt ange-

sichts der Größe des Fahrzeugs nach wenig, doch tatsächlich zeigt sich der Vierzylinder mit dem recht schweren Maxi nicht einmal überfordert.

Sobald die E-Maschine mitstemmt, werden es 150 PS sowie 350 Nm, und dann geht es schon wirklich gut vorwärts. Wer die Kombination nutzt, muss im Durchschnitt mit 14,3 kWh plus 1,0 l/100 km rechnen. Dabei kann man durchaus schon flott unterwegs sein. Zumal der Hochdachkombi präzise einlenkt und recht geschmeidig über Unebenheiten rollt, nutzt er doch Teile der Plattform des VW Golf samt Schraubenfedern, setzt aber noch auf



SO FLOTT wie diese Caddy-Generation ließ sich noch keine bewegen



KRAFTVOLL läuft der 1.5 TSI sogar ohne elektrische Unterstützung



VOR ALLEM die Kopffreiheit ist enorm, auch im Fond



ETWAS MEHR als zwei Stunden Ladezeit an der Wallbox



3105 LITER fasst der Laderaum bei vorgeklappter Rücksitzbank



LEICHT ZU REINIGEN

Nicht besonders schick, aber pflegeleicht: der harte Kunststoff rund ums Armaturenbrett

DATEN

VW CADDY MAXI 1.5 TSI EHYBRID FLEXIBLE

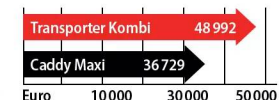
ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, permanent-erregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie	
Hubraum	1498 cm³
Leistung	85 kW/116 PS
bei Drehzahl	3500/min
maximales Drehmoment	250 Nm
bei Drehzahl	1500/min
Leistung Elektromotor	85 kW
Systemleistung	110 kW/150 PS
Systemdrehmoment	350 Nm
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	12 g/km
Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG	

KAROSSERIE

Länge/Breite	4853/1855 mm
Höhe	1836 mm
Radstand	2970 mm
Tankinhalt	50 Liter
Kofferraum	1720–3105 Liter
Anhängelast/gebr.	750/1400 kg
Serienbereifung	215/55 R 17 H
Testwagenbereifung	215/55 R 17 H
Reifentyp	Hankook Ventus Prime 4

Ein ebenfalls fünfsitziger VW Transporter startet rund 12 000 Euro über dem Caddy Maxi.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	10,6 s
Zwischenspur	
60–100/80–120 km/h	6,1/8,0 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	38,4 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	64/68 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	0,5 Liter S + 18,9 kWh
Testverbrauch hybridisch	6,8 Liter S
Testverbrauch elektrisch	16,9 kWh
Testverbrauch kombiniert	1,0 Liter S + 14,3 kWh
Achslast vorn/hinten	991/907 kg
Leergewicht/Zuladung	1898/602 kg
Wendekreis l/r	12,0/12,1 m

PREIS/KOSTEN

Preis	51 598 Euro
Wertverlust ¹⁾	23 000 Euro
möglicher Rabatt ²⁾	18 %
Finanzierung ³⁾ Jahreszins	0,00 %
Leasing ⁴⁾	
Anzahlung	10 320 Euro
monatliche Rate	650 Euro
Abgasnorm	Euro 6e
Steuer pro Jahr	30 Euro
Versicherung HK/TK/VK	12/22/22
Ölwechsel	30 000 km/2 Jahre
Inspektion	30 000 km/2 Jahre
Garantie	
Technik/Lack	5/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	unbegrenzt

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

AUTO-FAZIT

Als Teil-Stromer wäre der Caddy sicherlich für viele interessant – doch da gibt es die hohe Preis-Hürde.

eine Starrachse im Heck – immerhin samt Längslenkern und Panhardstab. Damit gelang den Ingenieuren eine gute Alltags-Abstimmung: So gekonnt wie in der aktuellen Bau-reihe hat der Caddy noch nie gefedert. Und er ist auch noch nie so enga-giert durch die Kurve ge-fahren. Einziger Kritik-punkt: Die Bremsleistung ist gemessen am heutigen Stand der Technik eher unterdurchschnittlich. Dennoch: unterm Strich ein empfehlenswerter Hochdachkombi – sofern denn der aufgerufene Preis überhaupt noch ins Budget passen sollte. Oder man Lust hat, so viel aus-zugeben. *Marcus Peters*

Große Rabatt-Winteraktion

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



+

**50 %
Rabatt
auf alle
Magazine**

**13 Ausgaben € 36,45
- 50 % Rabatt**

JETZT NUR: € 18,23

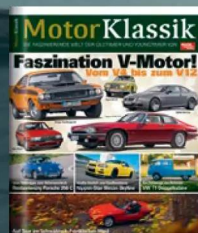
Objekt-Nr.:

111161



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

Objekt-Nr.: **01418**



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

Objekt-Nr.: **06525**



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

Objekt-Nr.: **05259**



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

Objekt-Nr.: **03883**



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

Objekt-Nr.: **61613**

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

Redet miteinander!

Bei der **GEFAHRENGEWARNUNG DURCH CAR2X** setzen Autohersteller auf unterschiedliche Konzepte. Eine der beiden Technologien, die Direktkommunikation über WLAN, ist zuverlässig und seit Jahren auf dem Markt. Doch am Ende könnte sich die zweitbeste Lösung durchsetzen. Denn es geht auch um sehr viel Geld. Bleibt dabei die Verkehrssicherheit auf der Strecke?



PRO JAHR VERUNFALLT jeder zehnte Absicherungsanhänger – so wie hier 2024 auf der A 92 bei Landshut

Vom Kleintransporter bleibt nur ein ausgebranntes Stahlskelett. Der Fahrer hat keine Chance, er stirbt noch vor Ort. Am 30. September um 4 Uhr morgens hat er auf der A 7 bei Melsungen (Hessen) den Absicherungsanhänger für eine Nachtbaustelle übersehen, die Wucht des Aufpralls hat die Warntafel auf den davor geparkten Lkw einer Absicherungsfirma geschoben.

Der Unfall ist kein Einzelfall: Rund zehn Prozent der 1500 Warntafeln der Autobahn GmbH werden pro Jahr bei Unfällen zerstört, nicht selten stirbt dabei ein Mensch. Dabei ist die Technik, die das verhindern kann, längst fertig, steckt in Serienautos und funktioniert in 31 europäischen Ländern. Wenn Autos mit anderen Fahrzeugen oder der Verkehrs-Infrastruktur kommunizieren können, heißt



NACHGESTELLT Theoretisch könnte der stehende Audi A5 den heranrasenden BMW Fünfer Touring warnen – doch dazu müsste Car2X markenübergreifend funktionieren

das in der Fachsprache Car2X, Vehicle-2-X (V2X) oder auch C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems). Autos am Stauende können andere warnen oder zum Beispiel auch das Gefahrensignal von Baustellen-Warntafeln der Autobahn GmbH empfangen, die seit dem Sommer mit Sendern ausgestattet sind.

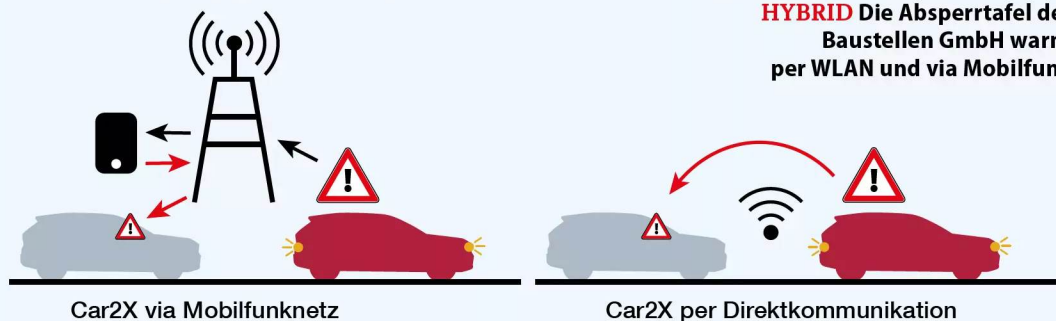
Unbestritten ist, dass Car2X Leben retten kann. Der ADAC preist die Technologie als „Meilenstein wie ABS und Airbag“. Auch die Autoindustrie befürwortet sie, ist aber in der Frage der Umsetzung tief gespalten: Ein Teil der Hersteller setzt auf die Direktkommunikation auf Basis eines lokalen WLAN-Netztes zwischen mehreren Autos, bei der diese in einem Radius von rund 800 Metern direkt miteinander

Car2X – Kampf der Systeme

Grundsätzlich ist zwischen zwei Car2X-Technologien zu unterscheiden. Die Direktkommunikation ist bereits millionenfach in VW- und Cupra-Modellen auf der Straße. Dabei werden Warnmeldungen auf WLAN-Basis in einem Radius von rund 800 Metern verschickt. Die Absender sind etwa Pannenfahrzeuge, Autos am Stauende, Polizeiwagen oder Absperranhänger für Autobahnen, in denen spezielle Sender wie auf dem Bild rechts stecken. Das Plus: Schnelligkeit. Bei der konkurrierenden Technologie (BMW, Mercedes, Audi) laufen Warnhinweise dagegen zunächst über Mobilfunknetze und Server. Das kostet Zeit und ist in Funklöchern riskant. Zudem gibt es hybride Systeme wie die Warntafeln: Sie nutzen die Direktkommunikation, stellen Gefahrenwarnungen aber auch auf Servern bereit.



HYBRID Die Absperrtafel der Baustellen GmbH warnt per WLAN und via Mobilfunk





Polizeiauto von hinten

Die beiden VW-Modelle nutzen Car2X auf Basis von WLAN. Sie erkennen sogar, aus welcher Richtung die Polizei kommt



Baustelle voraus

Der Absicherungshänger sendet sein Warnsignal per WLAN bis zu 800 Meter weit. Der VW Tayron empfängt es rechtzeitig – inklusive Entfernungsangabe

kommunizieren. Die anderen bevorzugen den Datenaustausch über das Mobilfunknetz und über Datenserver (Backends) – also über Bande.

Während die Backend-Kommunikation noch in den Kinderschuhen steckt, hat die Direktkommunikation bereits einige Praxisjahre hinter sich. Das erste serienmäßig damit ausgestattete Auto war 2019 der VW Golf VIII. ITS-G5, so die europäische Bezeichnung, steckt heute auch in anderen VW- und Cupra-Modellen. Insgesamt sind rund zwei Millionen Autos damit ausgestattet.

Der Nachteil: Die VW- und Cupra-Modelle warnen sich nur untereinander. Nicht jedoch einen Mercedes, Audi oder BMW. Umgekehrt ist es genauso: Bleibt ein BMW liegen, erfährt ein VW nichts davon. Die meisten anderen Hersteller bieten Car2X in Europa bisher nicht an.

AUTO will herausfinden, wie praxistauglich die beiden grundverschiedenen Systeme aktuell sind. Auf der A 94 östlich von München hat die Autobahn GmbH eine Art Testparcours errichtet. Die Stationen: VW Caddy der ADAC-Straßenwacht, Wartungsfahrzeug und Warn- und Anhängers der Autobahn GmbH, Pannenfahrzeug von VW sowie ein Polizeiauto. Alle Stationen funken Warnsignale per WLAN-Technik direkt und ohne Umwege an unser Testfahrzeug, einen VW Tayron. Warntafel und Wartungsfahrzeug sind zusätzlich per Mobilfunknetz mit einem Server des Bundes verbunden – der sogenannten Mobiltheke.

Aus dieser können diejenigen Hersteller Warnmeldungen abgreifen, die sich für die Mobilfunk-Kommunikation entschieden haben. Unser VW zeigt alle Szenarien ein paar Hundert Meter vor der Gefahr-

renstelle im Cockpit und per Warnton klar verständlich an. Zunächst in gelber Schrift mit Entfernungsangabe, kurz vor der Gefahrenquelle eindringlicher in roter Umrandung (siehe Fotos) und mit deutlichem Piepton.

Die Direktkommunikation überträgt sogar weitere Infos. Etwa die Angabe, aus welcher Richtung das Polizeifahrzeug herangefahren kommt. Fazit: Vor allen Gefahren hätte die Direktkommunikation rechtzeitig gewarnt.

Für die zweite Testrunde stellt uns BMW einen Mini Countryman. Der sendet und empfängt Gefahrenmeldungen nicht über WLAN, sondern über Server und Mobilfunknetz. Der Testwagen unterscheidet sich vom Serienstand, wie der Hersteller zugibt. Was anders ist: Die Warninfos werden per Push-Nachricht ins Auto gefunkt – ähnlich wie eine Push-Tan beim Online-Banking. Das dauert weniger als eine Sekunde, bei Autos aus der Serienproduktion vergeht in der Regel mehr Zeit.

Auch mit dem Mini fahren wir an ADAC-Auto, Wartungsfahrzeug, Pannenkamp und Absperrrampe vorbei. Zudem machen wir den Blaulicht-Test. Ergebnis: Der SUV bleibt in allen Szenarien stumm – bis auf eine Ausnahme: Kurz vor dem „Gelben Engel“ des ADAC meldet der Mini plötzlich „Baustelle voraus“ – obwohl da gar keine ist. Des Rätsels Lösung: Die Meldung stammt wohl vom Wartungsfahrzeug der Autobahn GmbH auf der Gegenfahrbahn der A 94, einem orangefarbenen Iveco Daily. Der sendet seine Infos nicht nur direkt über WLAN aus, sondern auch per Mobilfunk an den für Mini zugänglichen Mobiltheke-Server. Doch irgendwas geht schief mit der Fahrtrich-

tungs-Zuordnung. Ein BMW-Sprecher erklärt: „Leider fehlt genau diese Information in den Daten, die in der Mobilithek abrufbar sind, weswegen die Fahrtrichtungszuordnung nicht korrekt durchgeführt werden konnte.“ Die Mobilithek habe lediglich eine GPS-Position bereitgestellt, „die mit einer systemimmanenten Ungenauigkeit von mehreren Dutzend Metern zu betrachten ist“. Bei der Zuordnung der korrekten Fahrtrichtung könne es daher zu Fehlern gekommen sein. Die Autobahn GmbH weist die Schuld von sich: „Die Verortungen des Maintenance-Fahrzeugs und der fahrbaren Absperrtafel auf der Mobilithek waren unsererseits korrekt. Wir haben sowohl die Geokoordinaten als auch die Fahrtrichtung an die Mobilithek weitergegeben. Die entsprechenden Logs liegen uns von diesem Tag vor“, so das Statement.

Beim Mini bleiben am Ende Fragen offen

Was verwundert: Obwohl auch der Anhänger mit der Warntafel zusätzlich mit der Mobilithek verbunden ist und BMW/Mini auf diesen Server zugreifen kann, erfolgt im Fahrzeug keinerlei Hinweis. Mögliche technische Erklärung: Der BMW-Server fragt in der Mobilithek häufiger an, als dort neue Meldungen bereitgestellt werden. Und bekommt so mehrfach hintereinander die immer gleichen Antworten. Folge: Bereits bekannte Meldungen verwirft das System als „veraltet“, zeigt sie im Cockpit nicht mehr an. BMW bestätigt das als „im Kern korrekt“. Hintergrund sei, „dass offenbar die Meldungen der Fahrzeuge der Autobahn GmbH an die Mobilithek nicht kontinuierlich und zeitlich durchgängig erfolgen“.



