

auto motor und sport

WER BAUT DAS BESTE E-AUTO?

Endlich alltagstauglich: neuer Nissan Leaf gegen Hyundai Ioniq und VW e-Golf

AUDI A7 SPORTBACK, MERCEDES CLS

Mehr Stil geht nicht: Vergleichstest mit starken Benzinern



Skoda Karoq



Volvo XC40



Seat Arona



Opel Crossland X



VW Touareg

Unser größter SUV- TEST

Von Volvo XC40 bis VW Touareg:
die wichtigsten Modelle aus allen Klassen



Mercedes GLE



BMW X3



Land Rover
Discovery Sport



PROXXON

*Werkzeug
mit Charakter!*



PROXXON

INDUSTRIAL

Weitere Informationen:
www.proxxon.com





Liebe Brummi-Fahrer im Land ...

Birgit Priemer über die Situation der Lkw-Fahrer in Deutschland, gefährliche Zustände auf der Autobahn – und über den Umgang mit Menschen, die Lastwagen fahren.

Tatort Autobahn. Ja: Tatort. Auf der A81 geht es in einer Baustelle vor Heilbronn hoch her. Drei enge Spuren, sehr hohes Lkw-Aufkommen. Die meisten Brummi-Fahrer haben sich brav rechts eingeordnet, doch einige, die es besonders eilig haben, versuchen, über die mittlere Spur Meter zu machen. Ja, Meter. Mehr sind es in diesem Chaos nämlich gar nicht.

Und weil das längst nicht allen Truckern auf der rechten Spur passt, lassen sie ihre 40-Tonner ein bisschen weiter auf die mittlere Spur rollen, sodass der andere nicht daran vorbeikommen kann. Die Folge: Der Spiegel eines Lkw wird gerammt und zerspringt (der Fahrer klebt ihn aus dem Cockpit heraus notdürftig mit Plastikband), und jetzt stehen alle. Keiner kommt weiter, auch die Pkw nicht.

Das Szenario, dass jetzt auch keine Rettungsgasse mehr gebildet werden kann, will ich gar nicht weiterspinnen. Die Situation wirkt auch ohne Unfall bedrohlich. Wie benehmen wir uns eigentlich auf der Autobahn? Und können wir uns darauf verlassen, dass alle Beteiligten wissen, was sie tun?

Unhaltbare Zustände auf und neben den Autobahnen für Brummi-Fahrer



Foto: Picture Alliance

Zurück am Schreibtisch, ein Check bei Google: „Lkw-Fahrer fährt mit 2,58 Promille“, „Lkw-Fahrer rammt im Suff Lichtmasten“, „Lkw-Fahrer zerstört Haustür und flüchtet“, „Rettungsgasse missbraucht. Geldstrafe für Lkw-Fahrer“. Das sind einige aktuelle Schlagzeilen. Wir können uns also nicht darauf verlassen, dass alle einen kühlen Kopf bewahren.

Aber bitte nicht falsch verstehen. Das soll hier keine Brummi-Fahrer-Schelte werden. Im Gegenteil: Wer als Autofahrer Zeit hat, in so einem Stau die Trucker zu beobachten, wer manchmal nachts auf eine Raststätte kommt und sieht, wie eng die Schwerlastler stehen, und wer an Feiertagen fröhlich mit der Familie an den parkenden Lkw vorbeizieht, die gerade nicht fahren dürfen, der kommt ins Grübeln: Was muten wir diesen Menschen eigentlich zu? Finden wir es okay, dass sie im Schnitt vier Parkplätze auf der Autobahn ansteuern müssen, bis sie nach einem langen Arbeitstag endlich einen Stellplatz finden? Finden wir es gut, dass (in der Regel) Männer aus Ungarn, Bulgarien, dem Baltikum oder Rumänien oft wochenlang von den Familien getrennt sind und auf Parkplätzen hausen, wie wir es dem eigenen Haustier nie zumuten würden? Müssen wir dann nicht auch verstehen, dass sie anfangen zu trinken (völlig unabhängig von der Nationalität), aggressiv werden, sich gegenseitig den Weg abschneiden?

In Deutschland fehlt es mittlerweile an Nachwuchs, an die 50 000 Stellen sind frei, die Szene der Brummi-Fahrer überaltert. Kein Wunder, denn so will schließlich niemand leben. Aber wer ist verantwortlich, menschenwürdige Zustände zu schaffen? Die Politik? Verantwortungsbewusste Logistikunternehmen? ■

Was meinen Sie? Schreiben Sie mir:
bpriemer@motorpresse.de

AUTOREN UND IHRE STORIES



Sebastian Renz
reiste regional im Ford Taunus (S. 92)



Marcus Peters
empfiehlt Neuwagen zu Preisen um 15 000 Euro (S. 102)



Luca Leicht
hat die Innovationsmetropolen Skandinaviens besucht (S. 106)



26

Forza Ferrari

Phänomenale 800 PS leistet der 6,5-Liter-V12-Saugmotor im neuen 812 Superfast, und phänomenal ist auch alles andere an diesem Supersportler. Test

TESTS & FAHRBERICHTE

Audi Q8 Großer Nobel-SUV im Fahrbericht16

Kia Ceed Dritte Generation des Kompakten im Fahrbericht20

Citroën Berlingo Runderneuerter Kastenkombi. Fahrbericht 22

Ferrari 812 Superfast V12-Supersportler mit 800 PS. Test26

Mercedes C-Klasse Renovierte Mittelklasse. Fahrbericht 32

Opel Crossland X, Seat Arona, VW T-Roc Kleine SUV mit Dreizylinder-Ottomotoren im Vergleichstest 38

Ford Kuga, Skoda Karoq, Volvo XC40 Kompakte SUV mit rund 150 PS starken Benzinern im Vergleichstest44

BMW X3, Land Rover Discovery Sport, Volvo XC60 Mittelklasse-SUV mit Dieseln und Allrad im Vergleichstest 52

Mercedes GLE, VW Touareg Große SUV mit Dreiliter-V6-Dieseln und Allradantrieb im Vergleichstest..... 58

Hyundai Ioniq Elektro, Nissan Leaf, VW e-Golf

Kompakte Elektroautos im Vergleichstest..... 116

Audi A7 Sportback, Mercedes CLS Elegante Oberklasse-Viertürer mit Sechszylindern. Vergleichstest..... 124

Citroën C4 Cactus, Renault Mégane Kompaktmodelle aus Frankreich mit Benzinern um 130 PS. Vergleichstest..... 148

LESERWAHL

Autonis Wählen Sie die beste Design-Neuheit 2018 66

Car Connectivity Award Neueste Technik bei Vernetzung, Navigation und Bediensystemen stellt sich Ihrer Wahl136

REPORTAGE

Mini-Meeting Zu Besuch beim 40. Fantreffen in Portugal 68

Sommerreise Mit einem Ford Taunus Turnier von 1975 durchs Weserbergland..... 92

Hightech in Skandinavien Reise zu den Innovations-Metropolen im hohen Norden..... 106



32

Gepflegte Mittelklasse

Neben kleinen Design-Retuschen bekam der Mercedes C mit der Renovierung neue Motoren und eine optimierte Technik. Fahrbericht



142

Mit Klassikern durch den Schwarzwald

Bei der Paul Pietsch Classic gab es diesmal 107 Old- und Youngtimer sowie noch mehr strahlende Gesichter zu sehen. Reportage



16

Neues SUV-Topmodell von Audi

Ein starker Auftritt und das komplette Technik-Arsenal der Oberklasse kennzeichnen den neuen Q8, der künftig die SUV-Palette von Audi nach oben abrundet

Sommer in der Stadt Highlights für Autofans in Berlin 130

Paul Pietsch Classic Mit 107 Klassiker-Teams auf den Spuren des Rennfahrers und Verlegers im Schwarzwald 142

Trackdays in England Auf einigen Rennstrecken der Insel kann man mit dem eigenen Auto schnelle Runden drehen..... 154

GEBRAUCHTWAGEN

Renault Captur Kaufberatung..... 74

VW Phaeton Kaufberatung..... 75

SERVICE

Zubehör und Tuning Neues für Autofans 80

Veranstaltungen Leserreisen und Fahrtrainings 89

Neuwagen um 15 000 Euro Kaufberatung..... 102

MOOVE – DIE NEUE MOBILITÄT

Smart Parking Leichter parken durch Digitalisierung 98

SPORT

Le Mans 24-Stunden-Rennen 160

Formel 1 Grand Prix Kanada 168

RUBRIKEN

Editorial 3

Das besondere Bild 6

Intro 8

Marktbericht Mai 2018 15

Wer fährt was? Oldtimer-Versteigerer Reinhard Schmidlin..... 24

Meinung: Annette Napp zum Rückruf bei Mercedes 33

Alexander Bloch erklärt: SUV im Gelände..... 64

Leserbriefe 90

Impressum..... 91

Vorschau 176

Rückblick..... 178



148

Vive la France!


Nicht nur für Frankophile stellen Citroën C4 Cactus und Renault Mégane reizvolle Alternativen in der Kompaktklasse dar

AUTOS IM HEFT

- 12 Audi A1
- 124 Audi A7 Sportback
- 16 Audi Q8
- 8 BMW Achter
- 52 BMW X3
- ▶ 22 Citroën Berlingo
- 148 Citroën C4 Cactus
- 26 Ferrari 812 Superfast
- 44 Ford Kuga
- 116 Hyundai Ioniq Elektro
- 20 Kia Ceed
- 52 Land Rover Discovery Sport
- 32 Mercedes C-Klasse
- 124 Mercedes CLS
- 58 Mercedes GLE
- 116 Nissan Leaf
- 38 Opel Crossland X



- 74 Renault Captur
- 148 Renault Mégane
- 38 Seat Arona
- 44 Skoda Karoq
- 44 Volvo XC40
- 52 Volvo XC60
- 116 VW e-Golf
- 75 VW Phaeton
- 38 VW T-Roc
- 58 VW Touareg




Fluchen, schieben, weiter
Wenn im Sattel nichts mehr geht, muss man die 100-Kilo-Enduro eben auch mal mit Muskelkraft über die Hindernisse bugsieren

Es geht steil

Nicht im Bild: die teils extrem steilen Auffahrten, die gefühlt senkrecht zum Gipfel des Eisenerzbergs hinaufführen

Erzberg!

Seit 1995 treffen sich die ganz harten Endurofahrer in Österreich, um sich mal richtig die Kante zu geben. Von 1500 Startern qualifizieren sich 500 für den Hare Scramble. Und bei dem geht es vor allem eins: aufwärts. Steilauffahrten, Felsbrocken, Geröllfelder, nichts kann die Jungs stoppen. Na ja, fast nichts, denn sonst kämen ja alle an. Was nicht so ist ...



Der Hare Scramble

Ein Berg, 23 Checkpoints, vier Stunden Zeit, 500 Starter. Und nur eine Handvoll von ihnen erreicht das Ziel



Konfigurieren

lässt sich das neue digitale Cockpit, dessen Instrumente eine recht reduzierte Grafik zeigen



V8-Power

530 PS: nur 30 weniger als beim letzten M6 – und 67 mehr als bei einem M550i mit gleich großem 4,4-Liter



Laserlicht

leuchtet noch weiter als LED (bis 600 Meter), kostet jedoch Aufpreis



125 000 Euro

kostet der BMW M850i xDrive mit sehr guter Ausstattung (u. a. Individual-Leder)

Konsequent als sportliches Coupé entwickelt, überzeugt der Achter vor allem bei Dynamik und Leistung

Das flache Dach reduziert den Fondraum für Erwachsene, Elektrifizierung oder Plug-in-Hybrid sind nicht in Sicht



Luxusoffensive BMW hat nach Stuttgart geschaut und erkannt: Im lukrativen Hochpreissegment verdienen S-Klasse-Derivate gutes Geld. Darum haben die Bayern den Sechser höher positioniert und die Baureihenbezeichnung der 1990er-Jahre reaktiviert. Gleichzeitig wurde das zuletzt etwas ausladende Coupé leicht gekürzt und optisch sowie von den Fahrwerksanlagen her erheblich sportlicher gemacht.

Allrounder statt Renner Trotzdem soll der Neue im Alltag nicht nur schnell, sondern auch praktisch sein: Der Allradantrieb hilft beim Beschleunigen aus dem Stand auf 100 km/h in 3,7 Sekunden, aber auch bei der Fahrt ins Skigebiet. Der 420 Liter große Kofferraum mit Durchlademöglichkeit packt die Carver und dank umklappbarer

Lehnen im Fond angeblich sogar ein Rennrad. Nur wer unbedingt zu viert reisen will, muss auf den Viertürer warten, denn das flach abfallende Dach des Zweitürers lässt im Fond zu wenig Kopfraum.

Dafür lockt das Interieur beim M850i serienmäßig und großflächig mit Individual-Leder sowie eigens entwickelten, sehr bequemen Sportsitzen. Nicht mal für Geld zu haben: eine Handschaltung. gs



Interieur

Leder und Alu: Dekorflächen gibt es kaum. Im Fond mangelt es an Kopffreiheit. Die Farbe des Ambientlichts ist verstellbar



4,85 Meter: rund fünf Zentimeter kürzer, mit 1890 kg aber nur 40 kg leichter als ein 650i



Fahren ohne Sicherheitsgurt

Alkohol am Steuer

Fahren

Deutschland (Im Vergleich)

20 km/h zu schnell

90 bis 320

bis 35

ab 200

200

140

ab 135

ab 110

ab 80

55

25

30

unbegrenzt

bis 1 Nettomonatsverdienst

ab 530

ab 520

ab 500

ab 500

ab 325

ab 135

ab 145

ab 170

ab 170*

ab 165

ab 155

ab 135

ab 135

ab 115

ab 100

ab 100

ab 25

***Mindestbußen tagsüber, nachts (22–7 Uhr) um ein Drittel höhere Bußgelder**

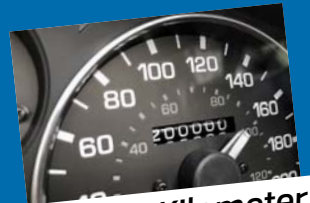
Infografik: Andrew Timmins
Quelle: ÖAMTC



Andreas Of

Als Pickup gab es den Citroën Berlingo nie zu kaufen, doch dieser hier wurde für den Werksverkehr von Hand umgebaut. Statt Rücksitzen hat er eine Ladefläche mit Schutzgitter und transportiert seit etwa 20 Jahren eher Dinge als Personen. Noch parkt er vor dem Conservatoire von Citroën in Aulnay-sous-Bois, vielleicht darf er bald selbst in die Sammlung.

Holger Wittich:



200 000 Kilometer
im Mazda MX-5. Ich
bin schon ein wenig
stolz auf unseren
Familien-Roadster.



Gerd Stegmaier

Im Bus zur Chinesischen Mauer nahe Peking sind die Gurte an den hautsympathischen Plastiksitzen mit der Expertise eines Seglers festgeknotet. Für die Schließe gibt's eh kein Schloss. Entweder sind die schwarzen Riemen zum Festhalten gedacht – oder zum Mitnehmen: als Kletterleine für den Aufstieg.

19 500

Euro wird der billigste A1 ungefähr kosten – etwas mehr als der bisherige Sportback. Bestellt werden kann ab Ende Juli, im November werden die ersten Autos geliefert



94 mm

Der längere Radstand, die 34 mm breitere und 56 mm längere Karosserie sorgen für spürbar mehr Platz auf der Rückbank. Die breite C-Säule schränkt die Sicht nach schräg hinten ein



11

Farben bietet Audi für den A1 an, lackiert Dach und Außenspiegel auf Wunsch in Kontrastfarben

Audi A1

Nach acht Jahren erhält der kleinste Audi einen Nachfolger, der mit mehr Platz und scharfen Kanten gegen die gewachsene Konkurrenz antritt.

Über 830 000 A1 hat Audi bisher verkauft. Die erste Generation des Kleinwagens kam 2010 und ist damit das älteste Modell im Programm



Mehr Platz, mehr Assistenz, mehr Online und mehr Kante: Audi steigert den Nutzwert und nimmt dem Design die Pummeligkeit



Bein- und Kopffreiheit sind im Fond immer noch knapp, und nicht alle Kunststoffe wirken so hochwertig wie von Audi gewohnt

Mehr Platz Der neue A1 ist nur noch als Viertürer lieferbar und hat eine drei Zentimeter breitere Spur und gut neun Zentimeter mehr Radstand, die Karosserie ist breiter, flacher und länger. Der Kofferraum fasst 335 Liter – Golf-Klasse-Niveau. Gespart hat sich Audi die umfangreiche Heckklappe: zu teuer, zu wenig Nutzen.

Mehr Assistenz Von ganz oben kommt laut Audi die Infotainment-Architektur, sie stamme vom A8. Ein echter Sprung in die Moderne: Sprachsteuerung und Touchflächen statt Dreh-Drück-Knöpfchen. Das System versteht ganze Sätze, geht online, navigiert und koppelt umfassend. Eine Kamera erkennt Verkehrsschilder, Fußgänger und den Straßenrand, informiert den Fahrer über

Tempolimits und Überholverbote, warnt vor Gefahren oder bremst zur Not auch selbst. Der Abstandstempomat mit Radar funktioniert bis 200 km/h.

Erster Eindruck Ganz schön eckig, der Kleine: Statt pummeliger Knuffigkeit zeigt der A1 nun Kanten, macht auf dicke Backen. Das Plus an Breite und Radstand ist spürbar: Ein Kleinwagen ist der A1 immer noch, aber einer für vier Personen. Die Ergonomie passt, die Kunststoffe wirken teilweise günstig. Cool: das serienmäßige Tachodisplay. aof

Interieur

Die Mittelkonsole neigt sich mit 13 Grad dem Fahrer entgegen. Das MMI-Touchdisplay kostet extra, es erkennt Handschriften, hat 8,8 Zoll Diagonale und mit Navigation 10,1 Zoll. Radio und Bluetooth sind immer dabei. Musik, Telefon und Radio werden über das Tachodisplay und die Tasten am Lenkrad gesteuert



Drei Ausstattungen zur optischen Eskalation, Räder von 15 bis 18 Zoll



Drei Luftschlitze wie einst beim Sport-Quattro, Motoren von 95 bis 200 PS



Tops ...

Sebastian Vettel feiert in Kanada
50. Formel-1-Sieg seiner Karriere
Kanna hier und kanna da



Deutsche Premium-Hersteller erhoffen sich
steigende Verkäufe in Saudi-Arabien, wenn
auch Frauen dort Auto fahren dürfen

Audi-Arabien

Opel: Jetzt, da Zugriff auf PSA-Technik klappt, sinken Ent-
wicklungskosten für neuen Corsa um bis zu 50 Prozent
Allemand an Bord

Continental entwickelt „Morphing Controls“ – Tasten, die
aus Armaturenbrett herauswachsen und verschwinden
Tasta la vista

Porsche etabliert Online-Plattform, über die Ladegebühr
für E-Autos zentral und einheitlich abgerechnet wird
Die schmeißen das Laden

Bis 2025 will Volvo die Hälfte aller Autos über ein Abo-
Modell mit margenträchtigen Zusatzleistungen verkaufen
Abo hallo!

Studie: Bis 2050 könnten Kraftstoffhersteller komplett
CO₂-neutral arbeiten
Unter Tank ist ihnen gewiss

Koreanischer Reifenhersteller Hankook prüft Einstieg als
Lieferant für Formel 1
Der Entschluss muss Reifen



Google-Gründer Larry Page möchte
Ein-Personen-Flugauto Kitty Hawk Flyer
auf den Markt bringen
**Genie und Wahnsinn fliegen
nah beieinander**

Sogar Bundesumweltministerin Svenja Schulze kritisiert
„Kampagne gegen Dieselmotor“
Taucht aus dem NO_x auf

... Flops

Wegen „Kommunikationsproblem“ winkt Supermodell
Winnie Harlow Grand Prix Montreal eine Runde zu früh ab
Weiß nicht, was die Runde geschlagen hat

Tesla entlässt 3000 Mitarbeiter – laut Chef Musk, um
wieder Start-up-Charakter zu bekommen
Da geht es hart auf Start zu

Wegen WLTP-Umstellung produzieren deutsche Hersteller
schon umgestellte, aber unbestellte Modelle auf Halde
Da herrscht Schweigen im Halde

Deutsche Umwelthilfe will nun auch Benziner-Fahrverbote
Die sind uns eine schöne Hilfe!

Aufgrund vieler Staus und langwieriger Parkplatzsuche
überlegt ein Drittel aller Autobesitzer in der Stadt,
zukünftig auf einen eigenen Wagen zu verzichten
Da müssen sich doch Drittel und Wege finden

Lieber E-Autos mit Batterie: Daimler und Ford geben
gemeinsame Brennstoffzellen-Entwicklung auf
Ein totes Brennen



Gespanntes Verhältnis zu Russland: EU-
Kommission will 6,5 Milliarden Euro in
panzertaugliche Straßen investieren
Ein Panz auf dem Vulkan

Die Linke fordert von Regierung, Autohersteller wegen
Abgas-Skandal mit 14 Milliarden Euro Bußgeld zu belegen
Die wollen andere Pleiten aufziehen

E-Auto-Sharing-Unternehmen Bolloré will Angebot in
Paris beenden, da viele Autos in schlechtem Zustand
abgegeben werden
Nichts als Shareereien

London will Null-Emissions-Zonen um die
Innenstadt um das 18-Fache bis zum
Stadtautobahnring erweitern
Ein Ring der Unmöglichkeit



Fotos: Adobe Stock, Colourbox

Porsche feiert sich selbst

70 Jahre Porsche-Sportwagen: Grund
genug, ein Jubi-Modell vorzustellen.



Das Jubiläumsmodell 911 Speedster trägt
noch den Beinamen „Concept“, kommt
jedoch 2019 als vermutlich limitiertes Serien-
modell auf den Markt. Damit markiert der
Speedster zugleich das Ende der 911-Bau-
reihe. Die Studie zitiert optisch den ersten
Porsche 356 No. 1 Roadster von 1948 und
verfügt über eine stärker geneigte Wind-
schutzscheibe mit verkürztem Scheibenrah-
men sowie entsprechend niedrigeren Seiten-
scheiben. Hinter den Vordersitzen schließt
sich eine Verkleidung mit Doppelhute an,
die neben der Gepäckablage und dem
Überrollbügel auch das manuell
betätigte Stoffverdeck beherbergt.
Bei der Motorisierung dürfte sich
der 911 Speedster wie sein Vorgän-
ger am GTS orientieren und einen
Dreiliter-Biturbo-Sechszylinder
mit 450 PS nutzen. hw

PORSCHE
Taycan

Porsche bringt 2020
den bisher Mission E
genannten Elektro-
sportwagen als
Taycan auf den Markt.
Der Name stammt aus
dem orientalischen
Raum und bedeutet
„lebhaftes junges
Pferd“. Der Taycan
leistet **600 PS**, kommt
auf mehr als **500 KM**
Reichweite und ver-
fügt über **800 VOLT**
Systemspannung.
Weitere Varianten sind
in Planung.

Zulassungen nach Modellen

Modelle	Mai 2018	+/- (%) Vorjahr	Jan.-Mai 2018	+/- (%) Vorjahr
1 VW Golf	19 421	-4,1	99 096	+5,3
2 VW Tiguan	7792	+20,0	35 319	+12,9
3 VW Polo	6422	-13,2	28 352	-11,8
4 VW Passat	6370	-18,8	30 735	+0,9
5 VW Transporter	6062	+56,9	18 156	+8,2
6 Audi A4	5695	+3,1	27 247	+4,1
7 Audi A3	5463	+6,7	22 406	+0,8
8 Skoda Octavia	5418	+8,0	26 774	+11,4
9 Mercedes C-Klasse	5112	-22,0	26 754	-10,4
10 Ford Focus	4949	+16,7	28 311	+45,1
11 Mini	4576	+2,5	20 094	+7,5
12 Mercedes E-Klasse	4563	-21,1	23 330	+4,3
13 VW Touran	4521	-0,9	24 249	+7,2
14 Skoda Fabia	4157	-17,9	19 973	-2,9
15 Seat Leon	3970	-0,7	17 341	-5,5
16 VW Up	3845	+6,0	16 673	+7,2
17 Ford Kuga	3771	+26,2	19 086	+21,9
18 Opel Corsa	3731	-21,8	18 879	-17,0
19 Ford Fiesta	3650	-12,5	19 914	+4,5
20 Opel Astra	3379	-31,2	20 189	-25,3
21 VW T-Roc	3233	-	12 720	-
22 BMW Zweier	3181	-22,2	16 431	-5,7
23 Mercedes GLC	3109	-13,2	16 559	+31,9
24 Fiat 500	3026	+17,9	13 118	+2,4
VW Caddy	3026	+2,3	16 019	+13,5
26 BMW Fünfer	2868	-14,8	17 953	+29,2
27 Audi A6	2863	-21,8	17 009	-2,5
28 Mercedes B-Klasse	2707	+8,5	11 719	-4,3
29 Dacia Sandero	2638	-0,9	10 860	+10,3
30 BMW Einser	2529	-29,3	16 353	-7,2
31 BMW Dreier	2519	-26,9	14 092	-22,4
32 BMW X1	2443	-13,9	13 746	-13,6
33 Mercedes A-Klasse	2431	-5,7	10 655	-12,9
34 Audi A5	2358	+10,3	10 804	+6,1
35 Dacia Duster	2238	+31,4	10 075	+61,1
36 Audi A1	2217	-18,7	8834	-11,9
37 Audi Q5	2178	+63,0	9253	-17,7
38 Renault Clio	2172	+20,7	9629	+0,1
39 Audi Q2	2165	+17,0	10 432	+7,7
40 Opel Insignia	2135	+93,0	11 859	+53,3
41 Opel Adam	2057	-9,4	8070	-15,2
42 Opel Mokka	2056	-46,7	10 759	-28,8
43 Hyundai i20	2018	-3,7	10 467	+23,5
44 Toyota Yaris	2001	+11,7	10 103	+20,6
45 Smart Fortwo	1969	-8,3	10 873	+13,5
46 Skoda Kodiaq	1962	+28,0	9815	+165,5
47 Ford C-Max	1850	+22,0	8303	+8,3
48 Mercedes CLA	1815	-11,1	8510	-11,4
49 Hyundai Tucson	1814	-25,9	10 001	+2,3
50 Ford Transit, Tourneo	1795	+8,4	7551	+9,9

Quelle: KBA, Mai 2018

305 057

Zulassungen
im Mai

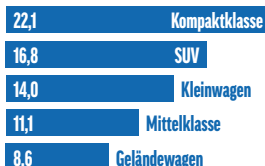
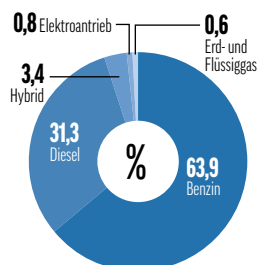
-5,8

im Vergleich
zum Mai 2017Markt für
Gebrauchtwagen

-3,1

Anteil private
Zulassungen

38,8

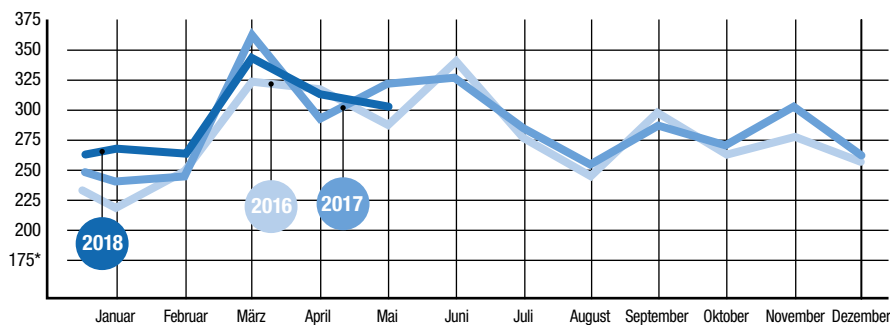
Die Top 5 der
Fahrzeugsegmente
(Mai 2018, in Prozent)Anteile der
Antriebsarten
(Mai 2018)

Zulassungen nach Marken

	Mai 2018	+/- (%) Vorjahr	Jan.-Mai 2018	+/- (%) Vorjahr
1 VW	63 835 (20,9)	+5,8	295 270 (19,7)	+8,4
2 Mercedes	27 214 (8,9)	-13,3	134 238 (9,0)	-1,2
3 Audi	26 971 (8,8)	-0,4	123 578 (8,3)	-4,4
4 Ford	22 050 (7,2)	-6,5	111 156 (7,4)	+4,9
5 BMW	19 027 (6,2)	-15,8	104 807 (7,0)	-3,6
6 Opel	18 761 (6,1)	-15,1	96 460 (6,4)	-7,6
7 Skoda	18 075 (5,9)	-2,5	86 176 (5,8)	+8,6
8 Renault	11 683 (3,8)	-1,1	54 981 (3,7)	-0,1
9 Seat	10 478 (3,4)	+9,6	48 507 (3,2)	+17,8
10 Fiat	9148 (3,0)	-14,0	37 849 (2,5)	-9,5
11 Hyundai	9129 (3,0)	-10,0	47 044 (3,1)	+10,3
12 Dacia	7515 (2,5)	+10,8	31 236 (2,1)	+19,7
13 Toyota	7228 (2,4)	-5,0	37 098 (2,5)	+7,3
14 Kia	5765 (1,9)	-2,6	28 103 (1,9)	+10,7
15 Peugeot	5343 (1,8)	-9,9	30 481 (2,0)	+17,8
16 Citroën	4596 (1,5)	-8,1	24 266 (1,6)	+6,0
17 Mazda	4582 (1,5)	-22,1	28 061 (1,9)	+0,8
18 Mini	4576 (1,5)	+2,5	20 094 (1,3)	+7,5
19 Mitsubishi	3866 (1,3)	-18,7	20 666 (1,4)	+5,2
20 Nissan	3606 (1,2)	-42,7	24 946 (1,7)	-19,5
21 Smart	3251 (1,1)	-0,6	16 526 (1,1)	+17,8
22 Volvo	3129 (1,0)	-15,9	15 496 (1,0)	-2,7
23 Suzuki	3003 (1,0)	-4,5	15 792 (1,1)	+1,1
24 Porsche	2984 (1,0)	-4,6	14 424 (1,0)	+3,8
25 Honda	1888 (0,6)	+8,8	10 683 (0,7)	+11,3
26 Jeep	1479 (0,5)	+29,1	6635 (0,4)	+14,5
27 Land Rover	1063 (0,3)	-49,8	8863 (0,6)	-18,1
28 Subaru	661 (0,2)	+13,0	3019 (0,2)	-10,5
29 Jaguar	622 (0,2)	-33,5	3920 (0,3)	-16,7
30 Alfa Romeo	621 (0,2)	+8,9	2554 (0,2)	+1,8
31 DS	395 (0,1)	+45,2	1810 (0,1)	+21,6
32 Lexus	249 (0,1)	-20,7	1118 (0,1)	-20,1
33 Ssangyong	227 (0,1)	-22,3	1107 (0,1)	-21,0
34 Lada	206 (0,1)	+0,5	1044 (0,1)	+4,9
35 Tesla	200 (0,1)	-37,9	972 (0,1)	-37,0
36 Chevrolet	143	-15,4	473	+12,4
37 Maserati	110	-34,9	633	-21,9
38 Ferrari	104	+31,6	437	+10,1
39 Infiniti	61	-48,3	329	-43,9
40 Bentley	58	-54,0	357	-38,8
41 Lamborghini	39	+5,4	184	+37,3
42 Cadillac	38	-38,7	222	+18,7
43 Alpine	18	-	39	-
Aston Martin	18	-60,0	114	-39,7
Lotus	18	-10,0	89	-16,8
46 Morgan	16	+23,1	50	+13,6
47 Rolls-Royce	12	+20,0	81	+8,0
Gesamt	305 057	-5,8	1 497 723	+2,6

In Klammern: Marktanteile in Prozent

Neuzulassungen von Pkw im Jahresverlauf 2016 bis 2018



130,5

g/km

durchschnittlicher CO₂-Ausstoß pro Auto,
das sind 0,1 g/km mehr als im Vormonat.

56,9

%

mehr T6 wurden zugelassen. VW kann
nach Zulassungsstopp wieder liefern.

Der ganz große Q?

Eigenständiger Name, selbstbewusster Preis: Der Audi Q8 will mehr sein als eine Variante des Q7. Was das Topmodell der SUV-Reihe auf dem Kasten hat, klärt der Fahrbericht mit dem Dreiliter-V6-TDI.



Klar hätten sie es sich einfacher machen können bei Audi. Viel einfacher sogar: Dem Q7 das Dach hinten etwas absenken, ein bisschen Kosmetik an den Schürzen, neue Lampen vorn und hinten – fertig wäre das Q7 Coupé gewesen.

Haben sie aber nicht. Der Neue sollte mehr sein als eine Variante des großen SUV, weshalb Audi eine komplett eigenständige Karosserie schneiderte. Die geriet im direkten Vergleich sichtbar flacher, einen Tick breiter und deutlich kürzer. Die Längenreduktion erzielt Audi mittels geschrumpfter Überhänge vorn und hinten – eine Maßnahme, die im Automobildesign ästhetisch so gut wie nie von Nachteil ist.

Den selbstbewussten Auftritt verdankt der Q8 aber auch den wuchtigen Radhäusern, die Räder bis 22 Zoll aufnehmen, dem flachen und breiten

Mit seinen breiten Radhäusern soll der Q8 an alte Quattro-Traditionen anknüpfen

Singleframe-Grill sowie den höhergelegten Auspuffblenden, die an einen Diffusor erinnern sollen. Obwohl also doch ein bisschen Kosmetik an den Schürzen im Spiel ist, hat sich der Q8 seine eigenständige Ziffer redlich verdient.

Schön und schön praktisch

Zum Coupé-Anspruch passen rahmenlose Seitenscheiben, von denen sich die hinteren jedoch nur bis etwa zur Hälfte versenken lassen – mehr Platz war in den Türen nicht. Da der Radstand wie im Q7 immerhin drei Meter misst, fällt das Raumangebot mehr als üppig aus. Selbst wenn Fahrer- und Beifahrersitz weit zurückgefahren werden, bleibt viel Luft zwischen den vorderen Lehnen und den Kniescheiben der Fondpassagiere.

Während es sogar in vielen großen SUV-Coupés hinten an Kopffreiheit

mangelt, sitzen im Audi Mitfahrer bis 1,90 Meter Körpergröße aufrecht und entspannt. Zudem lässt sich die dreifach geteilte Rückbank um zehn Zentimeter verschieben und deren Lehne in der Neigung nach Wunsch justieren. Den schmalen Mittelsitz mag man Erwachsenen zwar nicht auf langen Strecken zumuten, doch ein Coupé für vier Personen ist der Q8 allemal.

So viel Kofferraumvolumen wie im Q7 (650–2075 Liter) gibt es allerdings ebenso wenig wie dessen optionale dritte Sitzreihe, und hier wie dort muss das Gepäck über eine hohe Ladekante gewuchtet werden. Wer die optionale Luftfederung wählt, kann das Heck immerhin auf Knopfdruck leicht absenken. Die Adaptive Air Suspension genannte Federung ist in zwei verschiedenen Abstimmungen erhältlich: einer normalen, eher auf



Komfort getrimmten und einer sportlich straffen Variante, die auch in unserem Testwagen installiert ist.

Jetzt aber wird erst mal das Heck wieder auf Normalnull hochgepumpt, die Rückbank aufgerichtet, und dann kann es endlich losgehen. Schließlich präsentiert Audi den Edel-SUV in der chilenischen Atacama-Wüste, wo uns Hunderte Kilometer einsamer Straßen und Passstrecken auf bis zu 4500 Meter Höhe erwarten.

Obwohl dem nominell 286 PS starken Diesel in der dünnen Höhenluft ein paar PS abhanden kommen, hat der Dreiliter-V6 leichtes Spiel mit dem 2,2-Tonner. Wild entschlossen spurtet der 50 TDI los, unterstützt von der bewährten Achtgang-Wand-

Sehr bequeme Sportsitze, die es nicht mit dem Seitenhalt übertreiben

lerautomatik, die zackig Gang um Gang liefert. Dabei ist es nicht nur die pure Kraft, die beeindruckt, sondern auch die akustische Zurückhaltung. Viel mehr als ein zufriedenes Brummen dringt selten in den doppelverglasten Innenraum. Beim Zwischenspurst genehmigt sich der V6 jedoch einen kurzen Moment zum Luftholen. Ob dies auch der Höhe geschuldet ist, muss ein späterer Test im deutschen Flachland klären.

Segeln für Fortgeschrittene

Noch ruhiger wird es im Innenraum, wenn der TDI ganz abschaltet und in den Segelmodus geht, was er im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h erstaunlich oft tut. Der kräftige 48-Volt-Startergenerator reani-

miert den Dreiliter ansatz- und vollkommen rucklos, sobald der Fahrer wieder aufs Gas geht. Zusammen mit der Rekuperationsleistung von 12 kW soll das 48-Volt-System bis zu 0,7 Liter Sprit auf 100 Kilometer einsparen.

Prima zum wuchtigen Motor passt die optionale Allradlenkung, die bei niedrigem Tempo die Handlichkeit des Audi erhöht und bei hoher Geschwindigkeit der Spurstabilität zugutekommt. Auch durch die recht direkt übersetzte Lenkung schwingt sich der Q8 leichtfüßig die Andenpässe empor, verkneift sich allzu hohe Seitenneigung und bleibt problemlos beherrschbar.

Allerdings rollt er auf seinen 22-Zöllern nicht ganz so komfortabel und entkoppelt ab wie andere luft-





Das durchgängige Lichtband und die schwarze Blende sorgen für eine coole Heckansicht



Großer und variabel nutzbarer Kofferraum mit Befestigungssystem



Zu den Infotainment-Funktionen gehört auch eine Neigungsanzeige



Die Fondbank lässt sich verschieben und in drei Teilen umklappen

gefederte Audi. Obwohl sich der Federungskomfort insgesamt immer noch auf sehr hohem Niveau bewegt, dürften sensible Genießer mit der komfortbetonten Variante und kleineren Rädern besser fahren.

Die Wüste Chiles wartet jedoch nicht nur mit abwechslungsreichen Serpentin auf, sie hat auch viele Geraden zu bieten. Viele und sehr lange Geraden, um genau zu sein, die wie geschaffen dafür sind, die 39 Assistenz- und unzähligen Infotainment-Funktionen auszuprobieren. Auf Knopfdruck lassen wir den Q8 die Spur und den Abstand zum Vordermann halten, vertrauen darauf, dass uns fünf Radarsensoren, ein Laserscanner und mehrere Kameras vor Unheil wie sturköpfig kreuzenden Lamas schützen.

Die vielen Funktionen werden fast ausschließlich über Touchscreens aufgerufen. Mechanische Knöpfe gibt es in der neuen Bedienwelt von Audi, die mit dem A8 eingeführt wurde, kaum noch. Dafür drei große Displays, die mit toller Schärfe, hohem Kontrast und logischen Menüstrukturen beeindrucken. Wer will, kann

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Geländewagen, Länge x Breite x Höhe 4986 x 1995 x 1705 mm, Radstand 2995 mm, Leergewicht 2145 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 265/55 R 19 (Serie).

Kraftübertragung

Allradantrieb, Achtgangautomatik.

Motor

Sechszylinder-V-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 2967 cm³, Leistung 210 kW (286 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 600 Nm bei 2250/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h 6,3 s
Höchstgeschwindigkeit 245 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ) k.A.

Grundpreis

Audi Q8 50 TDI ca. 76 000 Euro

FAZIT



Agiles Handling, kräftiger und leiser TDI, geräumiges Interieur, hochwertige Verarbeitung



Rauer Abrollkomfort mit 22-Zoll-Rädern, hohe Ladekante, anspruchsvolle Bedienung

immerhin eine haptische Rückmeldung hinzuwählen, die das Gefühl klickender Schalter erzeugen soll. An die blinde Bedienbarkeit eines Dreh-Drück-Reglers kommt das System dennoch nicht ganz heran.

Mehr Motoren ab 2019

Der Q8 kommt im dritten Quartal 2018 zu den deutschen Händlern, anfangs ausschließlich als TDI mit 286 PS. Genaue Preise nennt Audi zwar noch nicht, der 50 TDI soll jedoch rund 76 000 Euro kosten, womit er rund 12 000 Euro über einem ähnlich kräftigen Q7 läge. Immerhin erklärt sich ein Teil des hohen Mehrpreises durch die bessere Serienausstattung – etwa die große Navigation und Sitze mit Teillederbezug.

2019 folgen die schwächere Variante des Dreiliter-TDI mit 231 PS und ein TFSI mit 340 PS. Als ziemlich sicher gilt zudem eine S-Variante. Ob sie wie der SQ7 von einem V8-Diesel angetrieben wird, lässt sich Audi derzeit jedoch noch nicht entlocken.

Text: Dirk Gulde

Fotos: Tobias Sagmeister

Auf gute Zusammenarbeit

In Deutschland entwickelt, in der Slowakei produziert – mit keinem anderen Modell konzentriert sich Kia so auf Europa wie mit dem neuen Ceed. Fahrbericht der dritten Generation.



Viel los auf den Straßen, immer wieder stockt der Verkehr. Bremsen, Anhalten, Beschleunigen – in solchen Situationen wünscht man sich einen Stauassistenten, der das alles alleine macht und dabei auch noch die Spur hält. Klar, das gibt's schon, doch wir sind gerade nicht in einem deutschen Premium-Auto unterwegs, sondern im neuen Ceed. Er ist das erste Modell der Koreaner, das in solchen Situationen teilautonom fahren kann – was bei der ersten Begegnung durchaus zufriedenstellend funktioniert.

Bei der Frage, wo der Ceed mit dem Modellwechsel gegenüber der Konkurrenz in der Golf-Klasse auf-



Vorne gibt es Voll-LED-Scheinwerfer gegen Aufpreis, hinten erstmals auch Heckleuchten mit LED-Tagfahrlicht

holen muss, rückt Kia neben den Assistenzsystemen das Fahrwerk und den Antrieb in den Mittelpunkt. So umfasst die Motorenpalette zum Verkaufsstart in Kürze einen brandneuen 1,6-Liter-Diesel mit SCR-Kat in zwei Leistungsstufen (siehe Tabelle), der wie die drei Ottomotoren bereits die Grenzwerte der Euro 6d-Temp erfüllt. Die beiden aufgeladenen 1,0- und 1,4-Liter-Benziner sind dazu mit Partikelfiltern ausgerüstet.

Erstmals im Ceed kommt der aus dem Schwestermode ll Hyundai i30 bekannte Vierzylinder-Turbo mit 140 PS zum Einsatz, der den durchzugsschwachen 1.6-GDI-Sauger aus dem Vorgänger ersetzt. Er gefällt im Ceed

mit guten Manieren, packt schon untenrum ordentlich zu und klettert motiviert die Drehzahlleiter nach oben, ist dabei aber trotz guter Dämmung kein Leisetreter. Das bislang nur mit Dieselmotor angebotene Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT) liefert Kia nun auch mit dem 1.4 T-GDI.

Mehr Spaß beim Fahren

Dann ist auch ein Sportmodus an Bord, in dem das Getriebe früher zurückschaltet und die Lenkunterstützung abnimmt. Aber selbst im Normalmodus bietet die nun direkter übersetzte Lenkung ein erfreulich hohes Maß an Präzision und Rück-



Übersichtlich eingerichtetes Cockpit mit analogen Instrumenten und großem, aufgesetztem Touchscreen. Viel Platz im Fond, Gepäckraum mit verstellbarem Boden, aber ohne Durchlade. Der neue 1,4-Liter-Turbobenziner mit Partikelfilter leistet 140 PS und 242 Nm ab 1500/min

ein solide verarbeitetes und funktional eingerichtetes Cockpit mit analogen, gut ablesbaren Rundinstrumenten vor, dazu klar gegliederte Tasten für die Bedienung. Die in den Reglern der Klimaanlage digital angezeigte Temperatur ist jedoch bei Sonneneinstrahlung schlecht zu erkennen.

Lobenswert: Trotz Touchdisplay verzichtet selbst das Infotainment nicht auf Drehregler und Hauptwahltasten. Echtzeit-Verkehrsdaten liefert das Navi-System nur über die Internetverbindung des Smartphones, eine Anbindung über Apple Carplay und Android Auto ist jedoch ebenfalls möglich.

Bei nahezu identischen Außenabmessungen ändern sich Überhänge und Proportionen sichtbar. Im Fond

wie im Kofferraum (395 Liter) haben die Entwickler etwas mehr Platz geschaffen, zudem die Ladekante fast neun Zentimeter abgesenkt und einen höhenverstellbaren Ladeboden eingepackt, aber keine Durchlade. Im Gegenzug gibt es feine Komfortextras: Rücksitze und Frontscheibe sind auf Wunsch beheiz-, die Vordersitze zusätzlich belüftbar.