Vorsicht, Panne!

Die Pannenwarnung funktioniert zwischen bestimmten VW- und Cupra-Modellen. Allerdings nur außerorts und bei einem Tempo des Vorbeifahrenden von mehr als 80 km/h. In diesem Fall läuft alles reibungslos – VW Tayron und Tiguan kommunizieren erfolgreich



ADAC im Einsatz

Auch einige Straßenwacht-Autos des ADAC senden Car2X-Warnungen. Als der Tayron kurz vor dem „Gelben Engel“ ist, erscheint der Hinweis rot umrandet

Achtung, Service-Fahrzeug!



Auch das Wartungsfahrzeug der Autobahn GmbH auf dem Standstreifen der A 94 östlich von München erkennt der Tayron, zeigt die Warnung im Cockpit an



BMW und Audi erkennen Polizeiauto nicht



Im Blaulichtbalken des hessischen Polizeiautos befindet sich ein WLAN-Sender. BMW Fünfer und Audi A5 Avant empfangen dessen Signal nicht, weil sie nur das Mobilfunknetz nutzen

Im Mini wäre der Fahrer also gar nicht oder falsch gewarnt worden. Wir fahren den Warn-Parcours noch einige Male in einem BMW 540d xDrive nach, der laut Hersteller mit der Serienversion von Car2X (bei BMW: V2X) ausgerüstet ist. Auch hier gibt es keine Hinweise auf Gefahrenstellen. Trotz der Ausfälle sieht BMW eine Reihe von Vorteilen in der Kommunikation über Mobilfunk und Server. Es könnten „viel mehr Fahrzeuge die Meldung erhalten, bevor sie

überhaupt an den Ort des Geschehens gelangen. Darüber hinaus besteht durch die Mobilfunk-Technologie auch die Möglichkeit, die Warnung aufrechtzuerhalten, auch wenn das warnende Fahrzeug die Situation bereits wieder verlassen hat“, so ein Sprecher. Anders als bei Car2X über WLAN entstehe ein genaueres Gesamtbild, etwa über einen Liegenbleiber. So könne dieser bei Backend-Systemen auch mit weniger als 80 km/h erkannt werden, was bei der konkurrieren-

den Technik bisher nicht vorgesehen sei. WLAN könne „maximal kurzfristige Warnungen ausgeben“, die zudem ungenau sein könnten, so BMW. Der Hersteller verweist darauf, dass seine Modelle Umgebungs-Infos entlang der Route zusätzlich über Sensoren erkennen könnten.

VW: ein Konzern, zwei Car2X-Technologien
Auch Audi verwendet Car2X auf Mobilfunk- und Backend-Basis. Nachdem die VW-Tochter auf Anfra-

„Direktkommunikation ist stabiler, zuverlässiger und erfolgt in Echtzeit“

Leutrim Mustafa,
Consider it

„Direktkommunikation kann die Verkehrssicherheit schlagartig erhöhen“

Franz Schober,
ICCCAT

ge und ohne Begründung kein Auto für unseren Versuch zur Verfügung gestellt hat, befahren wir den Testparcours der Autobahn GmbH mit einem angemieteten A5 Avant. Doch auch hier erfolgen keine Warnungen. Nach der Fahrt wollen wir wissen, woran es liegt – und ob in dem von uns willkürlich ausgewählten A5 überhaupt Car2X-Technik steckt. Doch die Konzernzentrale in Ingolstadt äußert sich dazu auf Nachfrage nicht. Vielleicht nicht ganz ohne Grund, denn

die Kommunikation über Mobilfunkmasten und Server hat einen entscheidenden Nachteil: Bis eine Warnmeldung im Cockpit auftaucht, kann es einige Sekunden dauern. Bei einem gerade passiert Unfall oder einem Hindernis hinter einer Bergkuppe kann das zu spät und damit lebensgefährlich sein. Die Zeitverzögerung ist das größte Problem von Car2X auf Mobilfunkbasis. Nur die Direktkommunikation diene „der Übertragung von Gefahrenwarnungen ohne Latenz-

zeiten“, sagt Dirk Brandenburger, Technischer Geschäftsführer der Autobahn GmbH.

Franz Schober ist Experte für Verkehrs-Infrastruktur und Leiter des „Institute and Competence Center for Consulting in Automated Transport Management“ (ICCAT). Auch für ihn hat die direkte Kommunikation auf WLAN-Basis klare Vorteile – „vor allem bei fehlender Netzanbindung“, wie er mit Blick auf die in Deutschland immer noch allgegenwärtigen Funklöcher sagt.

Trotz der lange bekannten Nachteile setzen viele Teile der Autoindustrie vehement auf Warnmeldungen via Mobilfunk. Mögliche Erklärung: Jeder Umweg über Server und Mobilfunknetze eröffnet neue Umsatz- und Gewinnmöglichkeiten – und am Ende den Durchgriff auf die Brieftasche des Endkunden. Etwa wenn Gefahrenwarnungen als „On-Demand-Dienst“ nach ein paar Jahren kostenpflichtig werden. „Wenn der Kunde den Car2X-Service nicht dazubucht, dann soll er weniger sicher unterwegs sein? Das wäre schwer nachvollziehbar“, sagt Experte Schober. Autohersteller und Mobilfunkbetreiber haben sich in der Lobby-Organisation 5GAA zusammengetan und werben massiv für mobilfunkbasierte Kommunikation. Die Mobilfunkanbieter wollen die Milliarden wieder reinholen, die sie für Lizenzen und Aufbau des 5G-Netzes ausgegeben haben. Bereits 2019 wurde ein Vorschlag der EU-Kommission torpediert, Direktkommunikation auf WLAN-Basis zum Standard zu machen. Der ADAC kritisiert das deutlich: „Leider wurde dieses Vorhaben durch den europäischen Ministerrat abgelehnt. Der ADAC bedauert dies, denn

BMW und Mini: Warntafeln übersehen

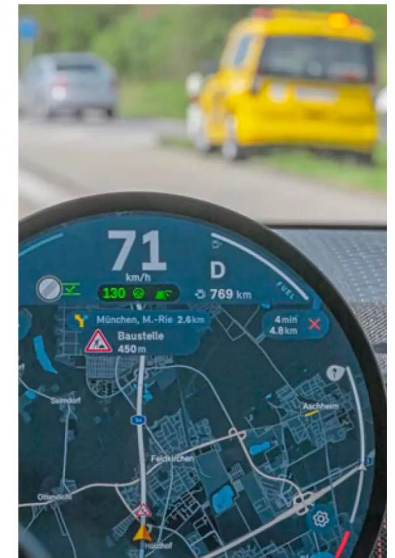


Die Warntafel sendet ihre Position auf einen Server, der für BMW und Mini zugänglich ist. Fünfer und Countryman warnen trotzdem nicht

Mini: Der ADAC ist eine Baustelle



Das WLAN-Signal des ADAC-Autos kann der Mini nicht empfangen – er nutzt Car2X via Mobilfunk. Der Baustellen-Hinweis (r.) bezieht sich auf die Gegenfahrbahn und wird im Cockpit falsch angezeigt



so besteht die Gefahr, dass sich die Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller gegenseitig nicht verstehen werden“, so ein Sprecher. Es sei „darauf zu achten, dass keine inkompatiblen Insellösungen entstehen. Denn die Sicherheitspotenziale kooperativer Systeme beruhen darauf, dass möglichst viele Fahrzeuge, Verkehrsteilnehmer und Infrastruktur-Elemente Nachrichten in Echtzeit austauschen können.“ Leutrim Mustafa von der Hamburger Firma Consider it, die Kommunikationslösungen für den Straßenverkehr anbietet: „Direktkommunikation ist stabiler, zuverlässiger und erfolgt in Echtzeit.“ Experte Franz Schober ergänzt: Per Direktkommunikation

könnte die Verkehrssicherheit „schlagartig einen positiven Push bekommen“. Ein Hinweis, der die Politiker hoffentlich in Echtzeit erreicht.

Claudius Maintz

Wie beeinflussbar Google Maps und Waze sind

Die Bewohner des niederländischen Küstenstädtchens Zandvoort hatten die Nase voll – oder besser: die Straßen. In jedem Sommer parkten Strandbesucher ihr Viertel zu. Das brachte sie auf die Idee, dass möglichst viele von ihnen bei Google Maps frei erfundene Straßensperrungen meldeten. Die Folge: Der Dienst zeigte Straßen als gesperrt an, die Badegäste parkten lieber woanders. Bekannter sind Phantom-Staus

auf Autobahnen, ausgelöst von Smartphones in stehenden Lkw – obwohl nur die rechte Spur dicht ist und links der Pkw-Verkehr weiterrollt. Die Beispiele zeigen, wie anfällig Navigationsdienste sein können, wenn sie sich von jedem-

mann mit Daten füttern lassen. „Nutzer-Feedback auf jeder Art von Plattform sollte immer kritisch betrachtet werden, das gilt nicht nur für Gefahrenmeldungen“, sagt ein ADAC-Sprecher.





Spannungs-Spitzen

Kompakte mit Spaßversprechen: Alfa Romeo Junior, Mini Aceman und Volvo EX30 treten **KRÄFTIG MOTORISIERT** zum Vergleichstest an



WISSEN TANKEN Welche Vorteile bietet die Doppelrotor-Radialfloss-E-Maschine des Start-ups DeepDrive? AUTO ist sie gefahren



JAHRESTEST So gut schlägt sich der Renault Austral mit dem 200 PS starken Vollhybrid-Antrieb nach 70 000 Kilometern



TOP-TEST Mit dem neuen EV4 engagiert sich Kia in der klassischen Kompaktklasse und zielt direkt auf den VW ID.3

Für Sie
zur Wahl



Alles drin!

25x AUTO Straßenverkehr lesen und Extra sichern unter:
www.autostrassenverkehr.de/abo
oder telefonisch bestellen unter 0781 639 6651

AUTO-IMPRESSUM

REDAKTION

AUTO Straßenverkehr
70162 Stuttgart, 07 11/182-1241/-1267, Fax: 07 11/182-1958

Chefredakteur Michael Pfeiffer

Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität
Michael Heinz

Content Delivery Management Paulina Ulherr (Junior CDM),
Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten),
Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv)

Test & Technik Jens Dralle (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkstein
(Stv. Ltg.), Paul Englert (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.),
Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker, Thimo Fleck, Christian Gebhardt,
Thomas Hellmanzik, Clemens Hirschfeld, Heinrich Lingner (Autor),
Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Marcus Peters (Autor), Sebastian
Renz (Autor), Gabriel Richter (Testwagen), Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp,
B. Eng. Michael Schoch, Uwe Sener, Jörn Thomas (Chefredakteur)

Gebrauchtwagen Uli Holzwarth (Ltg.), B. Eng. Annette Bender-Napp,
Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Claudius Mainz (Autor),

Mobilität & Service Stefan Czerchez (Ltg.), Carina Belluono (Stv. Ltg.),
Dirk Guldte, Sandro Vitale, Andrea Weller

News-Pool Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital),
Holger Wittich (Redaktionsleiter Digital), Uli Baumann,
Andreas Of-Allinger, Torsten Seibt

Grafik-Pool Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stellv.),
Jürgen Decker (Senior Grafiker), Katrin Harten-Losch, Nikolaos
Kymanidis, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafiker), Raoul Rainer,
Christian Traulsen, Michael Wehner

Schlussredaktion Schlussredaktion.de

Freie Mitarbeiter Christian Bangemann, Dani Heyne,
Alex Mannschatz, Christian Schulte, Bernd Stegemann

Assistenz Michaela Plangg (Ltg.)

Syndication/Lizenzen Mail: order@mpi.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, 07 11/182-01;
Fax: 07 11/182-1349

Geschäftsführer Kay Labinsky

Leitung Geschäftsbereich Publishing & Digital Stefan Karcher
Publisher Automobil Malik Müller (Lead), Sandra Mugele,
Benjamin Pfalzgraf

Unit Sales Director Automotive Markus Elberger

Anzeigenleitung Stephen Brand, 07 11/182-1981

Verantwortlich für den Anzeigenteil
Gabi Volkert, 07 11/182-1403

Anzeigenpreise:

Zurzeit ist die Preisliste vom 1. Januar 2025 gültig.

Vertrieb MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
089/31906-0, info@mvz.de, www.mvz.de

Herstellung Michael Wander (verantwortlich)

Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH, Höchberg,
Printed in Germany

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

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

Infoservice Verlagsabonnenten

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzöge-
rungen oder Probleme bei der Zustellung
informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-
Adresse über unser Infoservice-Portal zu
hinterlegen bzw. zu aktualisieren.

www.autostrassenverkehr.de/infoservice

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales &
Services GmbH, Postfach 12 23, 77602 Offenburg, 07 81/63 96 102. Na-
mens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Ver-
arbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Ver-
tragsabwicklung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I
b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke und aufgrund Aufbewah-
rungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes
Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf
Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung,
Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit
sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Datenschutzanfragen 0781/84 61 02

E-Mail: autostrassenverkehr@datenschutzanfrage.de

AUTO Straßenverkehr ist erhältlich im Zeitschriften-
und Bahnhofsbuchhandel sowie bei den mit dem
blauen Globus ausgezeichneten Fachhändlern.
ISSN 1860-0514

ABONNEMENT UND EINZELHEFTBESTELLUNG

AUTO Straßenverkehr-Abonnentenservice: 0781/639 66 57,
Ausland: (+49)781/639 66 58, E-Mail: motorpresse@burdairect.de

LESERSERVICE

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



ALLE MOTORRÄDER. ALLE DATEN. ALLE PREISE.

57. AUSGABE - DAS STANDARDWERK SEIT 1970

MOTORRAD KATALOG

DAS ORIGINAL
Neue Bikes und Roller für 2026 auf prallen 260 Seiten!

JAHRGANG 2026

+125er
 +Roller
 +50er
 +E-Bikes
 +Motocross
 +Trial
 +Enduro
 +Supermoto
 +Adressen

Übersicht: Technische Daten auf 34 Seiten

**Alle Motorrad Modelle
2026 für nur 11,90 €**

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



Nr. 68

KATALOG 2026

auto
motor
und sport

KATALOG

Über
2400
Modelle aus
aller Welt



**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.





FIRMEN- WAGEN

Markttrends • Fakten • Kaufberatung
Praxistipps • Interviews

EFFIZIENTE TIPPS ZUM AUTOKAUF



AUTO STRASSENVERKEHR SPEZIAL

So finden Sie das Auto, das am besten zu Ihnen passt. Jetzt im Handel oder unter:

+49 781 639-6651 | autostrassenverkehr@burdadirect.de | www.autostrassenverkehr.de/sonderheft



E-MODELLE ALS KOSTEN-DÄMPFER

Der deutsche Flottenmarkt zeigt sich trotz bleibender Herausforderungen zum Jahresende stabil. Gleichzeitig bleibt der Kostendruck ein entscheidender Faktor bei Beschaffung und Unterhalt. Dies motiviert Unternehmen und Flottenverantwortliche, vermehrt auf **ELEKTRIFIZIERTE MODELLE** zu setzen. Denn Auswertungen der bisherigen Elektro-Rückläufer belegen in zunehmendem Maß, dass diese bei der Wartung günstiger abschneiden als ihre Verbrenner-Pendants. So verwundert es nicht, dass mancher Marktbeobachter für 2026 erstmals mit einer Dominanz von E-Modellen bei den gewerblichen Zulassungen rechnet. Wir bleiben für Sie am Ball!