Los geht's nun bei 15 990 Euro, 1000 Euro mehr als bisher. Soll allerdings der Stauassistent an Bord sein, wird es deutlich teurer – Kia koppelt ihn nicht nur an die beiden obersten Ausstattungslinien, sondern über das DCT auch an die stärksten Motoren.

Text: Peter Wolkenstein

Fotos: Julian Mackie

TECHNISCHE DATEN

Kia Ceed	1.4	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDi	1.6 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³	1368	998	1353	1598	1598
Leistung kW (PS) bei 1/min	73 (100) 6000	88 (120) 6000	103 (140) 6000	85 (115) 4000	100 (136) 4000
max. Drehmoment Nm bei 1/min	134 bei 3500	172 bei 1500	242 bei 1500	280 bei 1500	280 bei 1500
Länge × Breite × Höhe mm	4310 × 1800 × 1447				
Radstand mm	2650				
Gepäckraum l/VDA	395/1291				
Beschleunigung 0–100 km/h s	12,6	11,1	8,9	10,9	10,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	183	190	210	192	200
NEFZ-Verbrauch ges. l/100 km	6,4 S	5,6 S	5,9 S	4,0 D	4,3 D
Grundpreis ab Euro	15 990,–	19 090,–	22 090,–	21 490,–	23 990,–

FAZIT

■ Kia hat an den richtigen Schrauben gedreht: Dank neuer, sauberer Turbobenzin- und -dieselmotoren, einem modernen Automatikgetriebe auch für den Benziner, einer großen Auswahl an Assistenzsystemen und einem deutlich agileren Fahrverhalten legt der Ceed mit dem Modellwechsel die größten Schwächen des Vorgängers ab.

meldung. Das Fahrwerk bleibt mit McPherson-Federbeinen vorn und Mehrlenkerachse hinten im Layout unverändert, doch im Detail hat sich viel getan: Es gibt andere Stabilisatoren, neue Buchsen für Lenker und Stoßdämpfer sowie modifizierte Federraten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, der Ceed biegt nun spürbar agiler um die Kurven, ohne den Komfort trotz der nun strafferen Federung zu sehr zu vernachlässigen.

Auf adaptive Dämpfer wie bei manchen Konkurrenten verzichtet Kia, ebenso auf ein Head-up-Display oder digitale Instrumente: Man ist skeptisch, ob Ceed-Käufer dafür Geld ausgeben. Stattdessen finden diese





Kasten lenken

Citroën bringt einen neuen Berlingo, und wir sind ihn schon gefahren.



Unendliche
Weiten im
Berlingo - na
ja, nicht ganz.
Aber 2,70 Meter
Ladelänge hat
auch nicht jedes
Familienauto

Im Grunde ist die Idee des Autos für Arbeit und Freizeit eine ganz alte: Schon den Traction Avant gab es als Commerciale mit verlängertem Heck, großer Klappe und herausnehmbarer Rücksitzbank. Bilder aus den 1930er-Jahren zeigen den Citroën mit Schafen und Weinfässern. Ob Schafe jemals Traction fuhren, lassen wir dahingestellt. Dafür können wir sagen, wie sich der Berlingo fährt.

Vor der Praxis klären wir kurz Historie und Verwandtschaft. Zwei Generationen und 1,8 Millionen Berlingo wurden bisher gebaut, je zwei Modellpflegen hielten den Kastenkombi fit. Kuriosum am Rande: Eine rechte Schiebetür erhielt der 1996 präsentierte Berlingo erst nach drei Jahren, die linke kam dafür schon ein Jahr später. Zwei Schiebetüren sind längst Serie, beim neuen Modell neuerdings mit elektrisch versenkbaren Fenstern und breiterer Türöffnung.

Technik und Zielgruppe teilt sich der neue Berlingo mit dem Partner-Tepee-Nachfolger Peugeot Rifter und dem Opel Combo. Im Vorderbau der drei Familienfahrzeuge steckt die neue Konzernplattform EMP2, der hintere Teil stammt noch vom Vorgänger – wegen der platzsparenden Hinterachse. Neu ist, dass es den Berlingo in zwei Längen gibt: Der M ist 4,40 Meter lang, der XL 4,75 Meter. Beide können für 750 Euro Aufpreis mit einer dritten Reihe zum Siebensitzer aufgerüstet werden. Je nach Ausstattung passen drei Isofix-Kindersitze in die zweite Reihe.

Freude und Zweifel

Genug der Theorie, starten wir jetzt. Neu ist hier, dass der Schlüssel in der Tasche bleiben kann und die Feststellbremse beim Losfahren elektrisch entriegelt. Zudem ist die Haube kürzer und höher.

Was bringt die Neuauflage dem Kunden? Neben 100 Litern mehr Ladevolumen mehr Assistenzsysteme und aktuelle Motoren. Einer davon ist ein Turbodieselmotor mit 110 PS, der auf Knopfdruck mit gedämpftem Dreizylinder-Schnarren startet. Der erste Gang rastet leicht und präzise mit dem gut erreichbaren Schalthebel ein, und das 1,2-Liter-Triebwerk bringt den 1,80 Meter hohen Kastenwagen leise, vibrationsarm und recht kräftig in Schwung.

Zwei Diesel gibt es auch, wir fahren die stärkere Version mit 130 PS und Automatik. Es ist ein Motor, der Freude macht und Zweifel sät. Freude, weil er so ruhig läuft, stämmig durchzieht und dabei kaum mehr hören lässt als ein sanftes Brummen.

TECHNISCHE DATEN

Citroën Berlingo	PureTech 110	BlueHDi 100	BlueHDi 130	BlueHDi 130 EAT8
	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1199	1499	1499
Leistung	kW (PS) bei 1/min	81 (110) 5500	75 (102) 3500	96 (130) 3750
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	205 bei 1750	250 bei 1750	300 bei 1750
Länge × Breite × Höhe	mm	4403 × 1848 × 1844		
Radstand	mm	2785		
Gepäckraum	l/VDA	775–k.A.		
Beschleunigung 0–100 km/h	s	13,0	13,8	11,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	175	174	185
NEZF-Verbrauch ges.	l/100 km	5,5 S	4,0 D	4,4 D
Grundpreis	ab Euro	19 090,–	20 340,–	26 390,–



Schon die 4,40 Meter kurze Version bietet viel Raum für Gestaltungsmöglichkeiten: Klappen gehört zum Handwerk



Auch die Achtstufen-Wandlerschaltung schaltet sanft und schnell, hält allerdings nach dem Zurückschalten den Gang zu lange.

Davon abgesehen arbeitet dieser Antrieb so überzeugend, dass Zweifel aufkommen, ob der Diesel nicht zu Unrecht geschmäht wird, ob er nicht noch ein paar Jahre verdient hätte. Zumal alle Motoren im Berlingo III die Abgasnorm Euro 6d-Temp erfüllen, der Diesel killt Stickoxide im SCR-Kat und filtert den Ruß. Beim Fahren helfen Assistenzsysteme wie die Rückfahrkamera mit Draufsicht, das Head-up-Display mit Plastikscheibe oder der Spurhalter mit Lenkeingriff.

Ob Schafe wohl Berlingo fahren würden?

FAZIT

Fast hätten wir vor lauter SUV vergessen, wie praktisch und alltagsnah so ein Kastenkombi ist: Mit 4,40 Metern so wendig wie ein Kompakter, die Sitzposition auf Augenhöhe mit den SUV, und mit klappbaren Einzelsitzen so praktisch, dass man sich sofort ganz viele Transportaufgaben ausdenken möchte. Dass am Berlingo kein Handlingtalent verloren gegangen ist und fein federnde Fahrwerke anderswo zu finden sind, rückt schnell in den Hintergrund: Die leicht stößige Hinterachse erinnert eben immer wieder an das Transporttalent. Die 4,75 Meter lange XL-Variante mit bis zu sieben Sitzen schielt in Richtung VW T6 und Caddy Maxi.

Text: Andreas Of

Fotos: Wolfgang Groeger-Mayer

Reinhard Schmidlin

Der Chef der Schweizer Oldtimer Galerie Toffen versteigert seit 1991 Oldtimer und fährt am liebsten britische oder italienische Klassiker.



Foto: privat

Was war Ihr erstes Auto, und wohin führte Ihre erste große Fahrt?

Mit 18 Jahren hatte ich einen bordeauxfarbenen Morris Mini 850 von 1959 mit „Rührwerkschaltung“. Die erste große Fahrt war damals nach Paris zu einem dreimonatigen Sprachaufenthalt.

Wie kamen Sie auf die Idee mit den Auktionen?

Nach der Immobilien- und Ölkrise, dem Irakkrieg und dem Tod von Enzo Ferrari hatte sich der damalige Markt mit klassischen Fahrzeugen suboptimal entwickelt. Aus diesem Grunde habe ich mich Anfang 1991 entschlossen, im Herbst des Jahres eine Auktion zu organisieren. Schon die erste war sehr erfolgreich, und so wurden die Auktionen in Toffen und später auch an den Standorten Zürich und Gstaad neben dem Tagesgeschäft zu einem festen Bestandteil unseres Verkaufskonzepts.

Welches Auto, das Sie versteigert haben, hätten Sie gern behalten?

Das sind Dutzende, aber wir verstehen uns als Handelsplattform und nicht als Sammler. Einen Mitte der 1980er-Jahre vermittelten Alfa Romeo 8C Monza aus den 30er-

DIE FAHRZEUGE VON REINHARD SCHMIDLIN



Alfa Romeo 8C Monza



Aston Martin DB4 GT Zagato



Morris Mini 850

Jahren hätte ich jedoch schon noch gerne in unseren Ausstellungsräumen.

Warum haben Sie den Alfa nicht behalten?

Es waren damals sicherlich monetäre Gründe, die das Loslassen leichter erscheinen ließen, als dies heute eventuell der Fall sein würde. Ich hatte ja erst 1984 die Oldtimer Galerie Toffen gegründet.

Welche Autos fahren Sie am liebsten?

Sehr gerne fahre ich einen Lancia Flaminia C Super Sport Zagato von 1966 (Foto), dessen revidierten Motor ich aktuell einfahre.

Welches Auto würden Sie unbedingt fahren wollen?

Ich bin schon viele Aston Martin gefahren, aber einen DB4 GT Zagato bis heute noch nie – warum eigentlich?

Wie viele Autos haben Sie verkauft und versteigert?

Ich denke, es sind einige Tausend.

Verraten Sie uns Ihre Lieblingsstrecke?

Nein, sonst stehen dort plötzlich auch Blechpolizisten. Nur so viel: Die Strecke ist steil und kurvig.

Bringt Sie Ihrem Traum näher: **Die Frühbucherprämie* für den Multivan.**

**Jetzt bestellen und
bis zu 3.500 € sichern.**



**Sichern Sie sich jetzt den Multivan mit aktuellster
Motorentechnik und bis zu 3.500 € Frühbucherprämie.**

Im Multivan erleben Sie die aktuellste Motorentechnik, entsprechend der ab 1. September 2018 gültigen Abgasnorm Euro 6d Temp-EVAP. Bestellen Sie Ihr Fahrzeug vom 07.05.2018 bis 15.08.2018 und profitieren Sie von bis zu 3.500 € Frühbucherprämie. **Der Multivan. So vielseitig wie Ihr Leben.**



Volkswagen

* Maximale Aktionsprämie im Zeitraum 07.05.2018 bis 15.08.2018 bei Kauf, Finanzierung oder Leasing eines Multivan mit aktuellster Motorentechnik, entsprechend der Abgasnorm Euro 6d Temp-EVAP für ausgewählte TDI-Motoren. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Das Auge überträgt pro Sekunde zehn Millionen Informationen ans Gehirn. Dieses kann in jeder Sekunde zehn Billionen analoge Rechenoperationen durchführen. So dauert es 0,18 Sekunden, bis eine Gefahr erkannt, verarbeitet und als Reaktion darauf ein Impuls in Lichtgeschwindigkeit über die korrekte der 5,8 Millionen Kilometer langen Nervenbahnen des Gehirns an die richtigen Muskeln gesendet wird. Die brauchen, etwa um den rechten Fuß vom Gas auf die Bremse umzusetzen, 0,2 Sekunden. Um die kognitive Kapazität des Menschen zu überrumpeln oder auszulasten, bedarf es also eines besonders großen Ereignisses. Zum Beispiel eines Ferrari 812 Superfast.

Er ist mehr als ein neues V12-Topmodell. Er ist das Resultat aus sieben Jahrzehnten Ferrari. V12 und Ferrari – das gehört untrennbar und von Beginn an zusammen. Der erste Ferrari, der 125 von 1947, trägt einen von Gioacchino Colombo entwickelten

1,5-Liter-V12 mit 118 PS unter der Fronthaube. Es dürfte – zumindest diesseits der Thronfolge des japanischen Kaiserhauses – wenige Dynastien geben, deren Fortführung mit größerer Erwartung aufgeladen ist.

Basis für den Superfast war der auf 799 Exemplare limitierte F12 tdf. Dann legten die Techniker los: Der V12 bekam neue Zylinderköpfe, Pleuel, Kolben, variable Ansaugkanäle, eine Direkteinspritzung mit auf 350 bar gesteigertem Druck sowie 2,8 Millimeter mehr Hub, was sein Volumen auf 6,5 Liter, die Leistung auf 800 PS und das Drehmoment auf 718 Newtonmeter steigert. Er ist der stärkste Saugmotor, den es je in einem Serienauto gab.

Über die Kardanwelle erreichen Kraft und Leistung das im Transaxle-Prinzip an der Hinterachse positionierte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Es schaltet nun 30 Prozent schneller, ist kürzer übersetzt. Das bringt auf den letzten gut 2000 Um-

CAR-GUIDE

SEGMENT:

Höchstleistungssportwagen mit Gran-Turismo-Anspruch

KOSTEN: Gibt es in üppigem Maß. Preis ab 291 387 Euro

VERKAUFS-

START: Der 812 Superfast ist bereit, wenn Sie es sind

KONKURREN-

TEN: Aston Martin Vanquish S, Lamborghini Aventador S, Porsche 911 GT2 RS

drehungen vor dem Drehzahllimit von 8900/min rund 50 PS mehr – für bessere Leistungsfähigkeit auf der Rennstrecke, liest du noch. Dann geht es im Aufzug runter in die Tiefgarage, wo der Superfast im fahlen Schein der Neonröhren wartet.

Da läufst du den lieben langen Tag mit diesem ernsten, gleichmütigen, schwäbischen Autotestergesicht herum. Tatsächlich aber kannst du es kaum fassen, dass dir jemand den Schlüssel zu diesem Wagen auf den Schreibtisch gelegt und gefragt hat, ob du nachher in Boxberg noch auf den Handlingkurs willst. Unbedingt! Besser wäre nur ein Umweg zurück über 1993, um den damals 15-jährigen Sebastian zu besuchen, hinter Bergen von Autozeiten vorzulocken und ihm zu sagen: „Bursche, halt an deinen Träumen fest.“

Die Wucht der Unruhe

Das Testauto haben sie mit Schalensitzen samt Vierpunkt-Hosenträger-



Super fast perfect

Die größte Herausforderung, informiert Ferrari, sei es gewesen, die Brillanz des Vorgängers zu übertreffen. Und dann nennen sie das neue V12-Modell auch noch 812 Superfast – „Superschnell“. Klingt arrogant? Nun, sie haben ja recht.



Alles im Griff,
und alles immer
in Griffnähe.
Alles zum
Fahren Nötige
sortiert sich auf
dem Lenkrad



Unsichtbar und
hocheffektiv
strömt die Luft
über, unter und
durch den 812
– 210 kg Abtrieb
bei 200 km/h

gurten möbliert. Die gilt es so straff zu ziehen, dass es dir kurz den Atem raubt – es sollte nicht das einzige Mal bleiben an diesem Tag. Alles andere klappt leicht. Fuß auf die Bremse, Startknopf, Anlasser orgelt. Motor startet. Für den ersten Gang am rechten Schaltpaddel zupfen, Fuß von der Bremse, Gas, und der 812 Superfast reckt sich aus der Parklücke die Rampe empor in die gleißende Sonne.

Und dann fährt er durch die Stadt, unzickig wie ein Fiat Panda – nur die moppelige Breite von 1,97 Metern stört. Das Getriebe doppelverkupelt sich eilig in den siebten Gang, es dröhnt aus dem Auspuff. Auch der Motor läuft aggressiv, nicht geschmeidig wie andere Zwölfzylinder. Das liegt am Bankwinkel von 65 Grad – ein Vermächtnis aus der Formel 1, wo Ferrari bis Ende der Saison 1995 mit 65-Grad-V12 fuhr. Der erreichte in der stärksten Version mit 3,5 Litern Hubraum übrigens, ja genau: 800 PS.

Dass so was geht – ein Straßenauto mit einer Leistung, die vor gut 20 Jahren in der Formel 1 Maßstäbe setzte. Vor allem, weil es keine Helden am Lenkrad braucht wie Jean Alesi und Gerhard Berger. Das gilt nicht nur für die Autobahn. Eh klar, dass der 812 da eine Macht ist mit einem Tempopotenzial, das ihn über die Geschwindigkeitsprotzerei hinaushebt, die ein, zwei Klassen tiefer mitunter ins Offenhosige tendiert. Als AMG GT und 911 Turbo die linke Spur entlangbalzen, kann der 812 rechts fahren, weil sich Macht auch im Wahren fantastischer Reserven ausdrückt. Sie treiben den Zweisitzer in eine Ge-

schwindigkeitsregion, die man am besten für seltene Gelegenheiten und ganz leere Autobahnen bewahrt. Denn sie liegen weit über der Wahrnehmungsfähigkeit anderer Autofahrer, die einen 812 erst bemerken, wenn er schon vorbeischnellt.

Selbst bei einem Tempo knapp südlich der Maximalgeschwindigkeit fährt der Ferrari dabei fast unerschütterlich sicher und ruhig. Und das, obwohl die Aerodynamik da schon lange auf minimalen Luftwiderstand umgestellt hat. Die 210 Kilo maximalen Abtrieb nutzt er nur im „unteren Geschwindigkeitsbereich“, der – auch das zeigt die Dimensionen dieses Wagens – bis 200 km/h reicht. Darüber flacht der Anstellwinkel der Klappen am Diffusor auf 14 Grad ab und die Leitkanten vor den Vorderrädern werden vom Druck des Fahrwinds platt gedrückt. Das lenkt die Luftströmung am Unterboden sowie an den Karosseriefanken um und senkt den Luftwiderstand.

Den ein oder anderen halben Kontinent an einem Vormittag zu durchmessen, zählt zum Standard-Repertoire eines Gran Turismo. Doch der Superfast brilliert dazu gerade dort, wo man es am wenigsten erwartet – nämlich direkt um die Ecke: Von der Autobahn ab, rechts abbiegen, und gleich duckt sich die Landstraße in tiefen Wald, wird so schmal, dass kein Mittelstreifen sie mehr in zwei Bahnen zu teilen vermag.

Der Asphalt ist noch nass, also das Manettino am Lenkrad auf „Wet“, womit alles getan wäre, um sich als brillanten Fahrer feiern zu können.

In die Ansaugdüsen des 6,5-Liter-V12 sollte besser nichts reingeraten. Für den Superfast haben sie das Jubiläumsrot angerührt. Vorsichtig berühren: das Manettino. „ESC off“ heißt eben „ESC aus“

Denn die Elektronik regelt so fein und unmerklich, dass du meinst, das seist du allein. Du gibst Gas, und der 812 drängt voran mit der Wucht seiner 800 PS. Deswegen klatscht dir die nächste Kurve vor die Frontscheibe, bevor du auch nur einmal Atem holen kannst. Der V12 hat die Durchschlagskraft eines Vorschlaghammers – aber einem, dem sie vorne ein paar Wattebäuschchen aufgeklebt haben, um den ersten winzigen Moment des Aufschlags abzuschwächen.

Es ist famos, wie der V12 Kraft und Leistung entfaltet. Jeder Millimeter, den du den großen Zeh weiter nach unten drückst, bedeutet eine Prise mehr Beschleunigung. Wobei „Prise“ hier bedeutet, dass der Superfast etwa das an PS draufpackt, womit ein Panda an Gesamtleistung auskäme.

Im Auge des Sturms

Bei 6000 Touren wechselt das Brüllen in Kreischen, die Leistungskurve spitzt sich nochmals zu, und der Wagen stürmt voran, als risse jemand die Straße unter ihm nach hinten. Dann sind sie auch alle weg, die Wattebäuschchen. Parallel schnalzt das Getriebe die Gänge rein, so schnell, punktgenau und rechtzeitig, wie es mit dem Selbstflippern kaum gelingt. Denn der Motor spult sich die Drehzahltausender hinauf, als gäbe es bei zwölf Zylindern und 6,5 Litern Hubraum gar keine Schwungmassen.

Vor allem aber: diese enorme Traktion. Die Pirelli Corsa greifen sich so fest in den feuchten Asphalt, dass der Superfast sich an die Ideallinie schmiegen kann und sie nie mehr





Die Abgase aus beiden Zylinderbänken werden in je einem Doppelendrohr ins Freie geleitet



Vielleicht zeigt sich Perfektion in Stil, Qualität und Ergonomie auch daran: Sogar ein Becherhalter ist da

loslässt – und das ohne Allradantrieb. Aber mit Allradlenkung. Die Konstruktion stammt vom F12 tdf: Elektronisch gesteuerte Aktuatoren lassen die Hinterräder je nach Tempo, Lenkwinkel und Querbearbeitung sowie nach Gegencheck mit der elektronisch geregelten Differenzialsperre und der Traktionskontrolle um maximal 1,5 Grad einlenken. Virtuelle Radstandsverkürzung nennt Ferrari das, wenn die Hinterräder entgegen den vorderen einlenken, weil es die Handlichkeit steigert. Der Fahrer merkt davon nichts, was als Kompliment an die Lenkung – die vordere – zu verstehen ist. Die erste elektromechanische Lenkung bei Ferrari hat eine brillante Präzision und perfekte Rückmeldung, gibt dem Fahrer zudem das passende Handmoment ans Lenkrad, um ihn beim Gegenlenken zu unterstützen.

Nicht dass es auf öffentlicher, trockener Straße dazu kommen könnte, denn der Grenzbereich des 812 liegt weit jenseits von Gut und sehr nah an Böse. Und schon zuvor strömen fast zu viele Informationen auf den Fahrer ein, um rechtzeitig erfasst, verarbeitet und umgesetzt zu werden.

Die Kraft der Kontrolle

Deswegen geht es noch auf den Handlingkurs in Boxberg. Wie kleine Landstraßen ist auch der dem Ferrari eigentlich zu eng. Aber er bietet die Möglichkeit, das Manettino mal auf „Sport“, „Race“, „TC“ und „ESC off“ zu drehen. Obwohl sich die Überraschung in Grenzen halten dürfte: Nach einer langen neutralen Phase – und weil die Vorderräder einfach den Grip nicht verlieren wollen – schwingt das Heck aus. Wobei sich dieser Zustand durch Gasgeben in Kurven früher einstellen kann. Aber langsam ist man dabei nie, wenn schon der zweite Gang bis weit über 100 km/h reicht.

Wer die Fahrhilfen ausschaltet, ist wirklich auf sich gestellt. Der Grenzbereich ist ein schmaler Grat – ein Hochseil, auf dem nur große, schwindelfreie Artisten balancieren sollten.

Aber das konterkariert die größte Stärke des 812 Superfast, der seine Leistung so subtil kontrolliert, dass sie wirklich genutzt werden kann: nullhundert in drei-zwei, nullzweihundert in acht-sieben, Spitze dreivier-null. Und noch die 17,4 l/100 km. Das galt es noch nachzutragen bei diesem Ferrari, der, wenn du nur einmal aufs Gas trittst, schon weiter ist, als das Auge reicht.

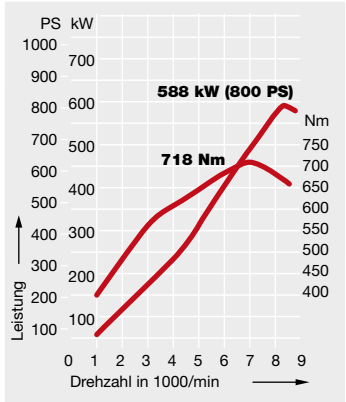
Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert

FERRARI 812 SUPERFAST

ANTRIEB

Motor	
Zwölfzylinder-V-Motor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.	
Leistung	588 kW (800 PS)
bei	8500/min
Hubraum	6496 cm³
Bohrung x Hub	94,0 x 78,0 mm
spez. Leistung	90,5 kW/l (123,2 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	13,6:1
max. Drehmoment	718 Nm bei 7000/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	22,1 m/s
Ölinhalt Motor	13,2 l
Kühlsysteminhalt	13,5 l

Leistung



Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkuppelungsgetriebe, Übersetzungen: I. 3,34, II. 2,29, III. 1,73, IV. 1,37, V. 1,12, VI. 0,90, VII. 0,70, R. 2,98.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 11,9:1, 1,75 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Keramikscheibenbremsen vorn (398 mm) und hinten (360 mm), Rädergröße vorn 10 J x 20, hinten 11,5 J x 20, Reifengröße vorn 275/35 R 20 Y, hinten 315/35 R 20 Y, Pirelli P Zero Corsa.

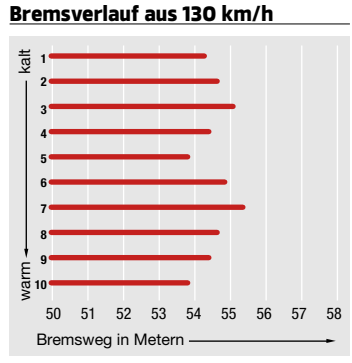
KOSTEN

Steuer	620,-
Grundpreis	291 387,-

TESTWERTE

Fahrleistungen		s
Beschleunigung		
0 – 40 km/h	1,3	
0 – 80 km/h	2,6	
0 – 100 km/h	3,2	
0 – 120 km/h	4,0	
0 – 130 km/h	4,4	
0 – 140 km/h	4,9	
0 – 160 km/h	6,0	
0 – 180 km/h	7,2	
0 – 200 km/h	8,7	
400 m	10,7 (221 km/h)	
Höchstgeschwindigkeit	340 km/h	
Zwischenbeschleunigung		
60 – 100 km/h	1,3	
80 – 120 km/h	1,4	
Innengeräusch		dB(A)
Fahrstufe	D	
bei 80 km/h	70	
bei 100 km/h	73	
bei 130 km/h	76	
bei 160 km/h	78	
bei 180 km/h	81	
Standgeräusch	64	
Maximalgeräusch bei Kick-down	85	

Tachometerabweichung		km/h
80/100	77/97	
130/160	126/155	
Bremsweg		m
aus 100 km/h	32,4	
aus 130 km/h kalt	54,3	
aus 130 km/h warm	53,9	
Hochgeschw.-Bremsstest (190 km/h)	115	



Fahrversuche		km/h
Slalom 18 m		
mit TC/ESP	69,9	
ohne TC/ESP	71,1	
doppelter Spurwechsel		
mit TC/ESP	147,8	
ohne TC/ESP	153,5	

Fahrdynamik

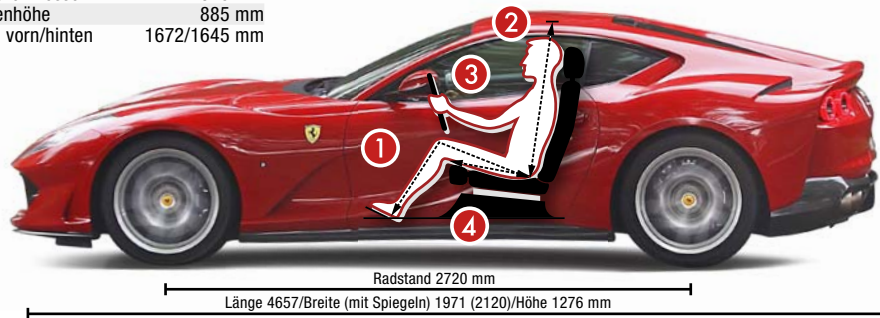
Lenkung	
indirekt	direkt
Balance	
untersteuern	übersteuern
ESP-Eingriff	
konservativ	sportlich
Beherrschbarkeit	
leicht	anspruchsvoll

Fahrzeugkonzept

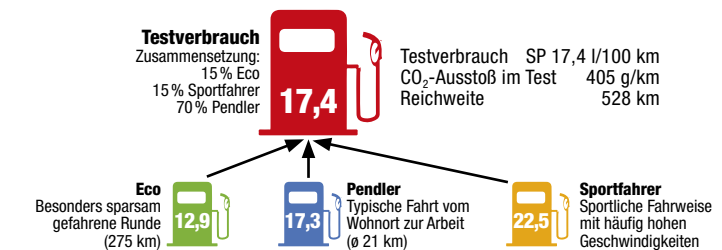
konservativ	sportlich
-------------	-----------

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

1 Knickmaß	980–1150 mm	Wendekreis rechts/links	12,8/12,9 m	Kofferraumvolumen	320 l
2 Innenhöhe	975 mm	Leergewicht	1741 kg	Tankinhalt	92 l
3 Innenbreite	1440 mm	zulässiges Gesamtgewicht	2000 kg	Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,32
4 Sitztiefe	510 mm	Zuladung	259 kg	Stirnfläche A	2,15 m²
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	380 mm	Gewichtsverteilung vorn/hinten	47,4/52,6 %	Luftwiderstandsindex $c_w \cdot A$	0,69
Lenkraddurchmesser	370 mm				
Ladekantenhöhe	885 mm				
Spurweite vorn/hinten	1672/1645 mm				



VERBRAUCHSMESSUNG (IN L/100 KM)



NEFZ-Verbrauch

Stadt	21,4 l/100 km
über Land	11,1 l/100 km
gesamt	14,9 l/100 km

Emissionswerte

Abgasnorm	Euro 6b
CO ₂	340 g/km

BEWERTUNG ★★★★★

Der Superfast ist ein Monument des technisch Machbaren: Ein V12-Supersportwagen mit 800 PS, der sich so leicht fahren lässt wie ein Panda – mit enormem Grip, grandiosem Antrieb, brillantem Handling.

Karosserie

- + Pilotenkanzel mit genug Platz und perfekt um den Fahrer zentriertem Cockpit
- Hochklassige Verarbeitung und Materialgüte
- Erstausstattung groß, gut nutzbarer Kofferraum
- Kofferset? Gibt es auch
- Sehr breit (1,97 Meter)
- Schlechte Sicht nach hinten – doch was sollte von da denn schon kommen?

Fahrkomfort

- + Für einen Supersportwagen alltagstauglicher Federungskomfort, Adaptivdämpfer
- Hervorragende Schalensitze
- Dröhnen unter 2000/min

Antrieb

- + Freunde, das ist ein 6,5-Liter-V12-Sauger, brillanter wird es wohl nicht mehr
- Perfektes, kurz gestuftes Siebengang-DKG

Fahreigenschaften

- + Grandioses Handling
- Hyperpräzise, rückmeldungsstarke und direkte Lenkung
- Perfekt ausbalanciertes Set-up
- Enormer Grip auch bei Nässe
- Am Ende des sehr hohen Grenzbereichs ist dann auch ein sehr tiefer Abgrund

Sicherheit

- + Serienmäßige, machtvoll verzögernde Brembo-

- Keramikkbremsen
- Assistenzsysteme? No, scusi

Umwelt

- + Wir versuchen mal: 20 g CO₂/km weniger als F12, für Leistung relativ sparsam
- Aber klar: absolut gesehen sehr hoher Verbrauch

Kosten

- + 7 Jahre Wartung inklusive
- Alles sonst: maßlos teuer



Gepflegte Erscheinung

Mit neuen Motoren, modernisiertem Infotainment und erweitertem Assistenz-Arsenal kommt nun die modellgepflegte C-Klasse – unterwegs im C 220 d.

TECHNISCHE DATEN*

Mercedes		C 200	C 220 d	AMG C 43
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	cm³	1497	1950	2996
Leistung	kW (PS) bei 1/min	135 (184) 5800	143 (194) 3800	287 (390) 6100
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	280 bei 3000	400 bei 1600	520 bei 2500
Leistung/Drehm. E-Motor	kW/Nm	10/160	–/–	–/–
Länge × Breite × Höhe	mm	4686 × 1810 × 1442		4702 × 1810 × 1429
Radstand	mm	2840		
Gepäckraum	I/VDA	435	455	480
Beschleunigung 0–100 km/h	s	7,7	6,9	4,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	239	240	250
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	6,0 S	4,4 D	9,1 S
Grundpreis	ab Euro	39 948,–	42 328,–	61 850,–

*Angaben für Limousine

Neu im Interieur:
Konfigurierbare
Instrumente und
großer Navi-
Monitor. Der
Laderaum fasst
immer noch 1510
Liter. Neue
LED-Leuchten
am Kombi-Heck

Es scheint eine fast magische Zahl zu sein bei Mercedes: 6500. Sie bezeichnet die Anzahl der Bauteile, die nach Auskunft der Verantwortlichen bei der Modellpflege der C-Klasse verändert wurden. Das ist mehr als die Hälfte aller Einzelteile, aus denen sich ein Mercedes der Baureihe 205 zusammensetzt.

Dieselbe Zahl soll es auch beim Facelift der S-Klasse vor Jahresfrist gewesen sein, wobei nicht allzu viele davon von außen zu erkennen sind. An Front und Heck wurden ein paar neue Akzente gesetzt, doch nicht so, dass es groß auffiele. Die Leuchteinheiten sind vorn wie hinten neu, es gibt nun zwei Versionen der optionalen LED-Scheinwerfer einschließlich der Multibeam-Lichter mit Ultra-Range-Fernlicht.

Mit neuem Diesel

Die wichtigsten Änderungen sind unter der vorderen Haube zu finden. Das Motorenprogramm wurde rundum erneuert, alle Triebwerke sind nach Euro 6d-Temp zertifiziert. Zur Markteinführung im Juli gibt es zwölf Varianten – fünf davon sind Diesel, denn der Selbstzünder spielt beim C-Klasse-Publikum nach wie vor eine große Rolle. Der gusseiserne OM 651 gehört nun buchstäblich zum alten Eisen, er wird durch den OM 654 aus Leichtmetall ersetzt.

Zur Probefahrt steht er im C 220 d T-Modell bereit, das damit 194 PS stark und mindestens 43 994 Euro teuer ist, die Limousine gibt es ab 42 328 Euro. Serienmäßig erfolgt die Kraftübertragung wie bei fast allen Varianten über die 9G-Tronic. Sie arbeitet aufmerksam und geschmeidig wie gewohnt, bedarf daher keiner weiteren Erwähnung.

Ein Nachteil von Leichtmetallmotoren ist ja die größere Geräuscentwicklung, und auch dieser hier kann seinen kernigen Unterton nicht ganz verbergen. Wirklich vorwerfen mag man es ihm nicht, schon weil ein dieseltypisches Klangbild nicht erst seit dem Song der Ersten Allgemeinen



Verunsicherung von 1983 zur Mercedes-Folklore gehört. Ansonsten gefällt der Vierzylinder mit gutem Ansprechverhalten und mehr als ausreichenden Fahrleistungen, die kaum jemals den Wunsch nach mehr Motor im C-Kombi aufkommen lassen.

Mit Startergenerator

Im Interieur gibt es noch mehr Neues zu entdecken, etwa das optionale volldigitale und konfigurierbare Instrumenten-Display – ähnlich wie in der E-Klasse, aber etwas kleiner. Größer wurde der NAVI-Monitor, bedienbar auch über die Touch-Tasten im Lenkrad. Auf das aus der A-Klasse bekannte MBUX-Bediensystem muss die C-Klasse jedoch weiterhin verzichten – womöglich eine Konzession an die ältere Klientel.

Benziner gehören natürlich ebenso zur Palette, der vielleicht interessanteste davon steckt im C 200. Der neue Vierzylinder hat nur 1,5 Liter Hubraum, kommt dafür mit 48-Volt-Bordnetz und elektrischem Startergenerator, der bei Bedarf mit zusätzlichen 10 kW und 160 Nm anschieben kann.

Das funktioniert bei der ersten Ausfahrt sehr gut, aber etwas gewöhnungsbedürftig, weil der Verbrenner bereits im Schiebetrieb abgeschaltet wird oder der E-Motor das Triebwerk im Rollen wieder anwirft. Powertrain-Entwickler Roland Kemmler versucht erst gar nicht, seinen Enthusiasmus zu verbergen, als er von den Vorzügen des Riemenstartergenerators spricht: Überbrücken des Turbo-Lochs, sanfteres Anfahrverhalten, weiches Schalten sowie niedrigerer Verbrauch und CO₂-Ausstoß.

Der spielt beim AMG C 43 traditionell eine etwas untergeordnete Rolle. 23 Zusatz-PS gibt es da, 390 sind es insgesamt. Fällt das auf beim Fahren? Eher weniger. Doch dadurch zeichnet sich eine gelungene Modellpflege aus: Sie ist kaum zu bemerken.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Andreas Lindlahr

FAZIT

■ Zu den bisher fast zehn Millionen gebauten C-Klassen werden in den nächsten Jahren sicher noch einige dazukommen. Denn die Modellpflege verändert zwar nicht den Charakter, bringt aber moderne, verbrauchoptimierte Motoren, ein renoviertes Infotainment und Assistenzsysteme auf S-Klasse-Niveau.

Der Image-Verlust wiegt schwerer

Ob Daimler in der Abgasfrage nach geltendem Recht betrogen hat, müssen Juristen klären. Der größere Schaden entsteht aber durch den in Kauf genommenen Vertrauensverlust, den der Diesel erleidet.

Aufgepasst: Bei Mercedes bekommen Sie zu bestimmten Neuwagen gleich einen Rückruf mit dazu – quasi als kostenloses Extra. Was nach einem schlechten Scherz klingt, ist bitterer Ernst. Denn unter den rund 238 000 Dieselaautos, die in Deutschland vom Rückruf wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen der Abgasreinigung betroffen sind, finden sich auch Exemplare, die erst vor wenigen Tagen neu gebaut wurden. Welche Typen in die Werkstatt müssen, zeigt die Tabelle unten. Rund 95 Prozent der Fahrzeuge verteilen sich auf Vito, GLC und die C-Klasse vor der Modellpflege.

Damit hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nun bestätigt, was jeder zu wissen

glaubte: Mehrere Hersteller haben die rechtlichen Grauzonen hinsichtlich der Schadstoff-Emissionen bis an die Schmerzgrenze und wohl auch darüber hinaus ausgereizt – insbesondere die der Stickoxidwerte (NO_x). Warum? Bis vor wenigen Jahren verfolgten Politik und Industrie fast ausschließlich das Ziel, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Zur Erinnerung: Ab 2020 darf der Flottenverbrauch 95 Gramm pro Kilometer nicht überschreiten. Hier wird der Diesel mit seinen niedrigen Verbräuchen dringend gebraucht. Doch wer sich ein Verbrenner-Schadstoffdiagramm anschaut, wird feststellen, dass es für die Motoren-Entwickler lange Zeit ein Problem war, alle Abgasbestandteile auf ein niedriges Niveau zu drücken. Die Probleme mit NO_x waren absehbar.

Es geht um mehr als Betrug

Hat Mercedes in dieser Beziehung also betrogen, womöglich mit Vorsatz die Abgasreinigung manipuliert? Oder hat das Unternehmen, das sich in der Diskussion bisher gern als integer und sauber dargestellt hat, nur die Gesetze etwas zu weit ausgedehnt? Das müssen Gerichte klären. Fakt ist: Die entsprechenden Vorgaben sind in einigen – entscheidenden – Fragen sehr vage formuliert und lassen viele Schlupflöcher offen. Dass diese genutzt werden, selbst wenn es moralisch grenzwertig ist, ist schlimm genug. Grundsätzlich steht die Automobilindustrie im Ausreizen von Vorgaben gewiss nicht allein da.

Doch egal, wie solch ein Verfahren ausgeht – der Image-Verlust ist enorm und richtet einen viel größeren Scha-

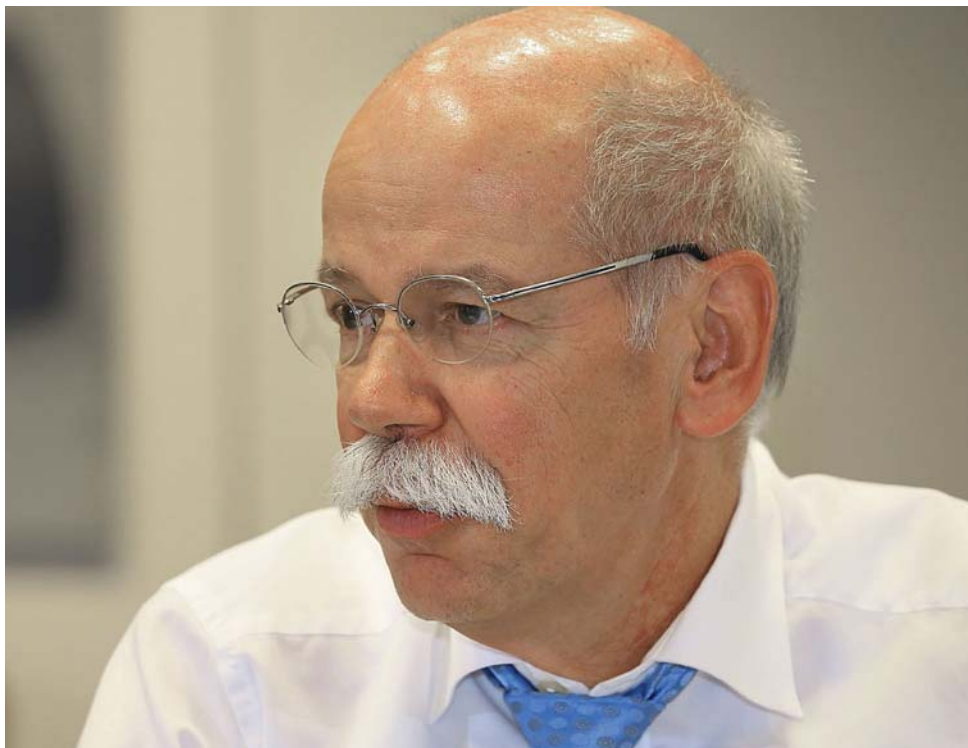


Fast alle Baureihen nutzten den Dieselmotor OM 651

MERCEDES-RÜCKRUF – BETROFFENE MODELLE

Baureihe	Modell	Motor	Produktionszeitraum
C-Klasse	C 180 d / C 180 Bluetec	OM 626	8/2014 bis 5/2018
	C 200 d / C 200 Bluetec	OM 651	12/2013 bis 5/2018
	C 220 d / C 220 Bluetec		
	C 250 d / C 250 Bluetec		
E-Klasse Coupé (C 207)	E 350 d / E 350 Bluetec	OM 642	2/2013 bis 12/2016
G-Klasse	G 350 d	OM 642	9/2015 bis 12/2015
GLC	220 d / 250 d	OM 651	6/2015 bis 6/2018
ML bzw. GLE	ML 250 Bluetec GLE 250 d	OM 651	11/2011 bis 6/2015
S-Klasse	S 300 h / S 300 Bluetec Hybrid	OM 651	12/2013 bis 9/2016
Vito	1,6-Liter-Diesel	OM 622	seit 6/2015
	2,2-Liter-Diesel	OM 651	9/2014 bis 9/2016

Quelle: Mercedes



„Wir haben in unserem Unternehmen Compliance-Regeln und eine Kultur der Integrität, die es unwahrscheinlich machen, dass es bei Daimler etwas Vergleichbares geben könnte“

Daimler-Chef Dieter Zetsche 2016 auf die Frage, warum ein „Dieselgate“ bei Mercedes nicht möglich sein sollte

den an. Nicht nur für Daimler, sondern vor allem für den Diesel. Den brauchen wir aber, weil ohne ihn die CO₂-Flottenziele kaum zu schaffen sind. Spätestens ab 2023 drohen Geldstrafen. Wer die zahlt? Wohl kaum die Konzerne allein.

Sind also die EU-weit geltenden Grenzwerte falsch oder zu niedrig gewählt? Immerhin gehören sie zu den strengsten weltweit. Bundesverkehrsminister Scheuer hatte nach eigenen Angaben schon vor zehn Jahren Bedenken. Doch die Hersteller – inklusive Mercedes – stimmten damals zu und versicherten, die Probleme lösen zu können. Wie sie das machen, wollte lange Zeit niemand so genau wissen.

Zwei Jahre sinnlos verplempert

Jetzt scheint klar: Auch Mercedes und Dieter Zetsche kochen nur mit Wasser. Statt das Vertrauen in den Diesel aufzubauen, hat man ihn ans Messer geliefert. Was besonders wehtut: Sie haben es augenscheinlich ohne Not getan. Denn seit Beginn der Dieselskandal hätten sie mehr als zwei Jahre Zeit gehabt, Probleme offen anzusprechen und zu beheben. Zudem gibt es inzwischen ausgereifte Motoren im Programm, welche die Grenzwerte auch im Realverbrauch einhalten, wie

auto motor und sport-Messungen zeigen (siehe Ausgabe 12/2016). Der Glaube daran wird mit dem Rückruf nun aber im Keim erstickt, zumal ohnehin immer weniger Käufer zum Diesel greifen, wie die Zulassungszahlen zeigen.