Titelfoto, Foto: Getty Images



INHALT

4 Stromer im Fokus Aktueller Marktreport mit Bilanzen und Einschätzungen von Experten

8 Facts & Figures Zahlen und Fakten zum Pkw- und Transportergeschäft

10 Firmenwagen-Fauxpas Neun No-Gos mit dem Dienstwagen, die Ihnen besser nicht passieren sollten – wir klären auf

12 Interview ALD und LeasePlan fusionierten 2025 zu Ayvens. Deutschland-Geschäftsführer Martin Kössler äußert sich über Chancen und Perspektiven des neuen Branchenriesen

14 Kostenvorteil mit Stecker Welche Pluspunkte bringt es Dienstwagen-Berechtigten, auf einen Stromer zu wechseln?

16 Wandel fordert Weiterbildung Wie neue Anforderungen, Technologien und Tools das Berufsbild des Fuhrparkmanagers verändern

18 Test-Fest 320 Leserinnen und Leser konnten am Beispiel des neuen Mazda 6e exemplarisch erleben, wie der Testalltag bei auto motor und sport aussieht

20 Nachrichten Branchen-News zu aktuellen Themen, darunter: KI-Kontrolle, Lade-Betrug, Tachografen-Pflicht. Plus: Kurz-Interview mit Frank Hägele von der Deutschen Leasing

24 Darauf sollten Sie achten Relevante Fälle aus der aktuellen Rechtsprechung

26 Flotten-Liebliche Wer Zugriff auf einen Dienstwagen hat, muss sich regelmäßig neu entscheiden. Wir präsentieren 30 beliebte Modelle mit aktuellen Daten und Konditionen

Ein Extra von



IMPRESSUM

Chefredaktion

Michael Pfeiffer, Birgit Priemer
Geschäftsführender Redakteur
GB Mobilität Michael Heinz
Content Delivery Management
 Paulina Ulherr (Junior CDM),
 Jonas Greiner (Multimedia),
 Edwin Meister (Daten), Johannes
 Holzwarth (Textarchiv),
 Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Redaktion Stefan Cerchez (verantw.),
 Carina Belluomo, Paul Englert, Dirk
 Gulde, Nicole Holzer, Sandro Vitale,
 Andrea Weller

Fotos Rossen Gargolov, Getty Images,
 Achim Hartmann, Hersteller, IMAGO,
 Hans-Dieter Seufert

Layout Jörg Rettenmayr (Creative
 Director), Olga Kunz (Stv.),
 Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch,
 Sandra Ngnoubamdjum,
 Saskia Schechter

Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Verlag Motor Presse Stuttgart
 GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführung Kay Labinsky

Leitung Geschäftsbereich
Publishing & Digital Stefan Karcher
Publisher Automobil
 Maik Müller (Lead), Sandra Mugele,
 Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive
 Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantw. Gabi Volkert
Herstellung Michael Wander (verantw.)

Repro Otterbach Medien KG
 GmbH & Co., Rastatt
Druck Weiss-Druck, 52156 Monschau
 Alle Rechte vorbehalten
 © by Motor Presse Stuttgart
 Das Extra „Firmenwagen“
 ist eine Beilage von auto motor
 und sport 26/2025 und
 AUTO Straßenverkehr 1/2026



Diese auto motor und sport-Beilage wurde auf reinem Recyclingpapier gedruckt



Fotos: IMAGO (1), Hans-Dieter Seufert (1), Hersteller

STROMER IM

Der deutsche **FLOTTENMARKT** erlebt einen ungebrochenen Trend zur Elektrifizierung. Marktbeobachter rechnen damit, dass E-Modelle schon im nächsten Jahr zahlenmäßig die Nase vorn haben werden.

Der Wandel zu nachhaltiger Mobilität ist längst keine Zukunftsmusik mehr, sondern Realität in deutschen Unternehmen. Eine aktuelle Befragung unter Flottenmanagern durch den Marktbeobachter Dataforce zeigt: Elektrofahrzeuge gewinnen in Unternehmen zunehmend an Bedeutung. Bereits 59 Prozent der Befragten Fuhrparkverantwortlichen stehen der Nutzung von E-Fahrzeugen positiv gegenüber, aktuell setzen schon 12 Prozent

der Unternehmen ausschließlich auf batterieelektrische Pkw (BEV). Weitere 38 Prozent planen, den Anteil von Elektrofahrzeugen in ihrem Fuhrpark künftig deutlich zu erhöhen.

Dies lässt sich anhand aktueller Marktzahlen untermauern: Unter den 1,2 Millionen Pkw mit alternativem Antrieb, die von Januar bis September in Deutschland neu zugelassen wurden, sind reine Batterieelektrofahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride



Top-Marken im Flottenmarkt

Marktanteil Flotten (%)

Volkswagen	18,5
BMW	10,1
Mercedes-Benz	9,7
Audi	8,5
Tesla	6,1
Skoda	5,9
Ford	4,8
3,5 Opel	
3,3 Hyundai	
2,7 MG Motor	

Quelle: Dataforce Flottenmonitor



„Die Relevanz von Elektrofahrzeugen für Firmen-Fuhrparks wird mittel- und langfristig weiter steigen.“

Christopher Ley,
Berylls by Alix Partners

(PHEV) mit rund 600.000 Einheiten vertreten (28 Prozent). Hauptnutzer dieser Modelle sind gewerbliche Halter mit einem Anteil von rund 66 Prozent, wobei etwa 31 Prozent davon reine Unternehmensflotten („True Fleet“) repräsentieren. Der Privatbereich macht bislang lediglich etwa 30 Prozent der BEV- und PHEV-Zulassungen aus. „Generell ist zu erwarten, dass die Relevanz von Elektrofahrzeugen in den Flotten mit Blick auf steigende CO₂-Ziele für die Firmen und deren Fuhrparks mittel- und langfristig weiter steigt“, sagt Christopher Ley, Partner bei der Automobilberatung Berylls.

Dabei spielt auch die stetig verbesserte Technologie eine Rolle: „Die echten Reichweiten erhöhen sich substanziell, auch das Angebot wird flotten-

freundlicher.“ Wo zu Beginn vor allem sehr große und teure SUV als BEVs gebracht wurden, weiten die Hersteller ihr Portfolio nun in die mittleren und kleineren Segmente aus. „Auch die sogenannten „User Chooser“ in den Flotten (etwa die Hälfte des Flottenteils), die eher wie Privatpersonen entscheiden, wechseln dadurch vermehrt auf Elektrofahrzeuge“, so Ley. Die Kalkulationsbasis der Leasinganbieter verändere sich dadurch ebenfalls. Aktuelle BEV-Restwerte hätten sich bereits stabilisiert; neue Modelle mit aktualisierter Technik könnten mit „stärkeren“ Restwerten kalkuliert werden.

Laut der EV-Prognose von Dataforce werden bereits ab 2026 vollelektrische Fahrzeuge die Neuzulassungen im relevanten Flottenmarkt dominieren

Flottenzulassungen Oktober 2025

Rang	Vormonat	Marke	Modell	Zulassungen Jan.-Okt. 2025	Veränderung zu Jan.-Okt. 2024
1	1	Skoda	Octavia	22 197	-29,2 %
2	2	VW	Passat	21 088	-9 %
3	4	VW	Golf	20 760	-40,3 %
4	3	VW	Tiguan	20 299	-5,5 %
5	5	VW	ID.7	18 283	207,6 %
6	6	BMW	Fünfer	16 248	69,9 %
7	7	Skoda	Kodiaq	15 679	42,7 %
8	8	Skoda	Enyaq	14 656	19,4 %
9	9	BMW	X1	14 320	-2 %
10	-	Opel	Astra	13 371	-42,8 %

Quelle: Dataforce



– und damit voraussichtlich fünf Jahre früher als im Privatmarkt. Somit ist der Flottenmarkt wie häufig in den vergangenen Jahren der wichtigste Treiber für die Markteinführung neuer Technologien im Automobilmarkt. Zudem spiegelt er einen Spiegelbild kulturellen und wirtschaftlichen Wandel wider: Nachhaltigkeit wird zum Wettbewerbsfaktor. Wer heute seine Unternehmensflotte elektrifiziert, stellt nicht nur den CO₂-Ausstoß um, sondern auch das Image auf „fortschrittlich“.

Tesla profitiert vom Model Y

Davon profitieren insbesondere Marken, die rechtzeitig ein entsprechendes Angebot aufgebaut haben, wobei mit dem VW ID.7 erst ein Modell unter den Flotten-Top-10 gelistet ist. Volkswagen dominiert aber mit einem Marktanteil von 18,5 Prozent die Fuhrpark-Charts, gefolgt von BMW und Mercedes-Benz mit jeweils um die 10 Prozent. Tesla behauptet sich trotz starker Rückgänge mit rund 6,1 Prozent, was vor allem dem Model Y zuzuschreiben ist, das in diesem Jahr ein Facelift erhalten hat und zudem mit einer attraktiv eingepreisten Basisversion punktet. Im Ergebnis ist der Amerikaner weiterhin das meistverkaufte Modell im Flottensegment (70 Prozent gewerbliche Zulassungen), während sich im

BEV-Gesamtmarkt der Kompakt-SUV Skoda Elroq an die Spitze gesetzt hat.

Unter den chinesischen Herstellern konnte insbesondere MG durch aggressive Leasingangebote und praxistaugliche Modelle schon etwa 2,7 Prozent Marktanteil erobern, wohingegen BYD mit knapp einem Prozent noch am Anfang steht, aber auf niedrigem Niveau schnell wächst. Andere chinesische Marken wie Great Wall Motors und Lynk & Co spielen derzeit nur eine Nebenrolle, wobei Lynk & Co verstärkt mit Abo- und Sharing-Modellen experimentiert.

Üblicherweise werden Elektromodelle aber fast ausschließlich im Operating-Lease-Modell eingesetzt – das heißt, die Hersteller behalten das Eigentum an den Fahrzeugen, um die Restwertverluste intern steuern zu können. Dies begünstigt auch die Entstehung eines zweiten Vermarktungszyklus, dem Gebrauchtwagen-Leasing. Allerdings sehen manche Anbieter hier die Herausforderung, gegenüber Neuwagen attraktive Raten zu kalkulieren. Eine Einschätzung, die auch Christopher Ley von Berylls teilt: „Durch die Incentives auf Neuwagen tun sich Gebrauchtleasing-Projekte gegenüber Neuwagenkonditionen bislang noch schwer.“

Text: Stefan Cerchez

IHRE NEUEN GESCHÄFTSMODELLE

OPEL WARTUNGPRO: PLANBAR. ZUVERLÄSSIG. KALKULIERBAR //

WARTUNG
PRO

AB 19,95€ / MONAT*



GRANDLAND ELECTRIC

AB **283€** / MONAT¹

Ohne Sonderzahlung

Gewerbekunden-Angebot exkl. MwSt.



O P E L

Kombinierte Werte für den Grandland Electric gem. WLTP:
Energieverbrauch: 17,6-18,5 kWh/100 km, CO₂-Emission: 0 g/km, CO₂-Klasse: A
Leasingsonderzahlung 0,00 €; Laufzeit (Monate): 48; Laufleistung 10.000 km/Jahr

¹Unverbindliches Kilometerleasing-Beispiel der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, Friedrich-Lutzmann-Ring 1, 65428 Rüsselsheim am Main für den Opel Grandland Electric Edition, Elektromotor 157 kW (213 PS) mit 73 kWh Batterie, zzgl. gesetzl. MwSt., Überführungs- & Zulassungskosten. Mtl. Leasingrate ohne Wartungspaket: 283€, mit Wartungspaket „Opel WartungPro“*: 302,95€. Gültig bis 31.12.2025. Der Abschluss des Wartungspaket ist keine Voraussetzung für das Zustandekommen eines Leasingvertrags. * Opel Wartung Pro beinhaltet Leistungen über den Service-Baustein "Wartung und Verschleiß" der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, gemäß dessen Bedingungen. Das Angebot setzt den Abschluss eines Leasingvertrags mit Leasys für ein nicht zugelassenes OpelNeufahrzeug voraus (ausgenommen: Opel Rocks). Gültig bei teilnehmenden Opel-Händlern für Vertragsabschlüsse bis zum 31.12.2025. Alle Preise zzgl. der gesetzl. MwSt. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen, Sonderkonditionen oder Rahmenabkommen. Beispielfotos der Baureihen. Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebots.

LEASYS

FACTS & FIGURES

Was ist los am Flottenmarkt? auto motor und sport beleuchtet das Thema **E-DIENSTWAGEN UND -TRANSPORTER** anhand von aktuellen Auswertungen des Marktbeobachters Dataforce.

Text: Carina Belluomo

Top 10 E-Transporter

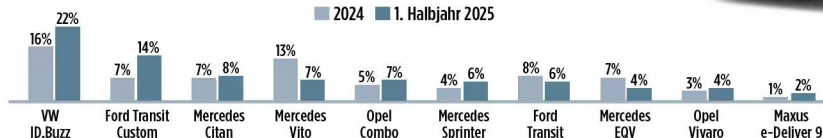
Im Vergleich zum Jahr 2024 konnte der VW ID. Buzz nochmal deutlich an Marktanteil zulegen und mehr als ein Fünftel der gesamten Neuzulassungen von Elektrotransportern auf sich verbuchen. Allerdings ist der VW Transporter T7 auf Ford-Basis mittlerweile auch als E-Version bestellbar. Durch aktuell sehr gute Leasingkonditionen wird er dem Buzz voraussichtlich etwas an Volumen abspenstig machen. Ein weiterer Elektro-Konkurrent steht mit dem neuen Kia PV5 in den Startlöchern, dem Dataforce ebenfalls gute Marktchancen einräumt.

Mercedes Citan



Top 10 Elektro-Modelle

■ 2024 ■ 1. Halbjahr 2025



VW ID. Buzz

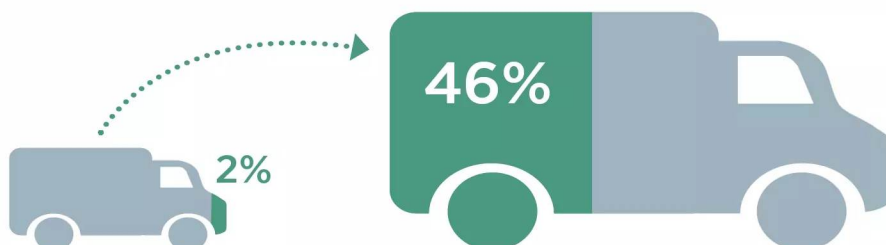


Ford Transit Custom



Elektrifizierungs-Potenzial

Aktuell würde sich bereits **knapp die Hälfte** der Transporter in deutschen Fuhrparks für eine Umstellung auf Elektro eignen. Dies bezieht sich unter anderem auf Transportrouten und Nutzlast.