Anstatt sich hinter großen Worten zu verstecken, hätte es einem Unternehmen wie Daimler und einer Persönlichkeit wie Dieter Zetsche gut angestanden, die Initiative und sinnvolle Maßnahmen zu ergreifen. Ja, es gibt ein freiwilliges Software-Update für die V-Klasse und die Einstiegsdiesel (OM 607) der Kompakten, das bereits zu über 90 Prozent abgearbeitet wurde. Warum aber wird die Genehmigung der nach dem Dieselpipfel angekündigten Service-Aktionen für die übrigen Euro-5- und -6-Diesel nicht stärker vorangetrieben? Steckt etwa noch mehr dahinter, dass sich das KBA nun genötigt sieht, die freiwillige Aktion in einen gesetzlichen Rückruf zu wandeln?

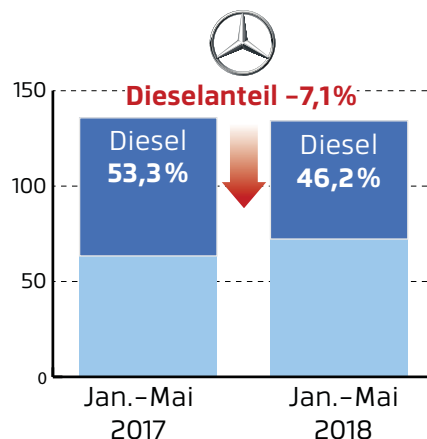
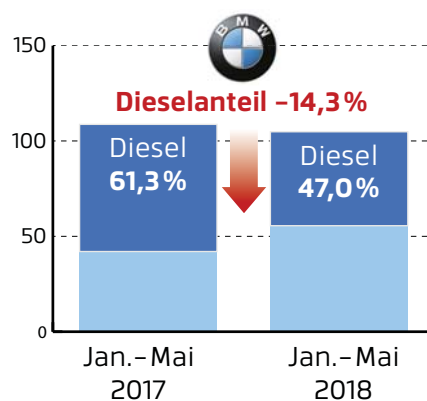
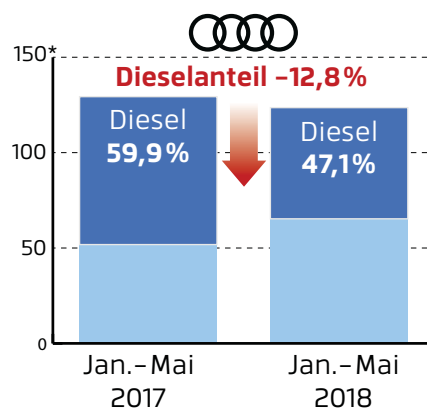
Lückenlose Aufklärung sieht anders aus. Und verstecken Sie sich, Herr Zetsche, bitte nicht weiter hinter juristischen Formulierungen. Sonst verlieren Sie komplett das Vertrauen der Kunden.

Text: Annette Napp

INFO

Der Diesel wird unbeliebter

■ Trotz Manipulationsvorwürfen und Rückrufen hört man oftmals noch, dass die Abgasaffäre kaum Einfluss auf den Absatz und den Wert der Fahrzeuge mit Dieselmotor habe. Ein Blick in die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verrät aber: Allein bei den drei großen Premium-Marken ist der Dieselanteil bei den Neuzulassungen in Deutschland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um bis zu 14,3 Prozent eingebrochen.



* Anzahl der Neuzulassungen je Marke insgesamt; Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Der Opel

INSIGNIA

- Klassenbestes LED Matrix Licht
- Automatischer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung
- Park & Go Premium inkl. 360-Grad-Kamera



Jetzt Probe fahren!

Die genannten Ausstattungen sind teilweise optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar.
Abb. zeigt Sonderausstattung.



DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

Der Megatest

Elf Autos, Tausende Kilometer, unzählige Messwerte, vier Vergleiche und vier Sieger: Hier kommt der SUV-Megatest.



DER ETWAS ANDERE TEST: DREI AUTOREN, VIER ERKENNTNISSE

Die Ergebnisse wollen wir hier nicht verraten. Wohl aber vier Erkenntnisse der drei Test-Autoren Michael Harnischfeger, Heinrich Lingner und Sebastian Renz: Die Idee des Stadt-SUV hat überzeugt, erhabene Sitzposition und tolles Raumangebot passen bestens ins urbane Umfeld. Und Direkteinspritzer sind nicht die neuen Diesel – trotz Downsizing verbrauchen Kuga, XC40 und Karoq zu viel Treibstoff, rund 30 Prozent mehr als vergleichbare Diesel. In der Mittelklasse zeigt sich, dass ein feiner Sechszylinder wie im X3 30d eigentlich durch nichts zu ersetzen ist. Und in der Oberklasse beweist der Touareg, wie gut er in die Rolle des VW-Flaggschiffs passt – SUV, die neue Luxusklasse. Lesen Sie selbst!

38

Opel Crossland X, Seat Arona, VW T-Roc

44

Ford Kuga, Skoda Karoq, Volvo XC40

52

BMW X3, Land Rover Discovery Sport, Volvo XC60

58

Mercedes GLE, VW Touareg



MINI ELECTRIC

UNPLUG & PLAY.

Aufladen, einsteigen, Spaß haben: Mit dem MINI Countryman Plug-In Hybrid genießen Sie emissionslose Stadtfahrten im Elektromodus und benzinbetriebene Agilität auf Langstrecken. Jetzt bei Ihrem MINI Partner oder auf [mini.de](https://www.mini.de)

DER MINI COUNTRYMAN PLUG-IN HYBRID.



Offizieller Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 2,5–2,4 l/100 km; offizielle CO₂-Emissionen (kombiniert): 56–55 g/km; offizieller Stromverbrauch (kombiniert): 13,7–13,4 kWh/100 km. Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben berücksichtigen bei Spannbreiten Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße.



IM VERGLEICH

**OPEL CROSSLAND
X 1.2 DI TURBO:**

130 PS, Abgasnorm
Euro 6d-Temp, ab
21 470 Euro, Basispreis
Baureihe 17 140 Euro

**SEAT ARONA
1.0 TSI:**

115 PS, Abgasnorm
Euro 6b, ab 19 620
Euro, Basispreis
Baureihe 16 290 Euro

**VW T-ROC
1.0 TSI:**

115 PS, Abgasnorm
Euro 6b, ab 20 390
Euro, Basispreis
Baureihe 20 390 Euro



Gerne- cross

Es sieht nur so aus, als feierten wir mit VW T-Roc, Opel Crossland X und Seat Arona ein Felsenfest. Stattdessen beweisen die drei, wie clever kleine SUV den Alltag meistern. Glauben Sie nicht? Dann kommen Sie mit zum Vergleichstest der Turbobenziner.



Opel Crossland X

Aus fremden Vorgaben ein eigenes Auto zu bauen, hat bei Opel ja Tradition. Untendrunter mag Peugeot stecken, aber drin ist der Opel



Solides Cockpit mit tiefem Vorbau, nur der Schalthebel steht seltsam abseits



Wie alles im Verborgenen stammt auch das Infotainment im Opel von Peugeot



Wir öffnen das dritte und vierte Türchen: enger Einstieg, platte, verschiebbare Bank

Seat Arona

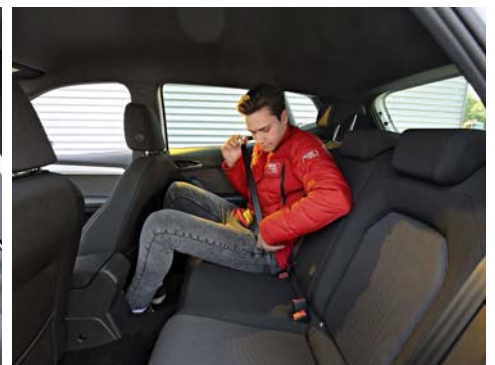
Aus weniger mehr zu machen, hat bei Seat ja Tradition. Und so maximiert er auf der Ibiza-Plattform nicht nur Raum, sondern auch Dynamik



Den Infotainment-Monitor trägt der Arona gern etwas tiefer als der T-Roc



Das Mobiltelefon reist induktiv geladen und rutschfest in Doppel-USB-Nachbarschaft



Ist eben der kleine Ibiza-Baukasten MQB AO drunter, dennoch viel Platz drinnen



VW T-Roc

Aus dem Trend eine Tugend zu machen, hat bei VW ja Tradition. Aber der T-Roc ist nicht nur ein tugendreicher, sondern auch ein lässiger VW



Digitalinstrumente kosten 500 Euro extra, die man sich gut sparen kann ...



Dann doch lieber 190 Euro für die umklappbare Beifahrersitzlehne ausgeben



Wenig mehr Knieraum, viel mehr Innenbreite im VW – 10 cm mehr als im Opel

sels, wobei es der Sechserbox gelingt, labberige Führung und lange Schaltwege mit einem beachtlichen Mangel an Präzision zu kombinieren.

Präzision fehlt auch der Lenkung, Rückmeldung ebenso, denn zerrende Antriebseinflüsse lassen wir nicht als solche gelten. Überhaupt passt beim Fahrwerk wenig zusammen. Mit dem polterig-straffen Set-up rumpelt der Opel über kurzen Unebenheiten, hat dennoch seine Karosseriebewegungen nicht im Griff. So durchwankt er



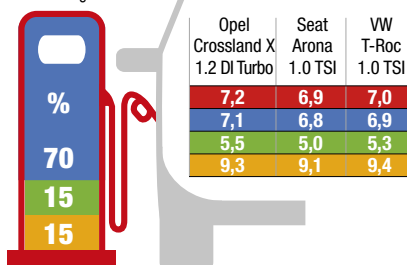
7,0
l/100 km

verbraucht der VW, Opel und Seat liegen auf gleich niedrigem Niveau. Ein VW Golf 1.0 TSI lag bei uns im Test mit 6,7 l/100 km kaum günstiger

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

Zusammensetzung:
70% **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15% **Eco**: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15% **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



Kurven, schubbert früh ins Untersteuern. Auch das früh regelnde ESP weiß seine Handlingswollust im Zaum zu halten.

Behände Kurvenfahrrerei ist nicht das Thema bei diesen Autos, meinen Sie? Die anderen beiden können es aber. Obwohl der Crossland hier als Einziger nach Euro 6d-Temp abgasrein ist, dazu günstig und gut ausgestattet, bleibt der Eindruck, dass sich Opel mit ihm verfranz hat.

Seat: Kommt spanisch vor?

Wenn eine Firma weiß, wie es ist, Technik zu übernehmen, dann Seat. Früher bestand die Palette aus in Qualität und Technik vereinfachten Fiat-Modellen (deren damaliges Niveau man erst mal vereinfachen können musste). Seit 1986 gehört der Laden VW, seit dem keineswegs verfrüht vergessenen Toledo von 1991 basiert jeder Seat auf VW-Technik.

Den Arona unterkellert der Kleinwagenbaukasten MQB A0, der auf knappen Abmessungen ein kompaktklassiges Raumangebot schafft. Auch beim Ladepotenzial erreicht der Arona das Niveau der Rivalen, nicht aber das Variabilitätstalent des Opel. Ja, der Crossland X kann einpacken, aber

eben auch, wenn es auf die Landstraße geht. Da fegt ihm der Arona davon. Seine präzise Lenkung spricht schneidig an und dynamisiert das Handling: Kurven durchwuselt der Seat noch flinker als der VW, wirkt aber auf der Autobahn nervös. Das liegt auch am straffen Set-up, dem kurze Unebenheiten oft durchgehen.

Bedienung und Sitze? Eingängig und bequem. Der angeraute Ton des Dreizylinder-Turbos dringt zwar kräftiger nach innen als im VW, doch er hat hier zwei Zentner weniger herumzuwuchten. Er zieht homogen, dreht energisch, motorisiert den Seat tatkräftig und sparsam. Da der ausstattungsbereinigt rund 2800 Euro günstiger ist als der T-Roc, könnte es eng werden. Doch dann bremst der Arona schwächer, und es gibt weniger Assistenzsysteme. Ja, sie wissen im Konzern, wie man einen sicheren Nummer-2-Hit komponiert.

VW: T-Roc roc-t

So kann sich der Arona gleich mal einreihen, wo schon der Rest des Konzern-Backgroundchores steht: allerlei Modelle von Seat oder Skoda, die eine Bresche in den Markt schlagen sollten, damit ein VW die dann

breit walzen kann. Klappt jetzt wieder, auch weil der T-Roc auf dem größeren Golf-Baukasten basiert und sich damit einen schwer einholbaren Vorteil verschafft. Er hat den größten Kofferraum und bietet – abgesehen vom Normsitzraum – in allen anderen Maßen mehr.

Auf der kuschelig gepolsterten Rückbank kommen selbst drei Erwachsene unter. Pilot und Co hebt der T-Roc auf bequemen Sitzen sacht aus dem Kompaktniveau heraus. Die Bedienung haben sie im allgemeinverständlichen Stil des Hauses arrangiert. Weil der Testwagen das einfache Navi mit Drehregler für Zoom und Lautstärke an Bord hat, nervt nun nur, wie umständlich sich die Digitalinstrumente konfigurieren lassen. Wieder so ein Problem, das sich leicht lösen lässt, indem man dafür keine 500 Euro extra ausgibt.

Im Sinne eines klimbimfreien Auftritts könnte man zugleich auf die Zweifarbbemalung verzichten, für die VW den Begriff „Absetzlackierung“ erdichtete. Das mit dem Absetzen gelingt nicht bei Material- und Verarbeitungsgüte, denn seine Solidität ist gemixt mit einer Rustikalität, wie sie sonst eher im Polo auftritt.

Der Dreizylinder-Turbo hat sich bei VW zum klassenlosen Motor entwickelt, treibt von Up bis Caddy alles an. Hat er sein kleines Anfahrzögern überwunden, zieht der Triple wacker durch, dreht motiviert. Die passend übersetzte, präzise Sechserbox hält ihn immer im Ladedruckwind. Zwar erreicht er nicht ganz das Temponiveau der Rivalen, ist aber fast ebenso sparsam wie der Seat.

So hibbelig wie der fährt der VW nicht, und wenn es zügig über Land geht, wird er von der präzisen, direkten und unaufgeregten Lenkung ziel-sicher geführt. Auch wegen seiner 18-Zoll-Räder (490 Euro) und der breiteren Spur liegt er satter – und sicher fährt er ohnehin. Dazu trägt auch das sacht angestrafte Fahrwerk bei. Wo wir mal einen VW ohne Adaptivdämpfer haben: Die braucht der T-Roc nicht. Nur auf harte, kurze Unebenheiten federt er herb, lange Wellen steckt er beflissen weg, lässt zudem Wanken und Schunkeln sein.

Schunkeln? Muss nicht sein. Wer mag, kann aber mitschnipsen zu „You Can't Always Get What You Want“ von den Stones. Noch eine B-Seite übrigens, in diesem Fall für die Rivalen des T-Roc. Denn der zeigt sich hier von seiner, Sie ahnen es, besten Seite.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert

FAZIT



1 VW

Als Letzter auf die Bühne kommen, dann aber abräumen: Der quirlige T-Roc gewinnt mit viel Platz, dem effizienten Antrieb, klasse Komfort und der besten Sicherheitsausstattung.



2 SEAT

In Größe und unnötigerweise auch bei der Sicherheitsausrüstung hält der Seat Abstand zum VW. Doch der leichte Arona ist etwas agiler abgestimmt, sparsamer und viel günstiger.



3 OPEL

In einer Klasse, in der Dabeisein schon fast alles ist, überzeugt der Crossland X mit hoher Variabilität und dem kräftigen, sauberen Motor. Günstiger Preis, geiziger Komfort.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW T-Roc 1.0 TSI	Seat Arona 1.0 TSI	Opel Crossland X 1.2 DI Turbo
Karosserie			
Raumangebot (20)	10	9	8
Außenabmessungen (5)	2	2	2
Kofferraum (15)	7	6	6
Zuladung (10)	6	6	6
Variabilität/Funktionalität (10)	8	7	9
Instrumente/Anzeige (5)	5	4	4
Bedienung (15)	13	13	12
Rundumsicht (10)	7	7	6
Qualitätsanmutung (10)	8	8	6
Summe (100)	66	62	59
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	17	14	12
Licht (10)	6	4	6
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	3	4	2
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	2	1	1
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	4	2	2
Bremsweg (140 km/h) (5)	4	4	4
Pedalgefühl (5)	4	4	4
Fahrsicherheit (15)	14	14	13
Summe (100)	54	47	44
Komfort			
Federungskomfort (25)	21	19	17
Sitze vorn (15)	12	12	10
Sitze hinten (10)	9	8	7
Multimedia (20)	16	11	10
Komfort-Assistenzsysteme (10)	8	5	3
Klimatisierung (10)	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	4	4	3
Geräuscheindruck (5)	4	3	2
Summe (100)	81	69	59
Antrieb			
Laufkultur (10)	7	7	6
Durchzugskraft (10)	5	6	6
Leistungsentfaltung (5)	3	3	2
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	9	9	5
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	4	4	5
Zwischenbeschleunigung (5)	2	2	2
Testverbrauch (20)	11	11	11
Lademöglichkeiten (10)	–	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–	–
Reichweite (5)	4	3	3
Summe (100)	45	45	40
Fahrverhalten			
Fahrdynamik (20)	7	9	6
Handling/Fahrspaß (25)	21	21	15
Lenkung (20)	18	17	14
Wendekreis (10)	3	3	3
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	12	12	11
Geradeausl./Windempfl. (10)	8	8	7
Summe (100)	69	70	56
Umwelt			
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	19	19	19
Emissionen nach NEFZ (10)	6	7	6
Abgasreinigung (5)	0	0	5
Summe (50)	25	26	30
Eigenschaftswertung (550)	340	319	288
Kosten			
Grundpreis* (25)	21	25	23
Ausstattung* (10)	6	10	9
Aufpreisgestaltung (5)	4	4	4
Wiederverkaufschancen (10)	8	7	8
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10	9
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	13	13	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15	15
Garantie (10)	5	5	5
Summe (100)	82	89	88
Gesamtwertung (650)	422	408	376

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3



Zur blauen

Es sieht aus, als begegneten sich Ford Kuga, Skoda Karoq und Hour. Dabei trifft der bewährte Kuga auf zwei neue Rivalen im

IM VERGLEICH

FORD KUGA 1.5 ECOBOOST:

150 PS, 240 Nm, Abgasnorm
Euro 6b, ab 25 950 Euro;
Basispreis Baureihe 23 300 Euro

SKODA KAROQ 1.5 TSI ACT:

150 PS, 250 Nm, Abgasnorm
Euro 6c, ab 26 490 Euro;
Basispreis Baureihe 26 490 Euro

VOLVO XC40 T3:

156 PS, 265 Nm, Abgasnorm Euro
6d-Temp, ab 31 350 Euro;
Basispreis Baureihe 31 350 Euro



Runde

Volvo XC40 im bläulichen Kunstlicht zur chilligen Happy Boom-Segment Kompakt-SUV. Können die alles besser?

Dürfen wir mit ein paar Zahlen beginnen? Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland genau 820 552 SUV neu zugelassen – etwa ein Viertel der Gesamtzulassungen. Fast 40 000 davon waren Exemplare des Ford Kuga, der damit auf Platz drei der SUV-Hitliste hinter VW Tiguan und Mercedes GLC lag.

Ein echter Bestseller also, der aber aktuell mit Gegenwind zu kämpfen hat. Auch weil es neue Konkurrenten gibt, unter anderem Skoda Karoq und Volvo XC40. Die kamen Ende 2017 auf den Markt und schießen nun durch die Charts des Boom-Segments Kompakt-SUV – mit sehr unterschiedlichen Charakteren: betont pragmatisch und preissensibel der Skoda, wertig und nobel der Volvo. Kann der Ford da mithalten?

Komfortabler Ford

Zu diesem Test tritt der Kuga als 1.5 EcoBoost mit Vorderradantrieb und Schaltgetriebe an, eine der beliebtesten Antriebsvarianten, die bereits ab 25 950 Euro in der Preisliste steht. Mit der teuren ST-Line-Ausstattung wer-

den jedoch mindestens 31 650 Euro fällig, wofür es außer dem aktiven Parkassistenten und den 18-Zoll-Alus wenig Habhaftes gibt. Fürs Punktekonto in diesem Vergleich und für nüchtern Kalkulierende ist die 2350 Euro günstigere Titanium-Version wohl eine bessere Wahl.

Wenig rumzumosern gibt es dagegen an der Motorisierung. Der 150 PS starke Turbo-Vierzylinder gibt sich leise und geschmeidig, hängt gut am Gas und verfügt über ein passend gestuftes, aber etwas hakelig schaltendes Sechsganggetriebe. Allerdings verbraucht das Ford-Triebwerk deutlich mehr als die Antriebe der Konkurrenz.

Obwohl der Antriebsstrang die Traktion der Vorderräder nicht vor große Herausforderungen stellt, verirrt sich ab und zu ein sanftes Zerren bis ins Lenkrad – harmlos und nur spürbar, weil die Lenkung sehr direkt arbeitet. Allzu stürmisch geht der EcoBoost nicht zur Sache, wobei das Fahrwerk deutlich mehr Leistung vertragen könnte. Es ist nicht nur harmonisch und komfortabel abge-

stimmt, sondern zudem recht neutral und kurvenfreudig. Das ist es also nicht, was den Kuga etwas ins Hintertreffen geraten lässt.

Vielmehr sammelt er mit seiner spärlichen Infotainment- und Sicherheitsausstattung deutlich weniger Punkte als Skoda und Volvo. Und die Bedienung des Ford-Sync-Systems ist über die Jahre nicht besser geworden. Variabilität und Verarbeitung sind ebenfalls nicht top, die Materialien im Innenraum zum Teil eher rustikal und einige Detaillösungen wenig überzeugend – etwa die Styropor-Bauklötzchen zur Höhenverstellung des Ladebodens.

Was uns sonst beim Kuga aufgefallen ist? Dass seine eigentlich gut zupackenden Bremsen spürbar zum Fading neigen. Bei größerer Beanspruchung werden Pedal- und Anhalteweg deutlich länger.