Europa vs. China

Wenn es um die Anschaffung von Elektro-Fahrzeugen geht, haben größere Flotten mehr Vertrauen in die Qualität und Kompetenz von Stromern heimischer oder etablierter Hersteller.

PRO etablierte/heimische Hersteller

...**bleiben** wir eher bei unseren **gewohnten Marken**

...kommen Fahrzeuge aus China nicht infrage

PRO Importeure/spezialisierte Hersteller

...ziehen wir auch **andere Marken** als bei Verbrennern **in Betracht**

...bieten **spezialisierte Hersteller** **bessere Elektro-Fahrzeuge** als traditionelle Hersteller

...ist die **Qualität deutscher Hersteller** **deutlich schlechter** im Vergleich zu Verbrennern

22

Prozent der Unternehmen müssen bei der Beschaffung von Transportern auf Umweltauflagen achten

Kostenvorteile von E-Autos

Für zwei Drittel der befragten Unternehmen haben E-Fahrzeuge im laufenden Betrieb deutliche Kostenvorteile gegenüber Verbrennern. Diese werden jedoch von kleineren Fuhrparks stärker wahrgenommen.



Zufriedenheit bei BEVs

Bezogen auf die Ladegeschwindigkeit ist mehr als die Hälfte der Fuhrparkleiter zufrieden mit der Performance ihrer Elektroautos. Auch die Zufriedenheit mit der Reichweite der Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert.

LADEGESCHWINDIGKEIT

2025 ★★★★★☆ 3,6
Vorjahr ★★★★★☆ 3,4

REICHWEITE

2025 ★★★★★☆ 3,1
Vorjahr ★★★★★☆ 2,8

Unternehmensimage

Knapp die Hälfte der Befragten haben bereits seit mindestens vier Jahren Stromer im Fuhrpark. Dabei spielt auch eine Rolle, dass die Fahrer Steuervorteile nutzen wollen. Aber noch entscheidender ist, dass es zum Unternehmensimage und der Außenwirkung passt.

	1-9 Pkw	10-49 Pkw	50+ Pkw
...weil unsere Fahrer die Steuervorteile nutzen wollen	51%	54%	46%
...weil es zu unserem Unternehmensimage und der Außenwirkung passt	51%	56%	68%

FIRMENWAGEN- FAUXPAS

Die falsche Handhabe oder Nachlässigkeiten mit dem Dienstwagen können teuer werden. Wir haben **NEUN FEHLER** zusammengetragen, die man unbedingt vermeiden sollte.



1

Tankkarte für das eigene Auto nutzen

Die Versuchung ist groß, die Konsequenzen sind größer: Wer das eigene Auto heimlich auf Kosten des Arbeitgebers betankt, verstößt gegen §280 BGB und riskiert eine Abmahnung oder gar die fristlose Kündigung – und der Arbeitgeber darf den finanziellen Schaden direkt vom Gehalt abziehen. Viele Firmen nutzen heute digitale Kontrollsysteme. Wer trickst, fliegt also schneller auf, als die Zapfpistole klickt. Kurz gesagt: Tankkarte bleibt Dienstsache, sonst wird's unangenehm.

Fotos: Getty Images, Achim Hartmann

2

Schusseligkeit an der Zapfsäule

Kurz nicht aufgepasst, schon fließt der falsche Saft: Diesel statt Super – und das kann teuer werden: Viele wissen nicht, dass eine Falschbetankung nicht als Unfall, sondern als Bedienfehler gilt. Entsprechend wertet der Bundesgerichtshof dies nicht als versicherten Unfallschaden, sondern als nicht versicherten Betriebschaden (§ 12 Abs. 1 II e AKB). Eine solche Panne stellt darum eine grobe Fahrlässigkeit dar, der Mitarbeiter haftet in der Regel selbst – auch die Privathaftpflicht muss nicht einspringen. Wer an der Tanke schusselt, zapft also das eigene Konto an.



3

Heimliche Abstecher

Spontaner Wochenendtrip mit dem Dienstauto oder den Firmentransporter für den Umzug nehmen? Vorsicht, nicht jeder Arbeitgeber gestattet Privatfahrten. Wer sich heimliche Extra-Touren gönnt, fährt rechtlich auf dünnem Asphalt – oft mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen. Das Landesarbeitsgericht Mecklenburg-Vorpommern befasste sich mit einem Fall (Az. 5 Sa 245/21), in dem ein Arbeitnehmer einen Transporter ohne Genehmigung privat nutzte. Zwar hielt das Gericht eine fristlose Kündigung nicht für gerechtfertigt, weil die Privatnutzung zu einem früheren Zeitpunkt geduldet worden war. Grundsätzlich wäre eine Kündigung in solchen Fällen aber möglich.

4

Kleine Freundschaftsdienste

Den Firmenwagen mal eben einem Kumpel für den Einkauf ausleihen? Netze Geste, aber schlecht überlegt und riskant obendrein. In der Dienstwagenordnung steht genau, wer fahren darf – meist Ehe- oder Lebenspartner, die mitversichert sind. Wird das Auto ohne Erlaubnis an Dritte weitergegeben, geht unter Umständen der Versicherungsschutz flöten, Konsequenzen wie Abmahnungen oder fristlose Kündigungen drohen ebenfalls. Wenn etwas passiert, haftet der Mitarbeiter persönlich für den Schaden. Spätestens beim Kostenvoranschlag zeigt sich dann, wie dick die Freundschaft wirklich ist.



5



Schlüssel verschlampen

Autoschlüssel verloren? Das kann unangenehm werden – zumindest wenn das Missgeschick als grobe Fahrlässigkeit gewertet wird. In vielen Fällen hilft die normale Haftpflichtversicherung nicht weiter, eine Zusatzpolice ist notwendig. Wichtig ist es ausnahmslos, den verschwundenen Schlüssel umgehend zu melden. Erfolgt dies gar nicht oder zu spät, kann sich die Versicherung querstellen – so geschehen bei einem Fall am Oberlandesgericht Nürnberg (Az. 8 U 4326/01). Immerhin: Moderne Fahrzeuge haben digitale Schlüsselsysteme, die bei Verlust deaktiviert werden können, um Missbrauch zu verhindern.

6

7

Das Schätzchen nicht schätzen



Trackdays

Es mag absurd erscheinen, mit dem Dienstwagen über die Nordschleife zu heizen, doch Unfälle bei Touristenfahrten haben schon die Gerichte beschäftigt. In den meisten Überlassungs- oder Leasingverträgen steht, dass man das Fahrzeug nur auf öffentlichen Straßen bewegen darf. Wer trotzdem auf die Piste fährt, verstößt gegen diese Bedingungen und steht im Schadenfall ohne Versicherung da – mit viel Ärger und ohne Unterstützung. Das Oberlandesgericht Karlsruhe entschied, dass Schäden auf Rennstrecken nicht durch die Kaskoversicherung gedeckt sind, wenn die Veranstaltung Renncharakter hat (Az. 12 U 149/13). Schäden müssen fast immer privat getragen werden, und es drohen arbeitsrechtliche Konsequenzen.

Die Karosserie verbeult, der Lack zerkratzt und das Interieur sieht aus wie eine Pommesbude? „Aber was soll's – gehört mir ja nicht.“ Mit dieser laxen Einstellung fährt man schnell ins Fettnäpfchen. Denn der überlassene Firmenwagen ist ein kostspieliges Arbeitsmittel, von dem der Arbeitgeber erwarten darf, dass es entsprechend gepflegt wird. Meist steht das auch schwarz auf weiß im Überlassungsvertrag. Ein verschmutzter Innenraum, fehlende Wartung oder oberflächliche Schäden können als Pflichtverletzung gewertet werden. Was man als Dienstwagenfahrer außerdem bedenken sollte: Mit der Verbreitung von Telematiksystemen wird es für Arbeitgeber zunehmend einfacher, den Zustand des Firmenautos und das Fahrverhalten des Mitarbeiters im Blick zu behalten.



8



Dürftige Dokumentation

Ordnungsgemäße Fahrtenbucheinträge vergessen? Tja, dann schreibt das Finanzamt mit: Wer keine ordentlichen Aufzeichnungen liefert, bekommt automatisch die Ein-Prozent-Regelung aufgebremst und muss unter Umständen später richtig blechen: Fehlerhafte Dokumentationen können schnell mehrere tausend Euro an Steuernachzahlungen auslösen. Auch offene Bußgelder sind kein Fall für die Spesenabrechnung. Am Ende zahlt immer der, der tatsächlich gefahren ist. Übrigens: Nachzahlungen sind das eine, Unmut im Büro das andere, denn wer bei der Ordnung schludert, ist auch vor arbeitsrechtlichen Konsequenzen nicht gefeit.

9

Das Weite suchen

Ein kleiner Rempler, ein Zusammenprall mit einem Fahrradfahrer oder Schlimmeres – doch keiner hat etwas gesehen, also schnell weiterfahren? Ganz schlechte Idee. Fahrerflucht ist bekanntlich per se schon eine Straftat (§ 142 StGB) und für Dienstwagenfahrer gleich doppelt riskant. Neben der Polizei meldet sich nämlich meist auch die Personalabteilung. Beispiel gefällig? Das Landesarbeitsgericht Schleswig-Holstein hielt eine fristlose Kündigung nach Fahrerflucht für gerechtfertigt (Az. 1 Sa 439/16). Denn wer verschwindet, hinterlässt nicht nur Reifenspuren, sondern auch ein zerstörtes Vertrauensverhältnis – und das kriegt keine Werkstatt der Welt wieder hin.

Text: Sandro Vitale



GROSSFLOTTEN SIND EIN TREIBER DER E-MOBILITÄT

Aus zwei mach eins: ALD und LeasePlan haben fusioniert. Die neue Marke Ayvens steht für ganzheitliches Flottenmanagement. Deutschland-Geschäftsführer **MARTIN KÖSSLER** spricht im Interview über neue Prozesse und Angebote, über Digitalisierung und den konsequenten Weg in Richtung Elektromobilität.



Foto: Ayvens

Aus ALD und LeasePlan wurde im Oktober Ayvens, eine neue Marke für Leasing, Flottenmanagement und Mobilitätslösungen für Unternehmen und Privatkunden. Welche strategische Bedeutung hat der Markenstart für die Position im deutschen Markt?

In Deutschland ist Ayvens jetzt einer der größten herstellerunabhängigen Anbieter für Mobilitätsdienstleistungen. Wir können sowohl gewerblichen als auch privaten Kunden umfassende Lösungen in den Bereichen Leasing von Neu- und Gebrauchtwagen, Fuhrparkmanagement, Mietwagen- und Auto-Abo-Services sowie Gebrauchtwagenkauf anbieten.

Was unterscheidet Ayvens inhaltlich von den bisherigen beiden Marken – ist es mehr als nur ein neuer Name?

Durch den Zusammenschluss haben wir die Stärken von zwei Unternehmen zusammengeführt. Mit uns bekommen die Kunden alles über ein Portal (One-Stop-Shop), das gilt auch für Transporter- und Mischflotten. Einen wachsenden Bedarf an Mobilitätslösungen sehen wir aber nicht nur bei großen Flotten, sondern auch bei kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie bei Privatkunden. Für sie bieten wir Einstiegsmöglichkeiten mit Leasing- und Auto-Abo-Angeboten für Neu- und Gebrauchtwagen.

Was ändert sich für die bisherigen Kunden von ALD und LeasePlan zum Beispiel im Kundenportal, bei laufenden Verträgen oder im Service?

Wir nutzen die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung, um ein möglichst nahtloses digitales Kundenerlebnis zu schaffen. Durch unsere jahrzehntelange Erfahrung im Flottenmanagement wissen wir aber auch, wie wichtig Service und das persönliche Gespräch sind. Daran wird sich nichts ändern. Unsere Kunden haben ihren Key-Account für eine ganzheitliche Fuhrpark-Strategie, feste Kundenbetreuer für das Tagesgeschäft und eine Fahrerbetreuung, die ihre Dienstwagenfahrer unterstützt.

Welche Aufgaben mussten sie im Fusionsprozess bewältigen, etwa bei der Zusammenführung der Teams, der unterschiedlichen Systeme und Strukturen?

Eine große Herausforderung bei der Zusammenführung der Teams war die Entfernung zwischen unseren beiden Verwaltungen in Hamburg und Düsseldorf. Doch unsere Mitarbeitenden haben nach Bekanntgabe der Fusion sehr viel in Eigeninitiative übernommen, Projekte umgesetzt und zusammengearbeitet. Intern haben wir die Marke Ayvens viel früher eingeführt als extern und haben uns von Anfang an als ein Team verstanden. Die IT-Migration haben wir zeitlich bewusst nicht mit der Firmenfusion und der Markeneinführung zusammengelegt. Daran arbeiten wir nun auf Hochtouren.

Sie betonen das Thema Digitalisierung: Was heißt das konkret für Flottenkunden?

Durch Softwarelösungen können wir den gesamten Fahrzeuglebenszyklus abbilden. Das fängt bei der Bestellung an und geht bis zur Rückgabe. Wir können Lieferanten über die gesamte Wertschöpfungskette anbinden. Unsere Kunden haben auf verschiedene Tools Zugriff. Dazu gehören digitale Antragsstrecken, fortschrittliche Front-Ends für die Fuhrparkverwaltung, Online-Konfiguratoren und -kalkulationsprogramme sowie Flottenreportings. Den Grad der Digitalisierung unserer Prozesse mit Fuhrpark-Entscheidern und Fahrern sowie im Backoffice wollen wir in Zukunft noch weiter vorantreiben.

Und wie sieht es mit der Elektrifizierung von Flotten aus?

Viele unserer Kunden gehen den Weg in Richtung Elektromobilität sehr konsequent. Das belegen auch unsere globalen Zahlen: Von den insgesamt 3,2 Millionen Fahrzeugen bei Ayvens waren Ende 2024 bereits etwa 636 000 E-Autos. Deren Zahl steigt weiter an. Im zweiten Quartal 2025 betrug der globale Anteil an BEV und PHEV 43 Prozent unserer Pkw-Neuzulassungen, im Vergleich zu 39 Prozent im zweiten Quartal des Vorjahres. Wir bieten unsere Expertise bei der Analyse der Fuhrparks an, und wir beraten bei der Umsetzung auf dem Weg zur Elektromobilität. Neben den Bereichen Fahrzeugangebot und -services arbeiten wir eng mit großen, bekannten Anbietern rund um das Thema Ladeinfrastruktur zusammen. Zudem bieten wir über die ausgegebenen Ladekarten das europaweit größte Netz an Ladeinfrastruktur beim öffentlichen Laden.

MARTIN KÖSSLER

ist Geschäftsführer von Ayvens in Deutschland. In dieser Position verantwortet er die Bereiche Vertrieb, Marketing und Remarketing. Zudem ist er als Regional Director für die heutigen Ayvens Unternehmen in Österreich und der Schweiz tätig sowie Mitglied des Executive Committee von Ayvens SA

Inwiefern kann Leasing zu einer schnelleren Marktdurchdringung von E-Modellen beitragen?

Wir sehen bei unseren Kunden nach wie vor eine kontinuierlich positive Entwicklung bei den Bestellungen vollelektrischer Fahrzeuge. Großflotten sind in der Tat ein Treiber von E-Mobilität. Einziger Unterschied: Die Steigerungsraten im Gegensatz zu den Zeiten, als es staatliche Subventionen und Prämien gab, sind heute flacher.

Bleiben White-Label-Lösungen ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie?

Bei White Label-Kooperationen sind wir führend im Bereich der Partnerschaft mit Automobilherstellern und deren Banken. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es unseren Partnern, Full-Service-Leasing unter ihrer eigenen Marke anzubieten. Ob Partnervertrieb oder White-Label – bei beiden wollen wir wachsen und weitere Kooperationen abschließen.

Zur Vertiefung: Welche Rolle spielen das Leasing und der Verkauf von Gebrauchtwagen für Sie?

Durch Gebrauchtwagenleasing und -verkauf fördern wir Nachhaltigkeit, indem gut ausgestattete Businessfahrzeuge und Elektroautos ein weiterer Leasingzyklus ermöglicht wird.

Wie beurteilen Sie die Restwert-Entwicklung von Elektromodellen? Sehen Sie hier noch besondere Risiken?

Die EV-Technologie entwickelt sich rasant weiter, was zu kürzeren Produktzyklen und einem erhöhten Wertminderungsrisiko führen kann. Unsicherheiten in Bezug auf die Batterielebensdauer, der Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt und künftiger staatlicher Fördermaßnahmen tragen ebenfalls zur Volatilität bei. Ayvens Carmarket, unsere Remarketing-Plattform für Autohändler, hat die sogenannten SoH-Zertifikate (State of Health) über den Batteriegesundheitszustand für gebrauchte batterieelektrische Fahrzeuge eingeführt. Als einer der wichtigsten Bestandteile von Elektrofahrzeugen ist die Batterie maßgeblich für deren Wert. Ihr Zustand spielt eine zentrale Rolle bei der Bestimmung des Wiederverkaufswerts. Der SoH ist ein Prozentwert, der die verbleibende Kapazität der Batterie im Vergleich zu ihrem Neuzustand angibt. Damit bietet er transparente und zuverlässige Informationen für den Markt.

Das Interview führten Nicole Holzer und Andrea Weller

INFO

Die neue Marke Ayvens

Ayvens, ein Zusammenschluss der bisherigen Anbieter ALD und LeasePlan, hatte Ende 2024 die weltgrößte Multibrand-Elektroflotte mit 636 000 Fahrzeugen. Elektrofahrzeuge machten 43 Prozent der Pkw-Neuzulassungen in Q2 2025 aus, im Vergleich zu 39 Prozent in

Q2 2024 und 41 Prozent in Q1 2025, mit BEV- und PHEV-Zulassungen von 30 Prozent bzw. 13 Prozent in Q2 2025. Die Kundenstruktur von Ayvens in Deutschland sieht heute so aus: 75 Prozent Flotten, 25 Prozent kleine und mittlere Unternehmen sowie Privatkunden.

KOSTENVORTEIL MIT STECKER

Von Steuerregeln bis Ladeabrechnung: Wie sehen die konkreten Vorteile von **ELEKTROAUTOS ALS FIRMENWAGEN** aktuell aus? Wir geben den Überblick für Beschäftigte und Unternehmen.



Foto: Getty Images

Seit Mitte dieses Jahres werden E-Dienstwagen bis zu einem Bruttolistenpreis von 100 000 Euro mit monatlich 0,25 Prozent versteuert

E-Autos sind aus modernen Firmenflotten kaum noch wegzudenken: Steigende Umweltauflagen, mehr Bewusstsein für Nachhaltigkeit und nicht zuletzt attraktive steuerliche Vorteile treiben den Trend zur Elektrifizierung im Fuhrpark voran. Seit 2025 gelten neue Regeln, die E-Dienstwagen noch interessanter machen – sowohl für Arbeitgeber als auch für Beschäftigte.

Das Finanzamt hatte Stromern schon länger eine Sonderbehandlung eingeräumt. Noch recht frisch ist, dass die Preisgrenze für den vollen Steuervorteil seit dem 1. Juli 2025 von zuvor 70 000 auf

100 000 Euro angehoben wurde. Damit reagierte der Gesetzgeber auf gestiegene Fahrzeugpreise und die wachsende Zahl hochwertiger Elektrofahrzeuge im Dienstwagensegment.

Wer also einen reinen Stromer mit einem Bruttolistenpreis bis 100 000 Euro fährt, muss monatlich nur 0,25 Prozent dieses Preises als geldwerten Vorteil versteuern. Liegt der Preis darüber, sind es 0,5 Prozent – immer noch nur die Hälfte dessen, was bei Verbrennern fällig wäre. Für sie gilt weiterhin die Ein-Prozent-Regel. Damit will der Staat Anreize schaffen, dass Unternehmen ihre

Fuhrparks elektrifizieren – vorerst bis Ende 2030, dann soll die steuerliche Sonderregelung nach aktuellem Stand auslaufen.

Listenpreis als Stolperstein

Klingt simpel, hat aber Tücken. Denn maßgeblich ist für das Finanzamt nicht der Preis, den der Arbeitgeber tatsächlich zahlt, sondern der Bruttolistenpreis zum Zeitpunkt der Erstzulassung. Laut ADAC wird dies angesichts langer Lieferzeiten immer wieder zum Problem: Steigt der Preis zwischen Bestellung und Lieferung über die 100 000-Euro-Marke, klettert auch der Steuersatz. Beson-

ders bei langen Lieferzeiten droht also ein teures Überraschungspaket. Dem ADAC zufolge kann das bei der Nachzahlung vierstellige Summen kosten.

Aber wie verhält sich das Ganze bei den Plug-in-Hybriden? Hier kommt ein wichtiger technischer Aspekt hinzu: Sie werden seit Anfang 2025 nur noch dann mit vorteilhaften 0,5 Prozent versteuert, wenn sie mindestens 80 Kilometer rein elektrisch schaffen oder unter 50 Gramm CO₂ pro Kilometer nach WLTP ausstoßen. Damit

richtet sich die Regelung stärker an der tatsächlichen Effizienz und E-Reichweite der Fahrzeuge aus – auch wenn ältere Modelle, die schon vorher angeschafft wurden, die damaligen Bedingungen behalten dürfen.

So wird geladen

In der Praxis spielt für den Arbeitnehmer dann vor allem das Prozedere beim Laden eine Rolle. Während bei klassischen Firmenwagen der Tankbeleg genügt oder die Tankkarte alles regelt, wird es beim E-Auto komplexer: Geladen werden kann an öffentlichen Säulen, am Arbeitsplatz oder zu Hause – und genau das macht die Abrechnung anspruchsvoller.

Wer den Firmenwagen daheim lädt, hat verschiedene Möglichkeiten, den Stromverbrauch korrekt zu erfassen. Am präzisesten ist eine Wallbox mit separatem Zähler, der beim Energieversorger beantragt wird. Damit lässt sich jede geladene Kilowattstunde eindeutig nachweisen – allerdings darf diese Wallbox ausschließlich für den Dienstwagen genutzt werden. Wer zusätzlich ein privates E-Auto besitzt, braucht eine zweite Ladeeinrichtung.

Alternativ kann ein geeichter Zwischenzähler zwischen Hauptanschluss und Wallbox installiert werden. Auch hier darf man nur den Dienstwagen laden. Moderne Wallboxen mit Zugangskontrolle, etwa per RFID-Chip, können Ladevorgänge verschiedenen Nutzern zuordnen und so ebenfalls saubere Abrechnungen ermöglichen.

Einfacher geht es mit einer monatlichen Pauschale, die der Arbeitgeber für die privaten Ladekosten zahlt – eine beliebte Variante, da sie unbürokratisch ist und steuerlich begünstigt wird. Wer beim Arbeitgeber kostenlos oder vergünstigt laden

kann – etwa über eine Firmen-Ladekarte oder einen Ladepunkt auf dem Gelände – erhält bis zu 30 Euro monatlich steuerfrei (bei Plug-in-Hybriden 15 Euro). Steht keine Lademöglichkeit im Unternehmen zur Verfügung, darf die Pauschale auf 70 Euro steigen, für Plug-ins auf 35 Euro. Damit ist der Aufwand gering, die Regelung klar – und das Laden im Alltag kein Rechenexempel mehr.

Firmen-Vorteil mit Tempo

Letztlich profitieren aber nicht nur Beschäftigte von angepassten Regelungen: Auch für Unternehmen hat der Gesetzgeber nachgelegt, um Investitionen in E-Dienstwagen attraktiver zu machen. So gilt seit Juli dieses Jahres die sogenannte Turboabschreibung für Neufahrzeuge, die bis Ende 2027 angeschafft werden.

Im ersten Jahr können die Firmen hierbei 75 Prozent der Anschaffungskosten steuerlich geltend machen, in den Folgejahren zehn, fünf, fünf, drei und zwei Prozent. Diese Abschreibung über sechs Jahre senkt die Steuerlast deutlich und beschleunigt die Amortisation spürbar – ebenfalls eine Reaktion der Politik auf die hohen Einstiegskosten, getätigt in der Hoffnung, dass Betriebe ihre Flotten elektrifizieren.

Möglicher Nebeneffekt: Wenn Firmen schneller umsteigen, wächst auch der Markt für junge Gebrauchte. Davon könnten später auch Privatkunden profitieren, die nach erschwinglichen E-Autos suchen. Unterm Strich ist der Stromer im Fuhrpark also nicht nur ein Bekenntnis zur Nachhaltigkeit, sondern eine rational kalkulierte Entscheidung – mit Vorteilen für Nutzer, Arbeitgeber und den Markt insgesamt.

Text: Sandro Vitale

Unternehmen und Dienstwagenfahrer, die auf E-Mobilität setzen, profitieren spürbar von steuerlichen Vorteilen



ALTERNATIVE ZUR PAUSCHALE

Zwei Berechnungsarten

Neben der pauschalen Versteuerung gibt es eine zweite Methode, den geldwerten Vorteil zu ermitteln – das Fahrtenbuch. Es gilt als genauer, ist aber deutlich aufwendiger und wird deshalb in der Praxis nur selten genutzt. Hier werden alle Fahrten dokumentiert – dienstliche wie private. Aus dem Anteil der privat gefahrenen Kilometer an der Jahresfahrleistung ergibt sich der zu versteuernde Anteil der Gesamtkosten, also von Leasingrate, Strom und Wartung.

Diese Variante eignet sich vor allem für Fahrerinnen und Fahrer, die den Dienstwagen überwiegend

beruflich nutzen und den privaten Anteil gering halten können – etwa im Außendienst oder bei Vielfahrten.

Die im Lauftext erläuterte pauschale Regelung ist hingegen deutlich unkomplizierter. Dabei wird ein fester Prozentsatz des Bruttolistenpreises monatlich zum Einkommen addiert: 0,25 Prozent für Elektroautos, 0,5 Prozent für Plug-in-Hybride und ein Prozent für Verbrenner. Sie lohnt sich besonders für Beschäftigte, die ihren Firmenwagen zu großen Teilen auch privat fahren und den bürokratischen Aufwand eines Fahrtenbuchs vermeiden möchten.



WANDEL FORDERT WEITERBILDUNG

E-Autos, Nachhaltigkeit und digitale Prozesse verändern das Berufsbild der **FUHRPARKMANAGER**. Gefragt sind heute strategisches Denken, IT-Wissen und Offenheit für neue Mobilitätskonzepte.

Firmenflotten zu verwalten ist komplex. Elektroautos in den Flotten sowie veränderte Mobilitätsbedürfnisse stellen Fuhrparkmanager vor Herausforderungen. Deren Berufsbild ist im stetigen Wandel und erfordert eine ganze Palette an Kompetenzen. Drei Millionen Unternehmen mit Fuhrparks gibt es in Deutschland, wie der Bundesverband Betriebliche Mobilität berichtet. Aber keiner gleiche dem anderen, sagt Christian Reiter. Er ist Trainer bei der Dekra Akademie sowie Geschäftsführer von Carmacon – einem Unternehmen, das sich auf die Beratung im Bereich Fuhrparkmanagement spezialisiert hat: „In meinen vielen Berufsjahren ist mir noch kein Fuhrpark begegnet, der genauso organisiert

war wie ein anderer. Das macht dieses Thema so spannend.“

Gemeinsamer Nenner

Trotz aller Unterschiede gibt es Trends und Herausforderungen, mit denen sich alle beschäftigen müssen. Allen voran steht die Nachhaltigkeit. Unternehmen müssen CO₂-Emissionen reduzieren und ressourcenschonend handeln. Vorangetrieben wird dies durch gesetzliche Bestimmungen wie die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Diese Richtlinien betreffen die gesamte Organisation – auch den Fuhrpark.

Die wachsenden Anforderungen in Sachen Nachhaltigkeit treiben die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte voran. Und sie führen – in Verbindung mit den sich än-

dernden Bedürfnissen einer neuen Mitarbeitergeneration – dazu, dass sich das Fuhrparkmanagement hin zum Mobilitätsmanagement entwickelt.

Will heißen: Es geht nicht mehr nur darum, eine Flotte von Fahrzeugen wie Dienstwagen oder Lkw zu verwalten. In die Zuständigkeit des Fuhrparkverantwortlichen fallen auch andere Fortbewegungsmöglichkeiten. Er muss sich nun um E-Bikes, E-Roller und Mobilitätsbudgets kümmern.

Über all diesen Entwicklungen steht der zunehmende Kostendruck, der in allen Unternehmen vorhanden ist. Ein Werkzeug, um diese Herausforderungen sowie die zunehmende Komplexität durch die verschiedenen Trends zu bewältigen, sind Software-



lösungen. Die Digitalisierung hilft auch im Fuhrpark, Prozesse zu beschleunigen oder eine umfassende Datenbasis für die richtigen Entscheidungen zu schaffen.

Die Veränderungen im Fuhrparkmanagement sind groß – und sie haben Auswirkungen auf die Rolle desjenigen, der dort die Verantwortung trägt. „Das heutige Berufsbild der Fuhrparkmanagerin und des Fuhrparkmanagers unterscheidet sich deutlich von dem von vor 10 oder 15 Jahren“, sagt Reiter. „Es sind viele neue Aufgaben hinzugekommen, und es werden zusätzliche Kenntnisse gefordert – und ständig kommen neue hinzu.“

Neues Wissen gefordert

Was er damit meint, erklärt Reiter am Beispiel Elektromobilität. „Die Einführung von E-Autos bedeutet nicht nur, dass man einfach Fahrzeuge mit anderen Antrieben in der Flotte hat“, so Reiter. Ein Fuhrparkmanager müsse wissen, was dies für die Nachhaltigkeitsberichterstattung bedeute, und er benötige die entsprechenden technischen Kenntnisse. „Ganz wichtig ist, sich über die Kosteneffekte im Klaren zu sein.“ Bei E-Autos gehe es etwa um Fragen wie: Werden die Fahrzeuge an öffentlichen Ladesäulen geladen, beim Mitarbeiter zuhause oder hat das Unternehmen eine eigene Infrastruktur?