Cooler Volvo

Das kann der XC40 schon mal deutlich besser. Der fährt als T3 mit einem 156 PS starken Dreizylinder zum Vergleichstest vor, da schluckt man



Ford Kuga Ordentliche Verarbeitung, aber nur mäßige Materialgüte



Die Fondsitze sind klein und recht dürrig gepolstert, eine Durchlade gibt es nicht. Der Ladeboden ist variabel, die Fläche nach Umklappen der Lehnen fast eben. Gleichfalls bescheiden ist die Übersichtlichkeit des über 4,5 Meter langen Kuga



auto motor VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

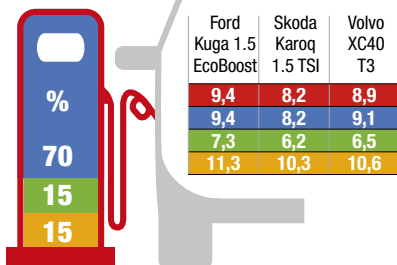
Zusammensetzung:

70 % **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (Ø 21 km)

15% **Eco**: besonders sparsam gefahrene
Runde (275 km)

15% **Sportfahrer:**
sportliche Fahrweise

sportliche Fallweise
mit häufig hohen
Geschwindigkeiten



womöglich erst einmal. Ein Dreizylinder in einem deutlich über 30 000 Euro teuren und rund 1,6 Tonnen schweren Auto, kann das gut gehen? Es kann.

Denn von seiner speziellen Bauform merkt man nicht viel, nur bei höheren Drehzahlen wird der 1,5-Liter-Turbo etwas brummiger, hält sich ansonsten aber akustisch zurück. Und da Volvo mit Schaltgetriebe selten geworden sind: Auch das geht sehr gut, die Sechsgangbox gefällt mit kurzen Schaltwegen, exakter Führung und passenden Übersetzungen. Nur der sehr lange Sechste passt nicht so ins Bild. Dass diese Antriebsvariante des XC40 nicht die spritzigste in der Palette ist – geschenkt. Mit seinen 156 PS sorgt der Turbobenziner für ordentliche Fahrleistungen, obwohl Ford und vor allem Skoda etwas flotter unterwegs sind. Dafür entspricht der T3 der neuesten Abgasnorm Euro 6d-Temp.

Nicht so zeitgemäß wie die Abgaseinstufung ist das Gesamtgewicht des kompakten Volvo. Der Testwagen bringt genau 1589 kg auf die Waage, sieben mehr als der Ford und happige 178 mehr als der Skoda. Zum einen stecken die vielen Kilos im zusätzlichen Stahl, den er mit sich herumträgt, denn er ist rund vier Zentimeter länger und jeweils zwei gute Zentimeter breiter und höher als der kompakte Karoq. Ein anderer Teil geht wohl aufs Konto der zusätzlichen Ausstattung, denn der XC40 hat so ungefähr alles an Bord, was im Volvo-Arsenal an Assistenz- und Infotainment-Systemen verfügbar ist.

Dafür heimst er zwar richtig viele Punkte ein, doch das reicht nicht, um in diesem Test am Skoda vorbeizuzie-



1,2
Liter

mehr
Superbenzin als
der sehr
sparsame Karoq
benötigt der
Kuga mit seinem
EcoBoost-
Vierzylinder im
Testmittel
(9,4 l/100 km).
Auch der
XC40 ist mit
8,9 Litern nicht
sonderlich
sparsam

DATEN UND -MESSWERTE

[illegible]

1) ohne SB; 2) mit 150 Euro SB; 3) ohne Wertverlust



So gute Sitze wie im XC40 sind in der Kompaktklasse selten. Die Verarbeitung ist hochwertig, die Bedienbarkeit per Wisch- und Drück-Bildschirm dagegen weniger gelungen. Auch beim Volvo beeinträchtigen breite Dachsäulen die Übersichtlichkeit



Volvo XC40

Topsitze und freundliches Ambiente im kompakten XC



Skoda Karoq

Hohe Variabilität und sehr gute Verarbeitung



Die Bedienung vieler Funktionen über den Screen des Columbus-Infotainments ist gewöhnungsbedürftig. Die hinteren Sitze können geklappt und ausgebaut werden, allerdings gegen Aufpreis. Der Karoq ist das kleinste und übersichtlichste Auto des Trios



hen. Denn in Sachen Fahrkomfort und Fahrverhalten kann der Volvo nicht mit dem sehr ausgewogenen Karoq mithalten.

Ausgewogener Skoda

Wir lassen uns ja gern überraschen und überzeugen, doch auch in dieser Runde ist der Karoq der eifrigste Punktesammler – und zwar mit Abstand. Was nicht nur am günstigen Preis der getesteten Variante 1.5 TSI mit 150 PS liegt, die bereits ab 26 490 Euro und mit dem üppigen Style-Outfit für 28 090 Euro zu haben ist.

Eine Menge Auto fürs Geld, obwohl der Skoda etwas weniger Länge und Radstand als die Rivalen aufweist. Aber er ist innen groß, bietet kaum weniger Raum zum Leben als der wuchtigere Kuga und deutlich mehr als der XC40. Dass es im Interieur nicht noch wohlicher zugeht, liegt an den Sitzmöbeln. Hinten kommt der Testwagen mit den verschieb- und herausnehmbaren Einzelsitzen (Varioflex, 390 Euro), was zwar praktisch, doch für die Fondinsassen unbequem ist. Vorn verfügt er über die sehr komfortablen und haltstarken Sportsitze (Dynamic, 290 Euro), die ohne verstellbare Kopfstützen auskommen müssen.

Das Fahrwerk gibt weiteren Anlass zum Lob. Es ist angenehm straff, aber nicht unkomfortabel abgestimmt, reagiert fein auf kleine und große Unebenheiten, enthält sich zudem übermäßiger Wankerei bei Kurvenfahrt. So vermisst keiner die Adaptivdämpfer.

Ähnlich gut beherrscht der Karoq hurtige Kurvenfahrt, zeigt wenig Seitenneigung, wirkt agil und kurvenwillig und verfügt über eine leichtgängige, exakte Lenkung. Dass er etwas langsamer durch Ausweichgasse und Slalom des Dynamikparcours pfeffert als seine Konkurrenten, liegt am behutsam eingreifenden ESP. Auf Landstraßen und im Stadtverkehr ist er jedenfalls das handlichste und kurvenfreudigste Auto dieses Trios. Den kleinsten Wendekreis liefert er obendrein.

Dazu kommen die besten Bremsen sowie der sparsamste und kultivierteste Antrieb im Vergleich. Kein Wunder, dass Skoda mehr Karoq verkaufen könnte, als sie bauen. Damit wir Sie am Ende nicht mit Zahlen langweilen: Um der Nachfrage Herr zu werden, läuft der Karoq ab Herbst zusätzlich im ehemaligen Karmann-Werk in Osnabrück vom Band.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Hans-Dieter Seufert

FAZIT



1 SKODA

Der Karoq setzt sich hier sehr souverän durch, weil er viele Stärken und kaum Schwächen zeigt: Das beste Fahrwerk und den sparsamsten Antrieb bietet er zum günstigsten Preis.



2 VOLVO

Raumausnutzung, Federungskomfort und Preisniveau sind keine Stärken des XC40. Dafür hat er die beste Sicherheitsausstattung, ist solide und wertig verarbeitet und sieht cool aus.



3 FORD

Trotz des Facelifts merkt man dem Kuga sein Alter an, der durstige Motor und die dürrtliche Assistenzausstattung werfen ihn zurück. Ein Plus: das sauber abgestimmte Fahrwerk.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Skoda Karoq 1.5 TSI ACT	Volvo XC40 T3	Ford Kuga 1.5 EcoBoost
Karosserie			
Raumangebot (20)	10	8	10
Außenabmessungen (5)	2	2	2
Kofferraum (15)	10	7	9
Zuladung (10)	6	6	6
Variabilität/Funktionalität (10)	9	8	7
Instrumente/Anzeige (5)	3	3	4
Bedienung (15)	13	11	10
Rundumsicht (10)	8	7	6
Qualitätsanmutung (10)	8	8	6
Summe (100)	69	60	60
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	20	27	12
Licht (10)	6	7	6
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	4	3	5
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	1	2
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	4	4	0
Bremsweg (140 km/h) (5)	4	4	5
Pedalgefühl (5)	4	4	3
Fahrsicherheit (15)	14	13	13
Summe (100)	59	63	46
Komfort			
Federungskomfort (25)	20	18	20
Sitze vorn (15)	13	14	11
Sitze hinten (10)	8	8	7
Multimedia (20)	17	14	9
Komfort-Assistenzsysteme (10)	8	9	5
Klimatisierung (10)	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	3	3
Geräuscheindruck (5)	4	3	3
Summe (100)	80	76	65
Antrieb			
Laufkultur (10)	8	7	7
Durchzugskraft (10)	6	6	5
Leistungsentfaltung (5)	4	4	4
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	8	7	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	6	5	5
Zwischenbeschleunigung (5)	2	2	2
Testverbrauch (20)	9	8	7
Lademöglichkeiten (10)	–	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–	–
Reichweite (5)	3	3	3
Summe (100)	46	42	40
Fahrverhalten			
Fahrdynamik (20)	6	7	7
Handling/Fahrspaß (25)	20	17	20
Lenkung (20)	18	15	17
Wendekreis (10)	3	1	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	11	11	11
Geradeausl./Windempfl. (10)	8	8	8
Summe (100)	66	59	64
Umwelt			
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	18	16	12
Emissionen nach NEFZ (10)	6	5	5
Abgasreinigung (5)	0	5	0
Summe (50)	24	26	17
Eigenschaftswertung (550)	344	326	292
Kosten			
Grundpreis* (25)	25	17	20
Ausstattung* (10)	6	7	10
Aufpreisgestaltung (5)	5	4	3
Wiederverkaufschancen (10)	8	8	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	14	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	14	13
Garantie (10)	5	5	5
Summe (100)	89	78	83
Gesamtwertung (650)	433	404	375

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3



Bestens vernetzt

Echtzeit-Staumelder, Musik-Streaming, Einparken per App: Wir erklären, was vernetzte Autos bereits heute können – und was schon bald hinzukommt.



Wer sich heute für ein neues Auto entscheidet, erwartet nicht nur, dass es agil und sicher fährt oder mit seinem tollen Design auffällt. Immer mehr Autofahrer wollen unterwegs auch ihre Lieblings-Apps vom Smartphone nutzen, Staus dank schneller Online-Verkehrsmelder umfahren oder gar gleich auf Funktionen des vernetzten Heims zugreifen. Das Booklet auf der

rechten Seite zeigt die wichtigsten Ausstattungsmerkmale des Connected Cars, erklärt, wie Auto und Heim miteinander kommunizieren und wie sich die ganzen Funktionen per Sprachbefehl sicher bedienen lassen. Elektroautos und Plug-in-Hybride profitieren doppelt von ihrer Vernetzung, da sich auch der Ladevorgang per Smartphone steuern oder die nächste freie Stromtankstelle finden lässt.

**auto
motor
und sport****EXTRA**

Mit Unterstützung von Porsche



PORSCHE CONNECTIVITY

Eine Einführung in die Welt
des vernetzten Fahrens

Komfort • Unterhaltung • Effizienz

Zum Herausnehmen



IM VERGLEICH

BMW X3 xDRIVE 30d:
265 PS, 620 Nm, 240 km/h,
ab 56 400 Euro; Basispreis
Baureihe 44 600 Euro

**LAND ROVER DISCOVERY
SPORT SD4:**
240 PS, 500 Nm, 216 km/h,
ab 51 400 Euro; Basispreis
Baureihe 35 100 Euro

VOLVO XC60 D5 AWD:
235 PS, 480 Nm, 230 km/h,
ab 53 500 Euro; Basispreis
Baureihe 41 400 Euro

Die neue Mitte

Weiter geht's auf der Reise durch die Welt der SUV. Es treten an: drei gehobene Allradler, die markenintern auch Mittelklasse-Limousinen und -Kombis à la Dreier, S und V60 oder XE und XF das Leben schwer machen. Und ja: Es sind Diesel.



Diesel also, hm. Lohnt da überhaupt noch das Testen, wo die Zulassungszahlen im freien Fall sind? Im Falle dieser drei SUV sagen wir Ja, denn sie sind zertifiziert nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-Temp. Also ungetrübte Freude an Drehmoment, erträglichen Tankrechnungen sowie dem Sicherheits- und Komfort-Luxus, den die gehobene Mittelklasse schon seit einiger Zeit bereithält? Schau'n wir mal.

Nur Sicherheit und Komfort? Der X3 im etwas krawalligen Ornat der M-Sport-Ausstattung (3300 Euro) hat da wohl etwas einzuwenden. Was er meint, zeigt er uns schon auf den ersten Metern. Der Dreiliter-Sechszylinder klingt dunkel und warm, verkneift sich Vibrationen und legt bei Bedarf eine Wucht an den Tag, die grimmige Steigungen schlicht ignoriert und den Fahreindruck massiv prägt. Egal bei welcher Drehzahl oder in welchem Gang der vorzüglich schaltenden Achtgangautomatik: Der Fahrer äußert den Wunsch nach mehr Speed, und der X3 liefert – prompt und herzergreifend willig.

Bekanntlich spielt auch das Fahrwerk – im Falle des Testwagens mit adaptiven Dämpfern für 600 Euro aufgewertet – klaglos mit. Wie sklavisch die Lenkung Richtungsänderungen ausführt, ist nicht nur bei forcierter Kurvenfahrt eine Freude, sondern immer und überall. Dieses Auto versteht seinen Fahrer und spielt sein Spiel begeistert mit – notfalls bis in den Grenzbereich, wo der nahezu zwei Tonnen schwere SUV nicht rumwankt oder rumzickt, sondern einfach tut, was er tun soll.

Ein Loblied auf den Komfort

So wild ist man natürlich nicht alle Tage unterwegs, aber es ist gut zu wissen, dass das möglich ist – ohne dass dem großen Urlaub zu viert was im Wege stünde. Die Sitze hinten sind sehr gut ausgeformt und ebenso langstreckentauglich wie die Sportsitze vorn, der durch drei einzeln klappbare Lehnensegmente variable Kofferraum hinter der serienmäßig elektrisch betätigten Heckklappe schluckt mindestens 550 Liter, und im Comfort-Modus legt der BMW eine in dieser Runde unerreichte Geschmeidigkeit an den Tag.

Der Fahrer fühlt sich bestens integriert, blickt auf klar gezeichnete Instrumente und merkt allenfalls an manchen Komplikationen, dass das iDrive angesichts der Fülle von Funktionen eine straffende Auffrischung der Menüs vertragen könnte. Ansonsten: niedrigste Innen-



**66
dB(A)**

maßen wir bei 130 km/h im X3, der mit der Akustikverglasung für 150 Euro ausgestattet war. Discovery Sport und XC60 sind mit 70 und 69 dB(A) nicht laut, aber doch lauter



BMW



Abgesehen davon, dass der X3 richtig gut fährt, gefällt er auch mit der dreiteiligen Rücksitzlehne und sinnvoller Assistenz wie der Rundumkamera für 1050 Euro



geräusche, geringster Verbrauch (man ist dank 620 Nm eben sehr oft mit wenig Last unterwegs), hochwertige Verarbeitung, große Auswahl an Fahrerassistenz und Konnektivitätslösungen. Wirklich nichts zu meckern? Doch. Der Preis ist hoch, die Anhängelast (zwei Tonnen) dürftig.

Nur mit der Ruhe

Da ist der Discovery Sport von anderem Kaliber. 2,5 Tonnen dürfen an den Haken, und das kürzeste Auto der Runde lässt sich sogar mit einer dritten Sitzbank im Heck zum Siebensitzer aufrüsten.

Ganz schön praktisch ist der Disco konzipiert, als HSE auch feudal ausgestattet – und nach Art des Hauses natürlich versehen mit einer Offroad-Tauglichkeit, die aus diversen Fahrprogrammen für alle Arten von Untergrund und langen Federwegen resultiert. Letztere führen leider nicht zu schmusigem Federungskomfort. Vielmehr poltert der Land Rover unbeholfen über Querrinnen oder Schlaglöcher, als wirkten da unten Starrachsen. Agilität? Nun ja.

Hurtige Richtungsänderungen kommentiert er mit kräftigem Wanken, wobei die indirekte, leicht träge ansprechende Lenkung klar zum Ausdruck bringt, dass Eile stets übertrieben und darüber hinaus auch unangemessen sei. Das Cruisen liegt dem hoch bauenden Disco, der in der zweiten Reihe mit üppigem Raumangebot erfreut und den mit Abstand größten Kofferraum bietet, eindeutig mehr.

Blöde nur, dass sein Zweiliter-Vierzylinder so ruppig klingt und so unmotiviert zieht und dreht. Die Neunstufenautomatik tut zudem wenig, die Lethargie des Motors zu überspielen. Sie schaltet nur betulich zurück, erlaubt sich öfters unschöne Rucke



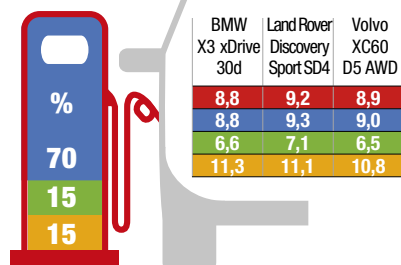
69 cm

über der Fahrbahn sitzt der Fahrer des Discovery Sport. Die Konkurrenz begnügt sich mit 66 cm und wirkt dadurch etwas weniger hochherrschaftlich

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

Zusammensetzung:
70 % **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15 % **Eco**: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15 % **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



DATEN UND -MESSWERTE

Fahrzeugtyp	BMW X3 xDrive 30d M Sport	Land Rover Discovery Sport SD4 HSE	Volvo XC60 D5 AWD R Design
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³	2993	1999	1969
Leistung kW (PS) bei 1/min	195 (265) 4000	177 (240) 4000	173 (235) 4000
max. Drehmoment Nm bei 1/min	620 bei 2000	500 bei 1500	480 bei 1750
Kraftübertragung	Allradantrieb Achtgangautomatik	Allradantrieb Neungangautomatik	Allradantrieb Achtgangautomatik
Testwagenbereifung vorn	245/45 R 20 Y	235/55 R 19 V	235/55 R 19 V
hinten	275/40 R 20 Y Yokohama Advan Sport V105	235/55 R 19 V Continental SportContact 5	235/55 R 19 V Continental SportContact 5
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung kg	1961/539	2016/489	1991/479
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe mm	4708 × 1891 (2138) × 1676	4599 × 1894 (2173) × 1724	4688 × 1902 (2117) × 1658
Radstand mm	2864	2741	2865
Wendekreis links/rechts m	12,1/12,0	11,6/11,8	11,8/11,9
Gepäckraum l/VDA	550/1600	689/1698	505/1432
Quadermaß klein mm	550 × 890 × 715	420 × 830 × 740	480 × 830 × 735
Länge × Breite × Höhe groß mm	1390 × 890 × 715	1390 × 830 × 740	1370 × 830 × 735
Anhängelast/gebremst kg	750/2000	750/2500	750/2400
Innenbreite vorn/hinten mm	1530/1480	1530/1510	1530/1490
Innenhöhe vorn/hinten mm	1045/970	1050/970	1010/970
Normsitzraum mm	720	780	700
Verbrauch/Reichweite/CO₂			
Testverbrauch l/100 km	8,8	9,2	8,9
ams-Eco	6,6	7,1	6,5
ams-Pendler	8,8	9,3	9,0
ams-Sportfahrer	11,3	11,1	10,8
CO ₂ -Ausstoß im Test g/km	232	242	234
NEFZ-Verbrauch l/100 km	Diesel	Diesel	Diesel
Stadt/über Land/gesamt	7,0/5,4/6,0	7,3/5,9/6,4	6,5/5,4/5,8
Schadstoffeinstufung	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ) g/km	158	169	152
Effizienzklasse	B	B	A
Tankinhalt l	68	54	71
Reichweite km	772	586	797
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung s			
0 – 80 km/h	3,9	5,6	5,6
0 – 100 km/h	5,8	8,5	8,2
0 – 130 km/h	9,8	14,8	13,4
0 – 160 km/h	15,8	24,7	20,9
0 – 180 km/h	21,4	36,8	28,5
0 – 400 m	14,1	16,1	15,9
Zwischenspur s			
60 – 100/80 – 120 km/h	3,4/4,4	4,9/6,8	4,6/5,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	240	216	230
Bremswege			
aus 100 km/h kalt m	35,7	36,9	34,8
aus 130 km/h kalt/warm	59,7/58,5	61,6/62,2	60,0/60,4
aus 160 km/h kalt	91	92	92
Innengeräusche			
bei 80 km/h letzter Gang	63	66	63
bei 100 km/h	64	67	64
bei 130 km/h	66	70	69
bei 160 km/h	69	74	72
Fahrversuche			
Slalom 18 m TC/ESP ein/aus	61,9/62,2	59,4/59,8	60,1/61,1
doppelter Spurwechsel km/h	126,5/128,6	120,4/121,8	123,4/123,8
Fahrdynamikbewertung			
Lenkpräzision	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuern		
ESP	konservativ/sportlich		
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll		
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.		
Kosten			
Festkosten Euro			
Steuer	411,–	338,–	304,–
Haftpflcht	459,–	530,–	413,–
Teilkasko ¹⁾	309,–	205,–	120,–
Vollkasko ²⁾	829,–	707,–	625,–
Unterhaltskosten im Monat ³⁾			
bei 15 000 km/Jahr Euro	339,–	304,–	291,–
bei 30 000 km/Jahr Euro	580,–	519,–	513,–
Grundpreis Euro	62 700,–	56 650,–	56 850,–

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 150 Euro SB; ³⁾ ohne Wertverlust



Volvo



Der kleinste Kofferraum korrespondiert mit der geringsten Zuladung. Der Innenraum ist wertig eingerichtet und natürlich weitestgehend digitalisiert



Land Rover



Der Land Rover hüllt seine Knorrigkeit in kühles Design. Offroad-Programme gibt es in Hülle und Fülle. Die Ladekante zum großen Stauraum liegt hoch



und wirkt schlecht adaptiert. Zudem verbraucht das langsamste Auto mit 9,2 l/100 km am meisten.

Ansonsten: Die Bedienung rund um das kleine Display mit Karten wie aus dem Kindermalbuch ist in weiten Teilen enigmatisch, die serienmäßig mit Leder bezogenen Sitze sehen komfortabler aus, als sie sind. LED-Scheinwerfer gibt es für kein Geld der Welt, der Notbremsassistent bremsst gelegentlich auch ohne Not, und die Bremsverzögerung ist in dieser Runde am mauesten. Da hilft die Offroad-Sonderbegabung wenig, denn frei nach BVB-Dortmund-Legende Adi Preißler gilt für die meisten Käufer: Entscheidend ist auf der Straße.