Schließlich müsse man sich in der Elektromobilität mit einem wahren Ladetarif-Dschungel auseinandersetzen. Hinzu kommen möglicherweise neue Lieferanten und Servicepartner, mit denen es das Fuhrparkteam zu tun hat, wenn die Flottenfahrzeuge elektrisch angetrieben werden.

„Außerdem hat ein E-Fahrzeug einen deutlich größeren Einweisungsbedarf als ein Verbrenner“, fügt Reiter hinzu. Auch darauf müsse ein Fuhrparkmanager achten. „Kurzum: E-Mobilität im gewerblichen Fuhrpark muss als systemisches Konzept gedacht werden“, berichtet Reiter.

Vielseitige Aufgaben

Die neue Rolle des Fuhrparkmanagers verlangt verschiedenste Kompetenzen. Dazu zählen technisches Verständnis, betriebswirtschaftliche Kenntnisse, IT-Know-how, grundlegendes rechtliches Wissen sowie Fähigkeiten in den Bereichen Projekt- und Prozessmanagement. Dazu kommen Soft Skills wie Neugier und Flexibilität: „Man muss permanent seine Sensoren ausfahren und offen bleiben, weil das Thema so schnelllebig ist und sich die Anforderungen immer wieder ändern“, sagt Reiter. Außerdem müsse man in der Lage sein, über den Tellerrand zu schauen und proaktiv gegenüber der Geschäftsführung aufzutreten. „Das Jobprofil erfordert jemanden, der sich mit großen Leitlinien beschäftigt – und nicht nur mit der reinen Verwaltung.“

Trotz der vielfältigen Aufgaben ist Fuhrparkmanager kein Ausbildungsberuf. „Die Menschen, die in den Fuhrparks an verantwortlicher Stelle arbeiten, sind Quereinsteiger“, sagt Reiter. Umso wichtiger seien gute Weiterbildungsangebote. Er absolvierte



„Fuhrparkmanagement ist heute weit mehr als Fahrzeugverwaltung – es geht um strategische Mobilität im Unternehmen.“

Christian Reiter, Trainer an der Dekra Akademie und Geschäftsführer von Carmacon

in der Dekra Akademie die Weiterbildung zum zertifizierten Fuhrparkmanager. Seit Jahren zählt er nun zu den Dozenten, die in elf Seminarthemen unterrichten – vom Steuerrecht über Mobilitätsmanagement bis hin zur Digitalisierung.

Die rasante Entwicklung im Fuhrparkmanagement spiegelt sich dabei in der Weiterbildung wider: „Alle Module sind permanent auf dem Prüfstand, um an die aktuellen Anforderungen angepasst zu werden“, sagt Reiter. „Ich glaube, dass wir damit ein stabiles Fundament legen, auf dem ein Fuhrparkmanager gut vorbereitet in seine Aufgaben starten kann.“ Die erlernten Fähigkeiten müssen dann nur noch um eine ordentliche Portion Offenheit ergänzt werden, um sich an die individuellen Gegebenheiten anzupassen, die jeder Fuhrpark so bietet.

Text: Markus Strehltz

Neue Themen und Aufgaben erfordern es, sich durch Weiterbildung fortlaufend Know-how anzueignen



LESER EXPERIENCE

Eine Aktion von **auto motor sport** mit Unterstützung von **MAZDA**



Fotos: Hans-Dieter Seufert

EIN TEST-FEST

Testen können wir bei auto motor und sport, das wissen Sie. Und feiern? Wer weiß? Auf jeden Fall ist's uns ein großes Fest, wenn wir 320 Lesern unsere Testarbeit zeigen dürfen. **EHRENGAST: DER MAZDA 6E** – ganz neu und vollelektrisch, selbstverständlich. Test-Fest frei!

Ach komm, die Verbräuche sind doch eigentlich egal. Steilkurve fahren, das macht Laune!“ Eben. Otto Normalfahrer düst ja nicht alle Tage durchs Oval – es sei denn, er ist im Nebenjob NASCAR-Pilot oder Profi-Testfahrer. Allerdings fährt bei unserer Leser Experience niemand mit Vollstoff durch den drei Kilometer langen Asphalt-kesel von Boxberg. Wäre auch Quatsch, geht es doch um die akkurate Ermittlung von Verbräuchen. Also: mittlere Spur, höchste Konzentration, konstantes Tempo. Testziel: den Verbrauchsunterschied zwischen 100 und 130 km/h ermitteln. Windschatten? Verboten. Tempomat? Nö. Rekuperationsphasen? Nicht vorgesehen. Also kommt's allein auf einen sensiblen Fuß am Fahrpedal an.

Und weil jeder der fünf Mazda 6e mit vier Teilnehmern besetzt ist, entsteht

schon nach kurzer Zeit ein regelrechter Unterbietungswettbewerb innerhalb der Fahrzeuge, sind die Verbräuche auf einmal gar nicht mehr egal. Bestwerte? 14,8 kWh pro 100 km bei Tempo 100, 17,6 kWh bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit. 18,9 Prozent mehr Strom bei nur 30 km/h mehr auf dem Head-up-Display-Tacho? Klar, denn der Luftwiderstand steigt bei zunehmendem Tempo im Quadrat.

Blickdicht und getarnt

Doch nicht nur das Oval lässt die Herzen der Teilnehmer (und auch unsere immer wieder aufs Neue) höherschlagen, sondern schon die Zufahrt auf das blickdicht umzäunte Areal, „Prüfzentrum Boxberg“ genannt und zwischen Heilbronn und Würzburg gelegen. Denn hier kommt so einfach keiner

rein. 97 Hektar groß, 20 Teststrecken mit kryptischen Kürzeln wie FDF, HGO, SWS oder HLK, insgesamt über 15 Kilometer lang. Wochentags erproben hier Auto-, Motorrad-, Lkw-Industrie und Zulieferer ihre Produkte von morgen und übermorgen – oder testet auto motor und sport. Weil auch bis zur Unkenntlichkeit getarnte Prototypen unterwegs sind, werden dir bei der Anmeldung die Handycameras abgeklebt. Und weil viel im Grenzbereich stattfindet, darfst du nur mit einem Spezialführerschein hinter Steuer, musst dafür einen Intensivkurs mit Fahrprüfung absolvieren.

Heute aber ist Wochenende, sind sämtliche Schranken für uns geöffnet, dürfen insgesamt 320 Gäste auf abgesperrtem Terrain Autotester-Luft schnuppern. Nicht nur im Oval, wo



wir von auto motor und sport Verbrauchervergleiche unter konstanten Bedingungen ermitteln, sondern auch im fahrphysikalischen Grenzbereich. Der doppelte Spurwechsel zum Beispiel gehört zu unserem Standard-Testrepertoire, ein Ausweichmanöver bei Autobahntempo, bei dem du sehr spontan auf die linke Fahrbahn wechselst, um

dich sofort wieder in deine ursprüngliche Spur einzufädeln. Ans Limit zu gehen und auch darüber hinaus, ist für uns elementarer Testbestandteil. Denn einfach bloß dahinrollen kann jeder, weiß ams-Testprofi und Teilzeit-Instruktor Otto Rupp. Erst in Grenzbereichen zeigt sich, wer gute Entwicklungsarbeit geleistet und Lenkung, Fahrwerk und ESP so abgestimmt hat, dass du mit dem Auto fährst und nicht das Auto mit dir. Der Mazda 6e ist hier richtig, liegt satt, bleibt trotz provozierter Unruhe cool. Angst? Keine. Aufregung? Hoch. Was für den Rupp Testfahrer-Alltag ist, kommt da draußen ja (zum Glück) eher selten vor. Und weil du bei unserem Test auch noch durch mit Pylonen abgesteckte Gassen brausen sollst, wird nicht nur die Fahrbahn ganz plötzlich sehr eng, sondern auch dein Blickfeld.

Fahrsicher und spurstabil

Genauso eng geht's beim Sezieren der Scheitelpunkte auf der Handlingstrecke zu, einem 1,27 Kilometer kurzen Rundkurs mit allerlei von Curbs gesäumten Kurvenradien. Testredakteur und ams-Autor Heinrich Lingner zeigt im Führungsfahrzeug Bremspunkte und Ideallinien, vermittelt ein wenig Fahrtechnik, klärt auf über Spurstabilität oder Einlenkverhalten, referiert zu Unter- und Übersteuern. Obwohl der Mazda 6e trotz Heckantrieb sowie ununterbrochen einsatzbereiter 320 Newtonmeter Drehmoment kein ausgewiesener Dynamiker ist, kommt sein Fahrverhalten dank des niedrigen Schwerpunkts (68,8-kWh-Akku im Fahrzeugboden) sogar bei einem Gast gut an, der mit seinem Sportwagen oft auf Rennstrecken unterwegs ist.

Gut ankommen ist aber nicht nur eine Frage der Sicherheit, sondern auch des Komforts. Und da hat der 6e auch

ohne elektronisch gesteuerte Dämpfer einiges zu bieten. Deshalb geht's neben den dynamischen Disziplinen zur Abwechslung mit niedrigem Tempo über die sogenannten Schlechtwegestrecken.

Das sind wenige Hundert Meter lange, mit allerlei Unebenheiten versehene Fahrbahnen. Ob kantige Absätze und Stufen, Kopfsteinpflaster, Wellen, Buckel, aufgeschraubte Verkehrsschwellen oder Metallplatten, wie sie manchmal an Baustellen ausgelegt werden: Boxberg bietet alles. So können wir hier ganz konzentriert die Qualitäten von Federn und Dämpfern oder auch die Eigendämpfung der Reifen herausarbeiten – ergänzend zu unseren Testfahrten auf ausgewählten Routen im öffentlichen Straßenverkehr. Ebenfalls wichtig: Aufbauabmessungen der Karosserie oder die Parallelität der Dämpfungskraft an Vorder- und Hinterachse.

Der Komfort des 6e stimmt: kein Poltern, keine unangenehmen Stößigkeiten, kein nerviges Nachschwingen. Das passt zum hochwertigen Gesamteindruck mit schicken, fein verarbeiteten Materialien im Innenraum und effizienter Geräuschdämmung selbst bei Autobahntempo im Oval.

Womit wir wieder beim Verbrauch wären und der Frage nach der Reichweite. Bis zu 417 Kilometer ermittelten wir kürzlich im Test (Heft 22/25), heute wird der Strom durch die vielen Vollgasfahrten nach rund 250 Kilometern knapp. Grund für eine ungeplante Programmunterbrechung? Ach was. Während die Gäste mittags bei Pasta und Apfelschorle Kraft tanken, tankt die Mazda-6e-Flotte Gleichstrom mit bis zu 165 kW und ist schnell wieder startklar für die nächsten Ovalrunden. Steilkurve fahren macht halt Laune.

Text: Paul Englert



Spurwechsel mit bis zu 120 km/h – eine lockere Übung für den Mazda 6e, eine aufregende für die Teilnehmer



Harte Kopfsteinpflasterprobe auf den Schlechtwegestrecke für den Mazda 6e



Detaillierter Theorieteil mit Produktextperte Stephan Giezek



KI braucht Kontrolle

Künstliche Intelligenz soll die Verkehrssicherheit erhöhen, doch die zunehmende Automatisierung birgt auch Risiken. Experten warnen vor den möglichen Folgen eines Versagens.

Künstliche Intelligenz hat das Potenzial, Unfälle zu verhindern, bleibt laut dem Dekra-Verkehrssicherheitsreport 2025 aber risiko-reich. „Mit der Integration von KI wächst auch das Risiko ihres Versagens“, warnt Xavier Valero, Director Artificial Intelligence & Advanced Analytics bei Dekra. Die EU hatte bereits im KI-Gesetz 2024

KI-basierte Fahrerassistenzsysteme als Hochrisiko-Technologien eingestuft. Entwicklung und Nutzung unterliegen seither strengen Prüf- und Dokumentationspflichten. Allerdings gelten Ausnahmen, wenn Systeme bereits im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung geprüft wurden. Die Dekra fordert nachvollziehbare Prozesse über den gesam-

ten Lebenszyklus hinweg, geregelt durch die Norm ISO/PAS 8800, die bestehende Sicherheitsnormen ergänzt. Neben der Technik rücken auch ethische Fragen in den Fokus: Mit zunehmender Automatisierung verlagert sich Verantwortung vom Fahrer hin zum Entwickler – klare Leitlinien sollen hier Vertrauen und Akzeptanz sichern.

Gaunereien beim Laden

Betrugsfälle an E-Auto-Ladesäulen sind noch selten – könnten aber mit voranschreitender Elektrifizierung zunehmen. Im Fokus stehen kopierte RFID-Ladekarten, gefälschte QR-Codes (Quishing), gehackte Nutzerkonten, Fake-Gutscheine und Schein-Accounts. Kriminelle zielen vor allem auf Zahlungsdaten. Wer sich schützen will, sollte QR-Codes auf verdächtige Aufkleber überprüfen, für jedes Konto ein eigenes, starkes Passwort wählen und bei der Nutzung von Lade-Apps die Push-Benachrichtigungen aktivieren, um unautorisierte Vorgänge sofort zu erkennen. Beim Online-Kauf von Ladegutscheinen gilt: Skepsis bei zu günstigen Angeboten!





Kodiaq im Einsatz

Die Polizei Hessen und die Werkfeuerwehr Schott Mainz setzen künftig auf den Skoda Kodiaq als Einsatz- und Kommandofahrzeug. Der 4,76 Meter lange SUV mit bis zu 910 Liter Ladevolumen wird dazu nach Behördenvorgaben umgerüstet – inklusive Signalanlage, Funktechnik und modularem Stauraumsystem. Unter der Haube steckt der bekannte Zweiliter-TDI mit 142 kW (193 PS), der via Siebengang-DSG auf alle vier Räder wirkt. Dank großem Raumangebot und vielseitiger Ausstattung sei das Modell ideal für Sonderfahrzeug-Modifikationen geeignet. Für Bundes- und Landesbehörden übernimmt Skoda Auto Deutschland auf Wunsch die komplette Abwicklung des Umbaus.

Ausweitung der Tachografenpflicht

Ab 1. Juli 2026 müssen schon leichte Nutzfahrzeuge ab 2,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht im grenzüberschreitenden EU-Güterverkehr mit intelligenten Tachografen ausgestattet sein. Diese digitalen Geräte erfassen automatisch Fahr-, Lenk- und Ruhezeiten und senden Standortdaten per Satellit – ein System, das Manipulationen erschwert. Bislang galt die Pflicht erst für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Die Erweiterung ist Teil des EU-Mobilitätspakets I und soll Arbeitsbedingungen, fairen Wettbewerb und Verkehrssicherheit verbessern. Der Einbau darf nur durch zertifizierte Werkstätten erfolgen. Unternehmen sollten ihre Fuhrparks rechtzeitig umrüsten – bei Verstößen drohen Bußgelder bis 1500 Euro in Deutschland und über 3000 Euro in Italien.



Blockiergebühr vor dem Aus?