Auf die schwedische Art

Da sieht man den XC60 öfter, die Kunden stehen Schlange. Man kann das verstehen, denn Exterieur- und Interieurdesign sind attraktiv, die Einrichtung ist hochwertig und stilbewusst, das Platzangebot gegenüber dem Vorgänger spürbar gewachsen.

Für den Motor gilt das nicht; vorbei sind die Zeiten des legendären Fünfkender-Knurrhahns, bei vier Zylindern und zwei Litern Hubraum hört Volvo auf zu zählen. Auch wenn das vielen als Beweis fortschrittlichen Denkens gilt: Diese vier Zylinder klingen im so edel gemachten Volvo nach Behelf – vor allem bei hohen Drehzahlen, wo helles Dröhnen zu vernehmen ist. Beim betulichen Rollen hingegen summt der Turbodiesel leise vor sich hin, doch selbst da ist der Verbrauchsvorteil gegenüber dem bestens im Futter stehenden X3 mit 0,1 Litern keiner Rede wert.

Immerhin macht der Volvo viel aus seiner mit 235 PS geringsten Leistung und wirkt rundum ausreichend motorisiert – auch bei schneller Autobahnfahrt, wo die Luftfederung des Testwagens (2270 Euro) geschmeidiger agiert als auf Flickenteppich-Landstraßen. Dort fährt der XC60 leichtfüßig, aber am liebsten unhastig um Kurven. Auch er ist da weit entfernt von der willigen Präzision des BMW, der sich als einziger den Titel „Fahrerauto“ verdient.

Dass die Bedienung über den Zentralmonitor gelernt sein will und trotzdem ablenkt, wurde hier schon hinreichend thematisiert; auch dass die Assistenz bis zum teilautonomen Fahren sehr weitreichend ist. Das hilft dem nicht gerade billigen Volvo unterm Strich aber wenig. Der Sieg geht hier klar nach München.

FAZIT



1 BMW

So macht SUV Spaß. Toller Motor, kompetentes Fahrwerk, dazu viel Platz, Komfort und Sicherheit. Den hohen Preis gleicht der harmonische X3 auf diese Weise locker aus.



2 VOLVO

Der XC60 umgarnt mit kühler, dabei sympathischer Eleganz, mit viel Sicherheit und Modernität. Im Detail leistet er sich zwar Schwächen, die für Fans aber kein Thema sind.



3 LAND ROVER

Schön, dass Land Rover beim Disco Sport auf Offroad-Qualitäten achtet. Man hat ja ein Erbe zu bewahren. Doch „onroad“ fällt er weit zurück, und bei der Assistenz klaffen große Lücken.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	BMW X3 xDrive 30d	Volvo XC60 D5 AWD	Land Rover Dis- co. Sport SD4
Karosserie			
Raumangebot (20)	11	10	12
Außenabmessungen (5)	2	2	2
Kofferraum (15)	10	8	11
Zuladung (10)	6	6	6
Variabilität/Funktionalität (10)	8	7	9
Instrumente/Anzeige (5)	5	5	3
Bedienung (15)	13	10	10
Rundumsicht (10)	7	7	8
Qualitätsanmutung (10)	9	9	7
Summe (100)	71	64	68
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistent (40)	27	28	18
Licht (10)	9	9	6
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	4	5	3
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	2	2
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	7	5	3
Bremsweg (160 km/h) (5)	4	4	4
Pedalgefühl (5)	5	5	4
Fahrsicherheit (15)	14	13	13
Summe (100)	73	71	53
Komfort			
Federungskomfort (25)	20	18	16
Sitze vorn (15)	13	13	11
Sitze hinten (10)	8	8	7
Multimedia (20)	19	15	11
Komfort-Assistenzsysteme (10)	9	8	6
Klimatisierung (10)	8	9	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	4	4	3
Geräuscheindruck (5)	4	3	3
Summe (100)	85	78	64
Antrieb			
Laufkultur (10)	9	7	7
Durchzugskraft (10)	8	8	8
Leistungsentfaltung (5)	5	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	9	7	6
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	9	7	7
Zwischenbeschleunigung (5)	4	3	3
Testverbrauch (20)	8	8	7
Lademöglichkeiten (10)	–	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–	–
Reichweite (5)	4	5	3
Summe (100)	56	48	44
Fahrverhalten			
Fahrdynamik (20)	7	5	4
Handling/Fahrspaß (25)	21	18	14
Lenkung (20)	18	15	13
Wendekreis (10)	0	1	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	13	13	15
Geradeausl./Windempfl. (10)	9	9	9
Summe (100)	68	61	56
Umwelt			
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	12	12	9
Emissionen nach NEFZ (10)	4	4	2
Abgasreinigung (5)	5	3	3
Summe (50)	21	19	14
Eigenschaftswertung (550)	374	341	299
Kosten			
Grundpreis* (25)	19	24	25
Ausstattung* (10)	9	5	10
Aufpreisgestaltung (5)	3	3	3
Wiederverkaufschancen (10)	7	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	9	10	9
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	13	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15	14
Garantie (10)	7	5	6
Summe (100)	82	84	89
Gesamtwertung (650)	456	425	388

* Bester erhält volle Punktzahl

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Achim Hartmann

Fürst Class

Die Ambitionen blitzen dem neuen Touareg gleißend hell aus dem großen Grill. Er tritt an, um dicke Pflöcke einzuschlagen in jener SUV-Klasse, wo sich Platz, Kraft und Alleskönnertum zu First-Class-Luxus verdichten. Sein Konkurrent: der Mercedes GLE. In Würde gereift, aber längst nicht alt, wie wir seit Heft 10/18 wissen.



IM VERGLEICH

MERCEDES GLE 350 d 4Matic: 258 PS, 620 Nm, 3,5 Tonnen Anhängelast, ab 65 331 Euro (derzeit einziges Modell der Baureihe)	VW TOUAREG 3.0 TDI V6: 286 PS, 600 Nm, 3,5 Tonnen Anhängelast, ab 60 675 Euro (momentan einziges Modell der Baureihe)
---	--



In Heft 10 schaffte es der Mercedes als Benzinern noch ganz hoch aufs Podest, weil der BMW X5 plötzlich richtig alt wirkte und der Porsche Cayenne seine Brillanz durch eine Schnappatmung auslösende Preisgestaltung verschattete. Nun gibt es den GLE nur noch mit Dreiliter-Diesel, was sich aufs Beste trifft: Denn auch der neue Touareg ist vorerst einzig als 3.0 TDI V6 bestellbar.

Natürlich nutzt er alle Technik-Leckereien, die der konzerneigene Modulare Längsbaukasten bietet. Der Testwagen kommt also mit sämtlichen Fahrwerksoptionen von Allradlenkung über Luftfederung bis zum aktiven Wankausgleich durch verstellbare Stabilisatoren, was den Grundpreis inklusive der 20-Zoll-Räder schon mal um rund 8000 Euro erhöht.

Vom Kleinen im Großen

Und natürlich ist auch das Innovision Cockpit verbaut, das bei deaktivierter Zündung wie ein schwarzer, geheimnisvoller See im Cockpit liegt (siehe Connectivity-Check). Messerscharf aufgelöste Google-Earth-Karten in Cinemascope zeichnen es ebenso aus



161

cm

Innenbreite bietet der Touareg vorn – man kann sich zur Not gut aus dem Weg gehen. Beim GLE sind es 156 Zentimeter. Hinten toppt der VW den Mercedes um vier Zentimeter

wie ein überraschend sparsamer Umgang mit dem verfügbaren Raum. Der lässt einen das ärgerliche Kleine im eindrucksvollen Großen entdecken: Ein Lämpchen im Hauptinstrument zur Anzeige, ob automatisches Licht, Abblend- oder Schlechtwetterlicht aktiviert sind, wäre schon schön.

Und die winzigen Touch-Felder in den zahlreichen Untermenüs oder die Bedienfelder für Sitz- oder Raumklima im fahrenden Auto zu treffen, ohne den Blick allzu lange von der Straße zu nehmen, ist gar nicht mal so leicht. Da wirkt – Modernität hin oder her – der Mercedes weniger angejährt, als es die vielen konventionellen Schalter und Tasten anfangs glauben machen, zumal es ja noch den Controller zwischen den Sitzen gibt. Mit ein wenig Eingewöhnung ist der dank haptischer Rückmeldung blind zu bedienen.

Doch auch beim GLE muss man gelegentlich in Untermenüs, etwa zur erweiterten Einstellung der Sitze, deren Grundfunktionen sich wie beim Touareg (gegen Aufpreis) auch per Miniatur-Sitz-Schaltereinheit steuern lassen. Während sich bei den sehr

empfehlenswerten Multikontursitzen des GLE (1309 Euro) aber nur die Lehnenwangen auf Maß schneiden lassen, erlauben die fein belebten Ergo-Comfort-Sitze des VW für 4650 Euro samt elektrischer Verstellung und Sitzheizung vorn, Rücksitzlehnen-Fernentriegelung und mehr sogar eine Anpassung der Sitzflächenbreite. Die lernt man schnell schätzen und fühlt sich nochmals besser aufgehoben als im Mercedes.

Komfort geht weiter

Der Mercedes hat sich ja einen Namen gemacht als Langstreckenauto mit sanfter Federung, geringem Geräuschniveau und üppigem Raumangebot auf komfortablen Polstern für bis zu fünf Personen. Ein starker Kauf mithin und noch immer einfach zu gut, um sich vom neuen Rivalen deklassieren zu lassen.

Aber wie schon bei den Sitzen zeigt der sehr wirkungsvoll schalldämmte VW in nahezu allen Punkten noch mehr Talent für die beflissene Dienstbarkeit, derentwegen man einen großen SUV anschafft. Okay, beim Start und beim Losfahren klingt es im eindrucksvoll hochwertig ver-



MERCEDES GLE

Die Einrichtung wirkt etwas altväterlich, doch Raumangebot und Funktionalität stimmen. Auf Sport neigt die Airmatic zu unwürdigem Hoppeln. Comfort passt viel besser





VW TOUAREG

Übers XXL-Display lässt sich nahezu alles touchen und tunen. Diverse Fahrprogramme gibt es im Offroad-Paket für 650 Euro. Die Ladefläche ist nahezu eben, die Rücksitzbank hochvariabel



GULDES CONNECTIVITY-CHECK

Innovision Cockpit im Touareg

So viel Display gab es bei VW noch nie: Das große Infotainment-Paket im Touareg soll jedoch auch mit umfassender Vernetzung und einfacher Bedienung glänzen.

■ Hat da etwa jemand Tesla gesagt? Mit seinem 15-Zoll-Hauptdisplay und dem digitalen Kombi-Instrument rückt der Touareg dem Model X auf den Leib. Im 3500 Euro teuren Paket Innovision Cockpit sind auch die große Navis Discover Premium samt Verkehrszeichenerkennung und einiger Online-Funktionen sowie eine Smartphone-Schnittstelle mit induktiver Ladefunktion enthalten.

Über das große Display werden zudem Klima- und Sitzfunktionen gesteuert, als einzigen mechanischen Knopf gibt es eine Lautstärke-Drehwalze in der Mittelkonsole. Durch die eingebaute eSim-Karte ist der Touareg immer online, empfängt Echtzeit-Staudienste, zeigt Spritpreise an und wechselt bei schlechtem UKW- und DAB-Empfang auf Internet-Radio. Insgesamt klappt die

Bedienung über den schnell reagierenden und klar strukturierten Touchscreen ohne größere Probleme, obwohl sich einige Online-Funktionen nur über Umwege ins Menü aufspüren lassen. Darüber hinaus nutzt das System nicht immer die gesamte Bildschirmgröße. Die Spracheingabe versteht zudem deutlich weniger Befehle als die Topsysteme von Mercedes und BMW.



Apple Carplay nutzt nicht die volle Display-Fläche und läuft nur via USB



Bei schwachem Empfang wechseln UKW- und DAB-Tuner auf Web-Radio



Rechts neben der großen Navi-Karte ist noch Platz für Zusatzanzeigen

FAZIT



Evolution statt Neustart

Wer die bisherigen VW-Systeme beherrscht, wird sich auch im Touareg auf Anhieb zurechtfinden. Der große und schnell reagierende Touchscreen sieht nicht nur spektakulär aus, die XL-Navi-Karte erleichtert auch die Routenplanung. Bei Sprachbedienung und Online-Funktionen gibt es noch Luft nach oben.



arbeiteten Innenraum schon ziemlich bassig mit leicht aggressivem Unterton. Doch in Fahrt ist von beiden Motoren nicht mehr viel zu hören. Und der VW demonstriert gegenüber dem ebenfalls mit Luftfederung und Wankstabilisierung (zusammen 6250 Euro) aufgerüsteten Mercedes, dass es immer noch ein bisschen besser geht. Querrinnen oder tief liegende Gullydeckel, die der GLE nicht verschweigt, kommen im Touareg – wenn überhaupt – wie aus weiter Ferne durch. Dauergewellte Landstraßen pendelt er mit nur minimalem Karosseriewanken aus, während der GLE da schon unruhiger wird.

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

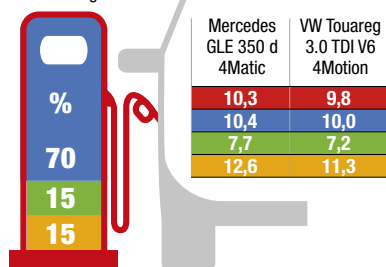
Testverbrauch

Zusammensetzung:

70 % **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)

15 % **Eco**: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)

15 % **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



Schon der GLE macht sich ziemlich breit. Der Touareg legt noch einmal fünf Zentimeter drauf



2281 kg

bringt der voll ausgestattete Touareg auf die Waage – und ist damit gut einen Zentner leichter als der kleinere GLE. Die Leichtbaubemühungen in Wolfsburg scheinen zu fruchten

Fahrdynamisch wirft der Touareg dann seine Allradlenkung ins Spiel, die ihm zwischen den Pylonen höheren Speed erlaubt als dem gewiss nicht unflotten GLE. Wissen für die Galerie, denn den Alltag betrifft dies wohl nicht – wie auch der Umstand, dass der VW im Extrem etwas später ins leichte Untersteuern gerät und beim Eintauchen in den Grenzbereich mit einer Spur mehr Lenkpräzision und -transparenz aufwartet.

Der Mercedes liegt dafür bei Normal-Speed einen Tick harmonischer und ausgesprochen stimmig in der Hand. Gleichmaßen hohes Niveau zeigen beide wiederum, wenn es durch schnelle Autobahnkurven geht. Ein Ex-VW-Vorstand würde wohl sagen: Da wackelt nichts.

Frieden auf dem Ponyhof

Der breitere und längere Touareg bietet noch mal mehr Platz als der gewiss nicht beengende GLE, was nicht wirklich überrascht. Dazu macht er dank seiner verschiebbaren Rückbank mit dreiteilig klappbarer Lehne auch das bessere Variabilitätsangebot, zieht bei Zuladung (569 zu 615 Kilogramm) und maximalem Laderaum (1800 zu 2010 Liter) jedoch den Kürzeren.

Mit Head-up-Display (1300 Euro) und Nachtsicht-Assistenz (1820 Euro) toppt der neue Groß-Volkswagen den an Sicherheits- und Komfortassisten-

ten sehr reichen GLE aber wieder und entstresst mit dem Trailer Assist (1300 Euro mit elektrisch betätigter Anhängerkupplung). Nie mehr feixende Gesichter oder verschrammtes Blech, wenn es gilt, den Pferdeanhänger auf den letzten freien Stellplatz am Ponyhof zu bugsieren.

Ohne Anhänger zeigt der Touareg, dass seine 28 Mehr-PS nicht nur auf dem Papier vorhanden sind. Bei Vollgas lässt er den objektiv gut motorisierten Mercedes klar hinter sich, ohne aber im Alltag souveräner zu wirken. Denn während der GLE 350 d beim sachten Beschleunigen einfach vom satten Drehmoment lebt, leidet der Touareg 3.0 TDI unter vorzeitigem Ganggequirle und schaltet oft unnötig zurück. Die richtige Übersetzung sucht er obendrein meist erst beim Beschleunigen im Kurvenausgang, während der Mercedes da schon längst alles aufs Feinste geregelt hat – passgenaues Zurückschalten beim Anbremsen inklusive.

Trotzdem geht der Sieg an den Touareg, der natürlich mit seiner zukunftsicheren Euro-6d-Temp-Einstufung auch wertstabiler sein dürfte als der betagte Mercedes. Der kann jedoch kurz vor der Ablösung erhobenen Hauptes vom Platz gehen.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Hans-Dieter Seufert

DATEN UND -MESSWERTE

[illegible]

¹⁾ verschiebbare Rücksitzbank auf vorderster Position; ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 150 Euro SB; ⁴⁾ ohne Wertverlust

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW Touareg 3.0 TDI	Mercedes GLE 350 d 4Matic
Karosserie		
Raumangebot (20)	13	12
Außenabmessungen (5)	2	2
Kofferraum (15)	11	12
Zuladung (10)	7	8
Variabilität/Funktionalität (10)	9	7
Instrumente/Anzeige (5)	5	4
Bedienung (15)	9	11
Rundumsicht (10)	7	7
Qualitätsanmutung (10)	9	8
Summe (100)	72	71
Sicherheit		
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	27	26
Licht (10)	9	9
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	3	3
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	1	1
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	1	2
Bremsweg (170 km/h) (5)	4	4
Pedalgefühl (5)	4	4
Fahrsicherheit (15)	13	13
Summe (100)	62	62
Komfort		
Federungskomfort (25)	22	19
Sitze vorn (15)	14	13
Sitze hinten (10)	7	7
Multimedia (20)	19	17
Komfort-Assistenzsysteme (10)	10	10
Klimatisierung (10)	10	8
Innengeräusch-Messwerte (5)	5	4
Geräuscheindruck (5)	4	4
Summe (100)	91	82
Antrieb		
Laufkultur (10)	8	8
Durchzugskraft (10)	8	8
Leistungsentfaltung (5)	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	7	9
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	8	7
Zwischenbeschleunigung (5)	3	3
Testverbrauch (20)	7	6
Lademöglichkeiten (10)	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–
Reichweite (5)	5	5
Summe (100)	49	49
Fahrverhalten		
Fahrdynamik (20)	7	5
Handling/Fahrspaß (25)	19	19
Lenkung (20)	18	18
Wendekreis (10)	1	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	15	15
Geradeausl./Windempfl. (10)	9	9
Summe (100)	69	67
Umwelt		
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	8	6
Emissionen nach NEFZ (10)	12	6
Abgasreinigung (5)	3	3
Summe (50)	23	15
Eigenschaftswertung (550)	366	346
Kosten		
Grundpreis* (25)	23	25
Ausstattung* (10)	8	10
Aufpreisgestaltung (5)	4	4
Wiederverkaufschancen (10)	8	6
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15
Garantie (10)	5	5
Summe (100)	88	90
Gesamtwertung (650)	454	436

* Bester erhält volle Punktzahl

FAZIT



1 vw

So grimmig, wie er aus seinem Chromgrill auf die Welt schaut, so grimmig punktet der Touareg auch. Das mit allen Technik-Zutaten getunte Fahrerlebnis ist beeindruckend.



2 MERCEDES

Der 2011 als ML gestartete GLE gehört noch nicht zum alten Eisen, denn er macht seinen Job komfortabel, sicher und auf Wunsch auch agil, ohne dass es irgendwo zwickt.

SUV im Gelände

SUV sind keine Offroader. Aber sie wühlen sich, richtig bewegt, nicht untalentierte durchs Gelände. Diese acht Grundregeln gilt es zu beachten.

Auch ein Lifestyle-SUV wie der Range Rover Evoque kraxelt sehr manierlich



Auf die richtigen Reifen achten: Selbst Reinhold Messner hätte den Mount Everest nicht in Sportschuhen erklommen. Auch SUV funktionieren – Allradantrieb hin oder her – im Gelände erst ordentlich mit den passenden Reifen. Viele SUV stehen serienmäßig auf sogenannten Street-Terrain-Reifen (ST). Diese sind mit ihrem wenig grob geschnittenen Profil hauptsächlich für die Straße und nur bedingt fürs Gelände gebaut. In leichtem Gelände funktioniert das noch, aber sobald der Untergrund steil, rutschig und geröllig wird, sollte auf grobstolligere All-Terrain-Reifen (AT) umgerüstet werden. Auch im Winter ist der Allradantrieb keine Ausrede, auf Sommerreifen weiterzufahren, denn:

Alle Autos sind Allradbremsen. Der Allradantrieb bietet keine Vorteile beim Bremsverhalten. Im Gegenteil, die oft schwereren SUV neigen tendenziell zu etwas längeren Bremswegen. Daher sollte bei all der zusätzlichen Traktion und damit Geschwindigkeit, die aufgebaut werden kann,



Neugierig geworden?

Mehr zum Thema gibt es im „Bloch erklärt“-Video auf youtube.com/automotorundsport. Jetzt QR-Code scannen und mehr erfahren



nicht vergessen werden, dass das Tempo auch wieder abgebremst werden muss. Auf rutschiger Fahrbahn (Nässe, Schnee) sollten große und schwere SUV eher vorsichtiger als mutiger gefahren werden.

Offroad wird nicht gerast. Sicher, die Tempoverführung ist groß, wenn die Traktion stimmt und das Ego sich auf einer Rallye-Sonderprüfung wähnt. Umso ernüchternder ist dann das Geräusch, wenn ein vor Übermut übersehener Felsbrocken die Reifen oder die Ölwanne aufschlitzt. Zu hohes Tempo vermindert die Fahrzeugkontrolle. Daher sollte die Geschwindigkeit nach dem Grundsatz „So langsam wie möglich, so schnell wie nötig“ gewählt werden.

Offroad zu langsam fahren kann auch ein Fehler sein. Wenn die Traktion fehlt, hilft etwas Schwung. Besonders Fahrer von rein frontgetriebenen SUV sollten darauf achten, rutschige Steigungen mit dem richtigen Maß an Zug zu nehmen. Aber Vorsicht, es warten zwei besonders prominente Fallen: Am Fuß des An-

stiegs kann es sein, dass durch zu wenig Böschungswinkel beim Eintauchen die Frontschürze abgerissen wird, und am Ende des Anstiegs sollte das Tempo nicht so hoch sein, dass eine Flugeinlage über die Kante folgt.