Die Bundesregierung plant, die **Blockiergebühr an E-Autoladesäulen teilweise abzuschaffen**. Das ist einer der Punkte des Masterplans Ladeinfrastruktur, den das Bundesverkehrsministerium vorgelegt hat. Aus dessen Sicht ist der Preisaufschlag ab einer gewissen Standzeit unverhältnismäßig und nicht verbraucherfreundlich, wenn er in den Nachtstunden zwischen 22 und 8 Uhr oder während eines laufenden Ladevorgangs erhoben wird. Daher will sich die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission im Rahmen der Überprüfung der Infrastrukturrichtlinie Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) für die Aufnahme eines Verbots einsetzen.

„Subventionen wären das größte Risiko“



Frank Hägele ist bei der Deutschen Leasing verantwortlich für das Geschäftsfeld Mobilität. Im Gespräch äußert er sich zu Stromern im Fuhrpark, Elektro-Incentives und neue Anbieter.

Wie hat sich Ihr Geschäft im laufenden Jahr entwickelt?

Wir blicken auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück, haben unser Neugeschäft im Vergleich zum Vorjahr gehalten und uns gegen den Trend entwickelt – trotz eines Rückgangs von sieben Prozent bei den gewerblichen Neuzulassungen. Außerdem läuft unser Gebrauchtwagen-geschäft unverändert erfolgreich und trägt substantiell zum positiven finanziellen Gesamtergebnis bei.

Welche Rolle spielt die E-Mobilität bei Ihren Kunden?

Unsere Großkunden steigen in zunehmendem Tempo auf Elektro- und Plug-in-Modelle um, die Quote elektrifizierter Fahrzeuge liegt hier bereits bei knapp 50 Prozent im Neugeschäft. Und es ist nicht nur die Umstellung der Umstellung halber, sondern tatsächlich kostengetrieben. Die Unternehmen wollen genau wissen: „Was kostet uns der Umstieg auf E-Mobilität?“ Das können wir ihnen detailliert beantworten und Einsparmöglichkeiten aufzeigen.

Wo liegen diese Einsparmöglichkeiten?

Dafür muss man sich dann schon etwas Zeit nehmen. Im ersten Schritt können Interessenten mit unserem TCO-Vergleichsrechner

schon eine erste Einschätzung bekommen. Aber anschließend muss eine umfassende Bestandsaufnahme erfolgen: Gibt es eigene Rahmenabkommen oder individuelle Nachlässe? Wie ist die Bonität? Welche Laufzeiten und Laufleistungen sind gefordert? Wie ist das Ladeverhalten? All diese Faktoren fließen in unsere Analyse für den Kunden ein.

Wie beurteilen Sie die Restwert-Entwicklung von BEV und PHEV?

Grundsätzlich können wir Elektro- und Hybridmodelle gut kalkulieren. Die technologische Entwicklung und Verbesserung lassen sich mit rund fünf bis zehn Prozent pro Jahr berücksichtigen. Es zeigt sich nun, dass die Wartungskosten bei E-Fahrzeugen geringer als bei Verbrennern ausfallen.

Das größte Risiko bei Restwerten bestünde, wenn die Politik doch wieder stärker mit Subventionen eingreift. Im Nachhinein betrachtet war die Elektro-Kaufprämie für alle Beteiligten ungesund. Sie hat zwar für Privatkunden und eine Zeit lang auch für Gewerbliche die Leasingraten reduziert, aber auch ein unrealistisches Preisgefühl vermittelt.

Planen Sie ein Gebrauchtwagen-Leasing-Angebot für E-Modelle?

Das Thema Second Use-Leasing für Elektrofahrzeuge ist in aller

Munde. Wir bieten dies über die Fahrzeuge der AutoExpo (Anm. der Redaktion: Gebrauchtwagen-Vermarktungsgesellschaft der Deutschen Leasing) punktuell an, die Nachfrage und die Kalkulationsfähigkeit sind bislang jedoch eingeschränkt.

Wie stark engagieren sich neue Marken wie Tesla oder BYD im Flottengeschäft?

Wir arbeiten sehr gut und erfolgreich mit diversen „new entrants“ zusammen. Einzelne Gesellschaften haben bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen, um im Leasing-geschäft erfolgreich zu agieren, beispielsweise in Bezug auf ein Servicenetz und Vertriebsstrukturen, die auf Großkunden ausgerichtet sind.

Gilt das auch für Tesla?

Zunächst ist es unverändert so, dass die Marke sehr polarisiert. Auch dadurch ist bei uns die Nachfrage nach den Produkten in diesem Jahr deutlich zurückgegangen. Insgesamt läuft die Abwicklung mit Tesla zwischenzeitlich gut, das Servicenetz ist ordentlich aufgestellt und die Organisation von Tesla ist angemessen auf ein Groß- und Gewerbekundengeschäft ausgerichtet.

Das Interview führte Stefan Cerchez

Neues Mercedes-Flottenportal



Mercedes startet mit dem Fleet Pilot eine neue webbasierte Lösung für gewerbliche Flottenkunden. Das Portal bündelt in Echtzeit Kennzahlen aus der Fahrzeugflotte und stellt sie übersichtlich in Dashboards, Grafiken und Tabellen dar. Fuhrparkleitern soll dies helfen, Abläufe zu optimieren und Kosten besser zu steuern. Fleet Pilot ersetzt das bisherige Portal connect business und mehr Transparenz im Tagesgeschäft ermöglichen – von der Einsatzplanung bis zur Wartung. Praktisch: Erstmals lässt sich ein Herstellerportal ohne zusätzliche Hardware auch markenübergreifend nutzen. Der Dienst läuft bereits in acht europäischen Ländern, darunter Deutschland, Österreich, Schweiz und Frankreich.

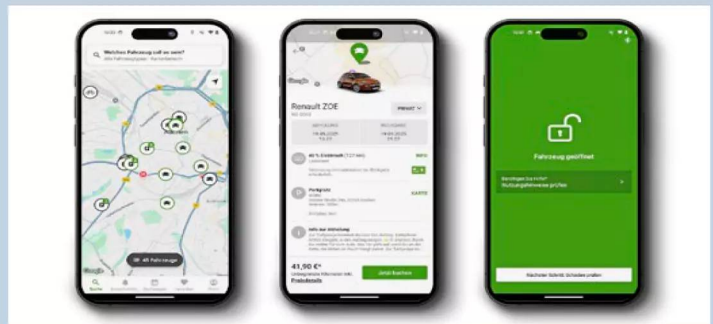


Bei Rückrufen handeln!

Der Auto Club Europa (ACE) weist darauf hin, welche Aspekte bei freiwilligen und angeordneten Rückrufen verpflichtend sind, wann die Versicherung greift und was Fahrer von Leasing- oder Firmenwagen beachten müssen: Hersteller sind gesetzlich verpflichtet, sicherheits- oder umweltrelevante Defekte eines Fahrzeugs sofort dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mitzuteilen (§6 EG-Fahrzeug-Genehmigungsverordnung). Auch Fahrzeughalter können aktiv werden: Über das Online-Portal des KBA lassen sich Mängel melden; häufen sich Hinweise zu einem Modell, folgt meist eine Untersuchung – oft der erste Schritt zum offiziellen Rückruf. Bei verpflichtenden, also behördlich angeordneten Rückrufen, muss das Fahrzeug in die Werkstatt – sonst drohen Bußgelder, Punkte und sogar Stilllegung des Fahrzeugs. Zudem kann der Versicherungsschutz entfallen, wenn Unfälle auf einen nicht behobenen Mangel zurückzuführen sind. Offene Rückrufe können auch bei der nächsten Hauptuntersuchung einen Strich durch die Rechnung machen. Reparaturkosten trägt im Regelfall der Hersteller, auch nach Ablauf der Garantie. Über die KBA-Datenbank oder per Fahrgestellnummer lässt sich prüfen, ob ein Fahrzeug betroffen ist. Der ACE empfiehlt, jede Maßnahme schriftlich zu dokumentieren.

Carsharing-Tool von Europcar

Europcar bietet mit FleetShare Unternehmen eine neue Full-Service-Plattform für Corporate Carsharing an. Firmen können damit ihre Fahrzeugpools digital verwalten; Buchung, Fahrzeugzugang und Abrechnung laufen komplett über eine App. Mitarbeitende buchen und öffnen Fahrzeuge kontaktlos per Smartphone, während Unternehmen Auslastung und Kosten im Blick behalten. Auch Daten wie Tank- oder Akkustand werden automatisch übertragen. Eine monatliche Pauschale deckt sowohl Wartung, Versicherung als auch den Service ab.



Am Vape tippen ist tabu

Das OLG Köln hat entschieden: Wer während der Fahrt an seiner E-Zigarette mit Touchscreen Einstellungen vornimmt, verstößt gegen das Handyverbot am Steuer. Im konkreten Fall (Az. III-1 ORbs 139/25) blieb die Rechtsbeschwerde eines Fahrers ohne Erfolg – er muss 150 Euro Bußgeld zahlen und bekommt einen Punkt. Laut Gericht gilt das entsprechende Verbot nicht nur speziell bei Smartphones, sondern auch für Tablets, Navis und sonstiger Elektronik, da auch sie vom Fahren ablenken – selbst wenn es nur um die Dampfstärke geht.





NEUE URTEILE

DARAUF SOLLTEN SIE ACHTEN

Im Straßenverkehr und bei der Dienstwagennutzung gibt es Konflikte, die nur **GERICHTE** final klären können. Wir haben aktuelle Fälle und eine Initiative für Sie zusammengestellt.

S Führerscheinkontrolle bei Dienstwagenfahrern

Ein neuer Gesetzentwurf des Bundesrats könnte viele Fuhrparkmanager aufatmen lassen. Denn geht es nach dem Willen der Länderkammer, soll künftig bei der Dienstwagenüberlassung eine einmalige Führerscheinkontrolle ausreichen – vorausgesetzt, es gibt keinen konkreten Anlass zur erneuten Prüfung. Ziel: die Halterpflicht rechtssicher definieren und gleichzeitig den bürokratischen Aufwand verringern. Der

Vorschlag schafft Klarheit – und könnte die bisher halbjährlichen Führerscheinkontrollen überflüssig machen. Hintergrund: Arbeitgeber müssen sicherstellen, dass Mitarbeitende mit Firmenwagen über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen. Das Straßenverkehrsgesetz (§ 21 Abs. 2 StVG) regelt zwar die Strafbarkeit, wenn jemand ohne Führerschein fährt, sagt aber nicht, wie oft eine Kontrolle erfolgen muss. Genau diese Lücke will der Bundesrat nun schließen.

Weil es bislang keine höchstgerichtliche Entscheidung zur Häufigkeit der Prüfungen gibt, empfehlen Fachautoren und Juristen regelmäßige Kontrollen – meist halbjährlich oder jährlich. Viele Unternehmen haben diese Praxis übernommen, um rechtlich auf der sicheren Seite zu sein. Das bedeutet jedoch Aufwand: Die Überprüfung muss dokumentiert,

aufbewahrt und bei Bedarf nachgewiesen werden. Mit der geplanten Änderung soll dieser Aufwand entfallen. Nach dem Entwurf der Länderkammer soll der Arbeitgeber künftig nur einmal prüfen müssen, ob eine gültige Fahrerlaubnis vorliegt. Erst wenn konkrete Anhaltspunkte bestehen, etwa bei einem Unfall, einem Führerscheinentzug oder einem Verdacht auf Fahruntüchtigkeit, wäre eine erneute Kontrolle erforderlich.

Aus Sicht der Länder ist die Neuregelung „verhältnismäßig, angemessen und geeignet“, um Arbeitgeber zu entlasten und zugleich den Zweck der Vorschrift zu sichern. Die Verantwortung des Fahrzeughalters bliebe erhalten, würde aber praxistauglicher ausgestaltet. Eine einmalige Kontrolle statt wiederkehrender Prüfungen – das wäre für Flotten-

Stimmt der Bundesrat zu, könnte es bald Entlastung in Sachen Führerscheinkontrolle geben



verantwortliche eine spürbare Erleichterung im Alltag.

Auch die Bundesregierung hat bereits Stellung genommen und grundsätzlich Zustimmung signalisiert. Ziel sei es, Kontroll- und Dokumentationspflichten zu verringern und unnötige Bürokratie zu vermeiden. Allerdings müsse noch geprüft werden, wo genau die neue Regelung im Straßenverkehrsrecht verankert werden soll – ob im bestehenden § 21 StVG oder in einer ergänzenden Verwaltungsvorschrift.

Wann die geplante Änderung beschlossen wird, ist noch offen. Sollte der Bundesrat jedoch Gehör finden, könnten Fuhrparkmanager und Unternehmen bald auf die aufwendige Routinearbeit verzichten – und hätten endlich Rechtssicherheit bei der Führerscheinkontrolle von Dienstwagenfahrern.

S Riskantes Manöver

Bei einem Auffahrunfall hat nicht immer der Auffahrende Schuld. Verhält sich der Vorauffahrende unberechenbar, muss auch er haften, wie sich aus einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt ergibt. In dem verhandelten Fall hatte der Beklagte einen bereits eingeleiteten Fahrspurwechsel unvermittelt abgebrochen und sein Fahrzeug bis zum Stillstand heruntergebremst. Der Hintermann fuhr auf, wollte aber nicht die Verantwortung für den Unfall übernehmen und klagte. Teilweise mit Erfolg: Der grundsätzlich gegen den Auffahren-

den sprechende Anscheinsbeweis greife hier nicht, so das Gericht, das daher auf eine hälftige Haftungsverteilung entschied. Der Spurwechsler hätte bei seinem Schlenker mehr Vorsicht walten lassen müssen und der nachfolgende Fahrer hätte angesichts der unklaren Lage einen größeren Abstand halten müssen (Az.: 9 U 5/24).

S Rauchen im Dienstwagen

Ein Mitarbeiter einer Karosseriewerkstatt musste seinen Dienstwagen nach zwei Jahren zurückgeben. Das Fahrzeug war stark verschmutzt, wies Brandlöcher auf und roch nach Zigarettenrauch.

Die Arbeitgeberin ließ den Innenraum reinigen und mit Ozon behandeln. Die Kosten: knapp 900 Euro. Der Mitarbeiter weigerte sich zu zahlen und argumentierte, Rauchen sei normaler Gebrauch.

Das Landesarbeitsgericht Köln (Az.: 7 SLa 175/24) sah das anders: Wer ein Firmenfahrzeug nutzt, muss es pfleglich behandeln. Rauchen und Brandlöcher seien keine normalen Gebrauchsspuren.



Rauchen und Brandlöcher sind keine normalen Gebrauchsspuren

Auch ohne Rauchverbot müsse Rücksicht auf das Eigentum des Arbeitgebers genommen werden. Die beschränkte Arbeitnehmerhaftung greife hier nicht, da Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz privat seien. Eine Verjährung liege nicht vor – die dreijährige Frist laufe noch. Der Mitarbeiter muss die Reinigungskosten tragen.

S Gericht kippt Freistellungsklausel

Ein Mitarbeiter hatte selbst gekündigt und wurde bis zum Ende der Kündigungsfrist freigestellt. Gleichzeitig verlangte der Arbeitgeber die Rückgabe des auch privat genutzten Dienstwagens – laut Vertrag sollte mit der Freistellung das Nutzungsrecht enden.

Das Landesarbeitsgericht Niedersachsen (Az.: 5 SLa 249/25) sah das anders: Die Klauseln zur Freistellung und Fahrzeugrückgabe seien zu unbestimmt und daher unwirksam. Arbeitnehmer hätten ein Recht auf vertragsgemäße Beschäftigung, eine pauschale Freistellung ohne sachlichen Grund verstoße dagegen. Da kein berechtigtes Interesse vorlag, durfte der Arbeitgeber den Wagen nicht einseitig entziehen.

Das Gericht sprach dem Kläger Schadenersatz zu – 510 Euro monatlich für fünf Monate. Das Urteil weicht von einer BAG-Entscheidung ab, wonach Freistellungen zulässig sein können, wenn betriebliche Gründe bestehen. Die Revision wurde zugelassen.

Text: Carina Belluomo

Halbjährliche Führerscheinkontrollen könnten künftig entfallen

Foto: Getty Images

**Finden.
Leasen.
Losfahren.**

Ihr neuer Firmenwagen zu Top-Konditionen.

In drei Schritten einfach und schnell zum Leasingangebot – rund um die Uhr von zu Hause, im Büro oder unterwegs.

Jetzt Angebote entdecken: [S-Mobilitaetsportal.de](https://www.s-mobilitaetsportal.de)



Weil's um mehr als Geld geht.



FLOTTEN LIEBLINGE

Wer Anspruch auf einen Dienstwagen hat und diesen im Rahmen einer vorgegebenen Leasingrate und Car Policy selbst wählen darf, steht vor einer Fülle von Möglichkeiten. Wir präsentieren **30 BELIEBTE MODELLE** mitsamt aktuellen technischen Daten und exemplarischen Konditionen.

Verbrenner

MERCEDES GLC 300 4M.

Leistung:	258 PS
Drehmoment:	400 Nm
Vmax:	240 km/h
0-100 km/h:	6,2 s
Verbrauch I/100 km:	7,0 SP
CO ₂ -Ausstoß:	160 g/km
Preis (netto):	55 735 €
Rabatt:	k.A.



ab 462 €*

ab 89 €*



OPEL CORSA 1.2 DI

Leistung:	100 PS
Drehmoment:	205 Nm
Vmax:	194 km/h
0-100 km/h:	9,9 s
Verbrauch I/100 km:	5,1 S
CO ₂ -Ausstoß:	116 g/km
Preis (netto):	19 235 €
Rabatt:	bis zu 32 %

MINI COOPER C

Leistung:	156 PS
Drehmoment:	230 Nm
Vmax:	225 km/h
0-100 km/h:	7,7 s
Verbrauch I/100 km:	6,5 S
CO ₂ -Ausstoß:	147 g/km
Preis (netto):	22 857 €
Rabatt:	bis zu 8 %

VW TIGUAN 2.0 TDI

Leistung:	150 PS
Drehmoment:	360 Nm
Vmax:	207 km/h
0-100 km/h:	9,4 s
Verbrauch I/100 km:	5,3 D
CO ₂ -Ausstoß:	139 g/km
Preis (netto):	36 798 €
Rabatt:	bis zu 25 %

ab 279 €*



ab 243 €*



AUDI A5 AVANT 2.0 TDI

Leistung:	204 PS
Drehmoment:	400 Nm
Vmax:	240 km/h
0-100 km/h:	7,7 s
Verbrauch I/100 km:	4,9 D
CO₂-Ausstoß:	128 g/km
Preis (netto):	46933 €
Rabatt:	bis zu 21 %



ab 329 €*

OPEL MOKKA 1.2 T

Leistung:	136 PS
Drehmoment:	230 Nm
Vmax:	208 km/h
0-100 km/h:	8,9 s
Verbrauch I/100 km:	5,7 S
CO₂-Ausstoß:	129 g/km
Preis (netto):	22597 €
Rabatt:	bis zu 36 %



ab 169 €*

BMW 318i TOURING

Leistung:	156 PS
Drehmoment:	250 Nm
Vmax:	218 km/h
0-100 km/h:	8,8 s
Verbrauch I/100 km:	6,7 S
CO₂-Ausstoß:	151 g/km
Preis (netto):	40252 €
Rabatt:	bis zu 30 %



ab 329 €*

ab 245 €*



FORD FOCUS TURNIER 1.0

Leistung:	155 PS
Drehmoment:	190 Nm
Vmax:	206 km/h
0-100 km/h:	8,6 s
Verbrauch I/100 km:	5,3 S
CO₂-Ausstoß:	121 g/km
Preis (netto):	30504 €
Rabatt:	bis zu 20 %

ab 249 €*



SKODA OCTAVIA COMBI 2.0 TDI

Leistung:	150 PS
Drehmoment:	360 Nm
Vmax:	225 km/h
0-100 km/h:	8,6 s
Verbrauch I/100 km:	4,6 D
CO₂-Ausstoß:	121 g/km
Preis (netto):	33168 €
Rabatt:	bis zu 27 %



ab 229 €*

VW GOLF 1.5 TSI

Leistung:	150 PS
Drehmoment:	250 Nm
Vmax:	224 km/h
0-100 km/h:	8,6 s
Verbrauch I/100 km:	5,4 S
CO₂-Ausstoß:	122 g/km
Preis (netto):	28479 €
Rabatt:	bis zu 27 %

Quellen: leasingmarkt.de, Gewerbekundenangebote. Leasing über 48 Monate, 10 000 km/Jahr, ohne Anzahlung. Alle Preise und Raten netto. Rabatte: apl.de

Plug-in-Hybride

VW PASSAT VARIANT 1.5 eHYBRID

Leistung:	204 PS
Vmax:	220 km/h
0-100 km/h:	8,1 s
Verbrauch** l/100 km:	0,4 S
CO₂-Ausstoß:	8 g/km
E-Reichweite:	134 km
Preis (netto):	48 983 €
Rabatt:	bis zu 24 %



ab 377 €*



CUPRA FORMENTOR VZ

Leistung:	272 PS
Vmax:	220 km/h
0-100 km/h:	7,2 s
Verbrauch** l/100 km:	0,4 S
CO₂-Ausstoß:	10 g/km
E-Reichweite:	117 km
Preis (netto):	45 252 €
Rabatt:	bis zu 33 %

ab 259 €*



ab 329 €*

MAZDA CX-60

Leistung:	327 PS
Vmax:	195 km/h
0-100 km/h:	6,8 s
Verbrauch** l/100 km:	1,5 S
CO₂-Ausstoß:	35 g/km
E-Reichweite:	64 km
Preis (netto):	42 815 €
Rabatt:	bis zu 25 %



ab 227 €*

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV

Leistung:	243 PS
Vmax:	200 km/h
0-100 km/h:	7,3 s
Verbrauch** l/100 km:	0,9 S
CO₂-Ausstoß:	20 g/km
E-Reichweite:	69 km
Preis (netto):	39 580 €
Rabatt:	bis zu 30 %

VOLVO XC60 T6 AWD

Leistung:	398 PS
Vmax:	180 km/h
0-100 km/h:	5,7 s
Verbrauch** l/100 km:	1,0 S
CO₂-Ausstoß:	22 g/km
E-Reichweite:	80 km
Preis (netto):	57 134 €
Rabatt:	bis zu 27 %



ab 459 €*

BMW 530e TOURING

Leistung:	299 PS
Vmax:	220 km/h
0-100 km/h:	6,4 s
Verbrauch** l/100 km:	0,7 S
CO₂-Ausstoß:	16 g/km
E-Reichweite:	97 km
Preis (netto):	57 059 €
Rabatt:	bis zu 27 %



ab 695 €*

* Rate pro Monat. **zzgl. Stomverbrauch



DER NEUE VOLLELEKTRISCHE TOYOTA

bZ4X



MIT BIS ZU
10 JAHREN
BATTERIEGARANTIE¹

Jetzt
scannen
und
mehr
erfahren



Energieverbrauch Toyota bZ4X Comfort, Frontantrieb, 57,7-kWh-Batterie, 123 kW (167 PS), kombiniert: 13,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO₂-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 444 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 640 km.

¹Toyota garantiert, dass die Batterie bei regelmäßiger Wartung gemäß Herstellervorgabe auch bis zu einer Nutzungsdauer von 10 Jahren oder einer Laufleistung von 250.000 Kilometern noch 70 % ihrer ursprünglichen Leistung erbringt, je nachdem, welcher Wert zuerst erreicht wird. Voraussetzung dafür ist die regelmäßige Wartung gemäß Herstellervorgaben inklusive eines erfolgreichen EV-Batterie-Checks im Rahmen dieser Wartungen. Alle weiteren Informationen unter toyota.de

KAUFBERATUNG

SKODA ELROQ 60

Leistung:	204 PS
Vmax:	160 km/h
0-100 km/h:	8,0 s
Akku:	59 kWh
Reichweite:	428 km
Laden (AC/DC):	11/165 kW
Preis (netto):	32.504 €
Rabatt:	bis zu 22 %

ab 256 €*



E-Autos

BMW iX1 20 eDRIVE

Leistung:	204 PS
Vmax:	170 km/h
0-100 km/h:	8,6 s
Akku:	65 kWh
Reichweite:	473 km
Laden (AC/DC):	11/130 kW
Preis (netto):	41.008 €
Rabatt:	bis zu 26 %



ab 311 €*



ab 419 €*

AUDI Q4 45 E-TRON QUATTRO

Leistung:	286 PS
Vmax:	180 km/h
0-100 km/h:	6,7 s
Akku:	77 kWh
Reichweite:	563 km
Laden (AC/DC):	11/175 kW
Preis (netto):	46.176 €
Rabatt:	bis zu 24 %

VW ID.4 PRO

Leistung:	286 PS
Vmax:	180 km/h
0-100 km/h:	6,7 s
Akku:	77 kWh
Reichweite:	572 km
Laden (AC/DC):	11/175 kW
Preis (netto):	38.937 €
Rabatt:	bis zu 16 %

ab 365 €*



VW ID.7 TOURER PRO

Leistung:	286 PS
Vmax:	180 km/h
0-100 km/h:	6,6 s
Akku:	77 kWh
Reichweite:	605 km
Laden (AC/DC):	11/175 kW
Preis (netto):	46.139 €
Rabatt:	bis zu 15 %

ab 369 €*



ab 349 €*

SKODA ENYAQ 85

Leistung:	286 PS
Vmax:	180 km/h
0-100 km/h:	6,7 s
Akku:	77 kWh
Reichweite:	578 km
Laden (AC/DC):	11/135 kW
Preis (netto):	41.092 €
Rabatt:	bis zu 20 %

ab 218 €*



CUPRA BORN

Leistung:	231 PS
Vmax:	160 km/h
0-100 km/h:	6,7 s
Akku:	60 kWh
Reichweite:	427 km
Laden (AC/DC):	11/165 kW
Preis (netto):	34.916 €
Rabatt:	bis zu 37 %



ab 498 €*

MERCEDES EQB 250+

Leistung:	190 PS
Vmax:	160 km/h
0-100 km/h:	8,9 s
Akku:	71 kW
Reichweite:	535 km
Laden (AC/DC):	11/100 kW
Preis (netto):	50 125 €
Rabatt:	-

MINI ACEMAN E

Leistung:	184 PS
Vmax:	160 km/h
0-100 km/h:	7,9 s
Akku:	39 kWh
Reichweite:	309 km
Laden (AC/DC):	11/75 kW
Preis (netto):	24 958 €
Rabatt:	bis zu 10 %

MERCEDES CLA 200 EQ

Leistung:	224 PS
Vmax:	210 km/h
0-100 km/h:	7,5 s
Akku:	58 kWh
Reichweite:	541 km
Laden (AC/DC):	11/200 kW
Preis (netto):	41 530 €
Rabatt:	-



FORD EXPLORER EXTENDED RANGE

Leistung:	286 PS
Vmax:	180 km/h
0-100 km/h:	6,4 s
Akku:	77 kWh
Reichweite:	602 km
Laden (AC/DC):	11/135 kW
Preis (netto):	41 681 €
Rabatt:	bis zu 26 %

ab 479 €*



TESLA MODEL Y

Leistung:	256 PS
Vmax:	217 km/h
0-100 km/h:	6,9 s
Akku:	64 kW
Reichweite:	534 km
Laden (AC/DC):	16/175 kW
Preis (netto):	33 605 €
Rabatt:	-



ab 252 €*

MINI COOPER SE

Leistung:	218 PS
Vmax:	170 km/h
0-100 km/h:	6,7 s
Akku:	49 kW
Reichweite:	400 km
Laden (AC/DC):	11/95 kW
Preis (netto):	26 597 €
Rabatt:	bis zu 12 %

ab 295 €*



ab 486 €*



ab 247 €*

ab 238 €*



KIA EV3 AIR

Leistung:	204 PS
Vmax:	170 km/h
0-100 km/h:	7,5 s
Akku:	58 kWh
Reichweite:	436 km
Laden (AC/DC):	10,5/101 kW
Preis (netto):	30 244 €
Rabatt:	bis zu 28 %

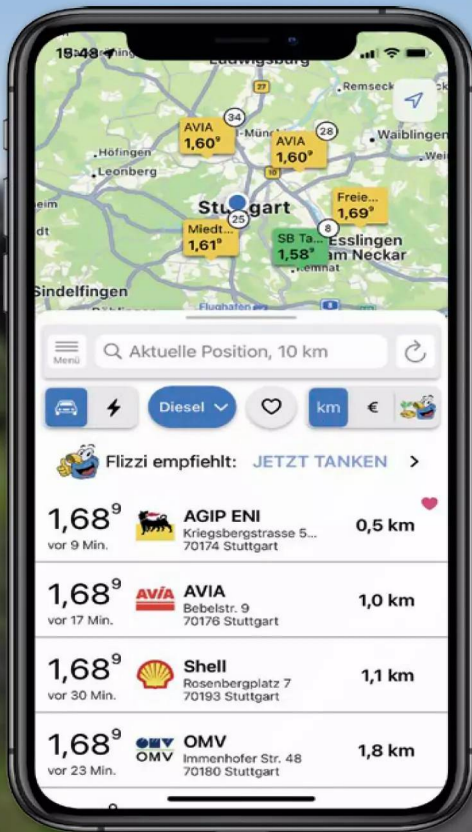


mehr-tanken

und clever sparen

- + Aktuelle Spritpreise
- + Günstigste Tankstelle finden
- + Tanken entlang einer Route

mehr-tanken



mehr-laden

- + Optimale Ladesäule finden
- + Kosten für deine Ladung berechnen
- + Ladestopps entlang einer Route planen



Jetzt die **mehr-tanken** App
herunterladen und sparen

powered by



✧ SUPPORT ME ✧

🙏 Hope my post useful for you, if you want support me please following one of the ways:

👛 **Buy or Renew Premium Account**

👉 Rapidgator: <https://rapidgator.net/account/registration/ref/49023>

👉 Nitroflare: <https://nitroflare.com/payment?webmaster=194862>

⚠ Note: Please DON'T turn on VPN when making payment.

💖 **Donate Directly**

USDT (TRC20):

[TFniVipHpFsPVrUHBLsvkZJV4Mjj1MUz96](#)

DOGE (Doge Network):

[DCfVVnvNaVtxQbWyfpWsihbGnvpkuYdtJS](#)



🙏 **Every little support helps me to keep going and create more content.**

💖 **THANK YOU SO MUCH!** 💖