Geländesichtung und Routenwahl nicht vergessen. Es ist keine Schande, sondern sehr klug, im unbekannten Terrain anzuhalten, um die Wegverhältnisse zu überprüfen. Nicht nur die Fahrtechnik, sondern auch die intelligente Wahl der Strecke gehört zu einem guten Offroad-Fahrer dazu. SUV sind im Vergleich zu echten Offroadern am Unterboden nicht so geschützt. Daher ist es nicht nur wichtig, anzukommen, sondern auch, die Strecke mit der geringsten Materialbelastung auszuwählen.

Hang rückwärts nur im Rückwärtsgang. Wer den Hang Heck voraus wieder runtermuss, sollte dabei nicht im Leerlauf auf der Radbremse fahren. Die Lenkfähigkeit wird durch blockierende Räder eingeschränkt und es besteht die Gefahr, dass sich das Auto querstellt und sogar kippt. Wer sich am Hang festgefahren hat und rückwärts wieder bergab fahren muss, sollte dies immer mit eingelegtem Rückwärtsgang und der Motorbremswirkung tun. Fühlt sich komisch an, ist aber viel sicherer.

Vorsicht beim Schalten und Kuppeln. Wer am Hang plötzlich auf die Idee kommt, zu schalten, riskiert, dass der Motor abstirbt. Wer in der falschen Situation kuppelt, riskiert ebenfalls schlagartig kritische Situationen. Am sichersten ist der SUV im Gelände unterwegs, wenn alle seine Räder angetrieben sind.

Traktionskontrolle im Extremfall ausschalten. Bei vielen SUV regeln intelligente Fahrprogramme das richtige Maß an Schlupf. Aber gerade auf sehr losem Untergrund oder Schnee wird ein sehr hohes Maß an Rad-schlupf zum Anfahren benötigt. Da kann eine Traktionskontrolle kontraproduktiv sein, weil sie Leistung wegnimmt. Dann muss sie abgeschaltet werden.

Foto: MPS TV

DER NEUE JAGUAR E-PACE

LÄSST NIEMANDEN UNBEWEGT.



JETZT SCHON AB 179,- € MTL. LEASEN.*

Nicht zu übersehen: Der neue E-PACE ist ein echter Jaguar, bei dem Herz und Verstand Hand in Hand gehen. Mit beeindruckender Fahrdynamik und erstaunlicher Vielseitigkeit. Einer, der Sie bewegt wie kein Zweiter: unser erster Kompakt-SUV.

Überzeugen Sie sich selbst im Rahmen einer Probefahrt bei Ihrem Jaguar Partner.

LEASINGANGEBOT

E-PACE Diesel D150 (Schaltgetr.)/E-PACE Benzin P200 (Autom.)

Monatliche Leasingrate	179,- €*/249,- €*
Barpreis	35.625,- € / 40.225,- €
Leasingsonderzahlung	7.449,- € / 8.000,- €
Laufzeit	36 Monate
Gesamtfahrleistung	45.000 km
Sollzinssatz p. a. fest	- 3,17 % / - 3,25 %
Effektiver Jahreszins	- 3,13 % / - 3,20 %
Gesamtbetrag	13.893,- € / 16.964,- €

THE ART OF PERFORMANCE

* Alle Preise inklusive 19 % MwSt. zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Ein Angebot, vermittelt für die Jaguar Bank, eine Zweigniederlassung der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn. Widerrufsrecht nach § 495 BGB für Verbraucher. Jaguar E-PACE D150 2.0L mit 110 kW (150 PS) (Schaltgetr.) - Jaguar E-PACE P200 mit 147kW (200 PS) (Autom.): Kraftstoffverbrauch in l/km: 8,3-5,3 (komb.); CO₂-Emissionen (komb.) in g/km: 190-141; CO₂-Effizienzklasse: D-A; VO(EG) 692/2008. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Ihre Meinung ist gefragt

INFO

Teilnahmebedingungen

■ Um zur Wahl zu kommen, gehen Sie bitte im Internet auf

www.leserumfragen.de/autonis

Nach der Registrierung mit dem Code **Z789** senden wir Ihnen einen persönlichen Teilnehmerlink per E-Mail zu. Damit gelangen Sie direkt zur Umfrage, wo Sie anschließend per Mausklick die zur Bewertung stehenden Modelle in den jeweiligen Kategorien wählen können.

An der großen auto motor und sport-Wahl „Autonis – Beste Design-Neuheit 2018“ kann jeder, aber nur Einzelpersonen, teilnehmen – mit Ausnahme der Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart und deren Familienangehörigen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Zur Anforderung des Teilnehmerlinks ist eine eigene permanente E-Mail-Adresse anzugeben. Der Teilnehmer muss damit einverstanden sein, dass er als Gewinner mit Namen und Wohnort genannt und sein Foto veröffentlicht wird.

Einsendeschluss ist der 22. Juli 2018.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, ebenso eine Barauszahlung des Gewinns. Die Teilnahme ist erst ab 18 Jahren möglich.



Minicars

- A1: FORD KA+ ACTIVE
- A2: SEAT Mii
- A3: TOYOTA AYGO
- A4: VW UP GTI

Kleinwagen

- B1: BMW i3
- B2: HONDA JAZZ
- B3: HYUNDAI i20
- B4: MINI
- B5: SKODA FABIA
- B6: VW POLO

Kompaktwagen

- C1: CITROËN C4 CACTUS
- C2: FORD FOCUS
- C3: HYUNDAI i30 FASTBACK
- C4: KIA CEE
- C5: LEXUS CT
- C6: MERCEDES A-KLASSE
- C7: NISSAN LEAF
- C8: SUBARU IMPREZA
- C9: TOYOTA AURIS

Mittelklasse

- D1: KIA OPTIMA
- D2: MAZDA 6
- D3: MERCEDES C-KLASSE
- D4: PEUGEOT 508
- D5: VOLVO V60

Oberklasse

- E1: AUDI A6
- E2: AUDI A7 SPORTBACK
- E3: AUDI A8
- E4: BMW SECHSER GT
- E5: JAGUAR XF SPORTBRAKE
- E6: MASERATI Ghibli
- E7: MERCEDES CLS
- E8: MERCEDES-AMG GT 4-TÜRER
- E9: PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO
- E10: ROLLS-ROYCE PHANTOM

Sportwagen

- F1: ASTON MARTIN VANTAGE
- F2: BENTLEY CONTINENTAL GT
- F3: BMW M2 COMPETITION

- F4: CHEVROLET CAMARO
- F5: FORD MUSTANG
- F6: McLAREN SENNA
- F7: PORSCHE 718 CAYMAN GTS
- F8: PORSCHE 911 GT3 RS

Cabrios

- G1: ASTON MARTIN DB11 VOLANTE
- G2: BMW i8 ROADSTER
- G3: CHEVROLET CAMARO CABRIO
- G4: CITROËN E-MÉHARI
- G5: FERRARI PORTOFINO
- G6: FORD MUSTANG CABRIO
- G7: MERCEDES C CABRIO
- G8: MERCEDES S CABRIO
- G9: MINI CABRIO
- G10: PORSCHE 718 BOXSTER GTS

Kompakte SUV/ Geländewagen

- H1: BMW X2
- H2: CITROËN C3 Aircross
- H3: CITROËN C5 Aircross
- H4: DACIA DUSTER

- H5: FORD ECOSPORT
- H6: HYUNDAI KONA
- H7: HYUNDAI NEXO
- H8: HYUNDAI TUCSON
- H9: JAGUAR E-PACE
- H10: KIA STONIC
- H11: LEXUS UX
- H12: LEXUS NX
- H13: MAZDA CX-3
- H14: SEAT ARONA
- H15: SUBARU FORESTER
- H16: TOYOTA RAV4
- H17: VOLVO XC40
- H18: VW T-ROC

Große SUV/ Geländewagen

- I1: AUDI Q8
- I2: BMW X3
- I3: BMW X4
- I4: BMW X5
- I5: FORD EDGE
- I6: HYUNDAI SANTA FE
- I7: INFINITI QX50

- I8: JAGUAR I-PACE
- I9: JEEP WRANGLER
- I10: JEEP CHEROKEE
- I11: KIA SORENTO
- I12: LAMBORGHINI URUS
- I13: LEXUS RX L
- I14: MERCEDES G-KLASSE
- I15: PORSCHE CAYENNE
- I16: RANGE ROVER SPORT
- I17: RANGE ROVER
- I18: ROLLS-ROYCE CULLINAN
- I19: TOYOTA LAND CRUISER
- I20: VW TOUAREG

Vans

- J1: BMW ZWEIER ACTIVE/ GRAN TOURER
- J2: CITROËN BERLINGO
- J3: OPEL COMBO
- J4: PEUGEOT RIFTER
- J5: VW GOLF SPORTSVAN

auto motor sport **autonis**
LESERWAHL BESTE DESIGN-NEUHEIT 2018

Mehr als 90 neue Modelle und Facelifts präsentierten die Hersteller in den letzten zwölf Monaten. Wählen Sie Ihre Design-Favoriten, und sichern Sie sich damit die Chance, einen Kia Stonic zu gewinnen.



Der Gewinn:

Kia Stonic 1.4 Vision

In dieser Version ist der SUV reichhaltig ausgestattet und wird von einem 1,4-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 99 PS angetrieben (Verbrauch in l/100 km: innerorts 7,0; außerorts 4,6; kombiniert 5,5; CO₂-Emission: kombiniert 125 g/km; Effizienzklasse: C). Der Gesamtwert des Stonic inklusive Zweifarblackierung beträgt 20 500 Euro.



Brite

recht freundlich

Zum 40. Mal feiert die Mini-Fangemeinde sich,
den kleinen Briten und das Leben überhaupt.
Diesmal im sonnigen Portugal. Was für ein Spaß!





Viele Besucher sind Wiederholungstäter



Gelöst: das Problem richtungs-
streitender Paare. Gas geben und
bremsen kann aber nur einer



Es gibt Fleisch!
Gut gelaunte Kulinarik
gehört einfach dazu





Den habe ich mir gegönnt: BMW-DOHC-Zylinderkopf zur Leistungssteigerung



Saubere Leistung: Die Wege zu mehr Power sind höchst unterschiedlich, doch ohne Liebe geht gar nichts



Dem haben sie welche geklebt: Die Mutter des Besitzers war bei der Post. Echt!



Der Tod steht ihm gut: ehemaliger Leichenanhänger als Schlafwagen

Manche Autotreffen finden auf verlassenem Flugfeldern in mürrischer Pampa, auf schlammigen Wiesen oder irgendwelchen Großparkplätzen statt. Toll. Noch toller: das International Mini Meeting 2018. Vom Atlantik weht eine sanfte Brise herüber, die Sonne kitzelt auf der Nase, während Baumgruppen Schatten spenden. Praia de Mira, ein Seebad an der portugiesischen Küste, hält, was der Name verspricht: blauen Himmel, Sandstrand und ausreichend Platz zwischen Lagune und Campingplatz.

Und der füllt sich standesgemäß mit rund 2500 Besuchern und ihren etwa 1000 Mini. Ob voll restaurierter 60er-Jahre-Klassiker, grottiger Daily-Drivers, exotische Ableger wie Pickup, Wolseley und Wohnmobil oder die moderne Truppe der drei New-Mini-Generationen: Alle Besucher eint der Spaß am kleinen Briten. Für viele von ihnen ist schon der Weg das Ziel. Nehmen wir nur die Clique aus der Slowakei – insgesamt zwölf Tage auf Achse von Bratislava über Bozen, Genf, Nizza, Barcelona, Madrid, Praia und zurück. Für viele ist das IMM eine Pflichtveranstaltung. Eine, die sich aktuell zum 40. Mal jährt. So lange trifft man sich an wechselnden Plätzen in Europa, jedes fünfte Jahr ist UK gesetzt, für 2020 bewirbt sich unter anderem Deutschland.

Großer Spaß am Mini

Wenn es klappt, würde das für Jutta und ihren Classic Mini Heimvorteil bedeuten. Dann könnte der 86er mal etwas ausspannen. Nicht wie in diesem Jahr, wo Jutta ihn in rund 24 Stunden nonstop von Wiesbaden nach Portugal trieb. Ihr genühten Kaffee und Energy-Drinks, ihm ein paar Tankstopps. Okay, über 745 000 Kilometer machen den Mini vermutlich gelassen. Und zum Thema Komfort empfiehlt Jutta den besser gepolsterten Taxisitz und verlängerte Schienen. Damit werde der Kleine zum Langstreckenmobil – meint sie.

Überhaupt scheint für Mini-Fans nichts unmöglich. Weil der offene Moke 1978 offiziell nicht lieferbar war, bestellte Hartmut von Tzschoppe Teile wie Karosserie, Verdeck und Hilfsrahmen aus dem Ausland und verheiratete das Ganze mit einem zerknautschten Innocenti – um damit direkt gen Marokko zu starten. Die Reise hat ihm nicht geschadet, der luftige Spaßmacher sieht heute noch gut aus, 2018 in Praia de Mira.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Günter Schmied



Friedliche Koexistenz:
ob Classic oder 2018er
– Hauptsache Mini



„In 24
Stunden
nonstop
von
Wiesbaden
zum Treffen
nach
Portugal?
Mit dem
Mini kein
Problem“

Jutta „Moose“
Büdel



Der Mini Marcos: Ein Faible für Exoten hilft, den Halbtonner zu mögen



Moke my day: Genau dafür ist der offenste aller Mini gemacht. Mit Freunden und -innen samt Anhang Spaß haben. Ungezwungen, luftig. Wuff!

automarkt

Hier finden Sie Ihr Traumauto!

3 TOP-ANGEBOTE



Bentayga W12 BENTLEY STUTTGART, EZ 03/2018, 14500 km, 447 kW (607 PS), Glacier White, Navi, Klima, Xenon, SHZ., 197.900,- € (MwSt. awb.) Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppe-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2055-119, www.gohm.de H



750Li xDrive Edition Exclusiv, EZ 02/2017, 7500 km, 330 kW (448 PS), schwarz, Leder rauchweiß, Inzahlg. möglich, UVPE: ca. 190.000,- €, wie neu, 99.500,- € (MwSt. awb.) SAVEX GmbH, Stettiner Str. 25 A, 76139 Karlsruhe, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H



911 Carrera Cabrio (993), EZ 02/1997, 93.749 km, 210 kW (285 PS), Ozeanblau, Klima, EUR 86.911,-, Porsche Zentrum Garmisch-Partenkirchen, Heitz Sportwagen GmbH, An der Zugspitze 6, 82491 Grainau, Tel. +49 8821 9319-90, www.porsche-garmisch.de H

und weitere 162 Kleinanzeigen mit Premium-Angeboten auf 16 Seiten

Themen

- | | |
|---|------------------------------------|
| 74 Gebrauchtwagen:
Renault Captur | 80 Service:
Kaufberatung |
| 75 Gebrauchtwagen:
VW Phaeton | |

Angebote

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| A 76 Alfa Romeo | 83 Mini |
| 76 Audi | 83 Morgan |
| B 76 Bentley | O 83 Oldtimer |
| 76 BMW | P 84 Porsche |
| 77 BMW Alpina | R 87 Renntransporter |
| 77 Wiesmann | S 87 Seat |
| C 77 Cadillac | 87 Skoda |
| 77 Citroën | 87 Smart |
| F 77 Ferrari | 87 Subaru |
| H 77 Honda | T 87 Tesla |
| J 77 Jaguar | V 87 Volvo |
| 78 Arden | 87 VW |
| 78 Jeep | 87 Geschäftsverbindungen |
| L 78 Lamborghini | 87 Immobilien |
| 78 Lotus | 87 Modellautos |
| M 78 Mazda | 87 Veranstaltungen |
| 78 Mercedes | 87 Verschiedenes |
| 83 MG | 87 Zubehör |

So verkaufen Sie Ihr Auto

- 88** Verkaufen Sie Ihr Auto mit unserer Print- und Online-Kombi!
<http://automarkt.auto-motor-und-sport.de>
 Oder nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf: Tel. 0711-182-188,
 E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de

meinautohaus.de

Perfekt im Netz!
 Ihre Website-Profis
 fürs Autohaus

powered by **auto
motor
sport**



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

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

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

Renault Captur

Der kleine SUV startete 2013 als längerer, höherer und geräumigerer Ableger des Clio. Technisch bereitet der Fronttriebler wenig Probleme.



Ein Dreizylinder und drei Vierzylinder stehen zur Wahl, alle mit Turboaufladung und Abgasreinigung nach Euro 6



Der Kofferraum ist mit 377 Litern ordentlich bemessen. Je nach Ausstattungslinie gibt es einen doppelten Ladeboden

DEKRA MÄNGELWERTUNG					
Renault Captur, Modelljahr 2013					
Laufleistungsklasse bis 50.000 km			Mängelhäufigkeiten		
+	++	++	+	+	+
Laufleistungsklasse 50.000–100.000 km			Mängelhäufigkeiten k. A.		
k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Laufleistungsklasse 100.000–150.000 km			Mängelhäufigkeiten k. A.		
k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Laufleistungsklasse 150.000–200.000 km			Mängelhäufigkeiten k. A.		
k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Fahrwerk Lenkung			Motor Umwelt Elektrik Elektronik, Licht		
+	+	+	+	+	+
Bremsanlage			Karosserie Innenraum		
+	+	+	+	+	+

0 = Durchschnitt

Was sagen die DEKRA-Prüfer?

Da der Captur rund 100 kg schwerer als der Clio ist und offenbar intensiver genutzt wird, weist die Bremsanlage teilweise schon recht früh Verschleiß auf. Am häufigsten wurden jedoch nicht korrekt eingestellte Lichtanlagen bemängelt. Insgesamt macht der noch junge Franzose allerdings wenig Probleme bei der Hauptuntersuchung.

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der kleine Dreizylinder TCe 90 verbraucht zwar weniger als die größeren Vierzylinder, ist aber auch etwas durchzugsschwach. Der 118 PS starke TCe 120 EDC wirkt spürbar kräftiger – ebenso wie der starke Diesel, der jedoch im NO_x-Abgastest negativ auffiel.

	TCe 90	TCe 120 EDC	dCi 110
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	898	1197	1461
Leistung	66 (90)	87 (118)	66 (90)
	bei 1/min	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	140 bei 2250	205 bei 2000	220 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1259/423	1277/467	1275/480
Länge x Breite x Höhe	4122 x 1778 x 1566	4122 x 1778 x 1566	4122 x 1778 x 1566
Gepäckraum	455–1235	455–1235	455–1235
Höchstgeschw.	171	192	171

200? Welches Modelljahr?

Bis zum Facelift 2017 gab es beim Captur kaum Änderungen, aber zwei Rückrufe: 2015 wurden die Bremsschläuche in allen Modellen getauscht. Die zwischen 2013 und 2015 gebauten Diesel mit 110 PS wurden 2017 wegen Fehlern bei der Abgasreinigung in die Werkstatt beordert.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Unter Sicherheitsgesichtspunkten ist bereits die Basislinie Expression ausreichend. Mehr Ablagen, einen doppelten Kofferraumboden, Radio, Navigationsgerät und Klimaautomatik bietet die zweithöchste Ausstattungslinie Luxe, die rund 3900 Euro Aufpreis kostete.

Was kostet er?

Den 118 PS starken Benzinern in der Ausstattungslinie Luxe gibt es für etwa 12 000 Euro in gutem Zustand, der kleinere TCe 90 startet bei 7500 Euro. Captur mit Dieselmotor sind generell seltener zu finden, für Modelle mit 110 PS sind etwa 10 000 Euro fällig.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	TCe 90	TCe 120	dCi 90	im Jahr	TCe 90	TCe 120	dCi 90
2017	11 172,-	13 624,-	12 509,-	Steuer	56,-	84,-	143,-
2016	9975,-	12 165,-	11 168,-	Haftpflicht	1265,-	1433,-	1265,-
2015	9247,-	–	10 874,-	Teilkasko	356,-	576,-	484,-
2014	8111,-	–	9540,-	Vollkasko	1956,-	2688,-	2118,-
2013	7241,-	–	–	Wartung	188,-	200,-	108,-
2012	–	–	–	l/100 km	5,1 S	5,5 S	3,7 D

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Tests in diesen Ausgaben

Captur (Fahrbericht: 9/2013), Captur dCi 90 (Vergleichstest: 15/2014), Captur dCi 110 (Vergleichstest: 24/2015 und 18/2017), Captur TCe 120 (Vergleichstest: 10/2015).

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

Fast zeitgleich mit seinem Rivalen Peugeot 2008 kam der Captur im Frühjahr 2013 auf den Markt und traf genau den Zeitgeist. Er nutzt die gleiche Plattform und Technik wie der Clio, verzichtet also auf eine Allradoption. Seit dem Facelift 2017 gibt es einen optionalen Totwinkelwarner, neue Farben und ein hochwertigeres Interieur.

Motor Die Auswahl fällt etwas kleiner als beim Clio aus und beschränkt sich auf je zwei Benziner (90/118 PS) und Diesel (90/110 PS). Alle Motoren sind Turbo-Direkteinspritzer und erfüllen die Euro-6-Norm, doch bei einem auto motor und sport-Praxistest unter realen Bedingungen übertrifft der stärkere Diesel den vorgegebenen NO_x-Wert um das 16-Fache. Den Captur gibt es nur mit Frontantrieb, gegen Aufpreis ist eine zusätzliche Traktionskontrolle mit unterschiedlichen Kennlinien erhältlich.

Karosserie Der von Renault als Crossover bezeichnete Captur wird in den deutschen Fahrzeugpapieren als Schräghecklimousine klassifiziert. Unabhängig davon zeichnet er sich durch seinen flexiblen Innenraum aus, der sich besonders durch die geteilt umklappbare, in der Länge um bis zu 16 cm verschiebbare Rücksitzbank variabel nutzen lässt. Außerdem öffnet das Handschuhfach wie eine Schublade und hat ein Volumen von elf Litern. Auch der Kofferraum ist deutlich größer als der des Clio und fasst 377 bis 1235 Liter.

Verarbeitung Die Qualitätsanmutung ist eher mittelmäßig, viele Besitzer berichten von schnell abgegriffenen Lenkrädern, klappernden Verkleidungen oder Rost am Griff der Heckklappe.

Sicherheit Jeder Captur verfügt serienmäßig über ABS, ESP und vier Airbags. Im Euro-NCAP-Crashtest erhielt der Franzose 2013 auf Anhieb fünf Sterne.

Fahrwerk In Kurven verhält sich der Fronttriebler meist gutmütig untersteuernd, selbst holprige Pisten steckt die Federung unauffällig weg. Allerdings werden Schlaglöcher etwas rumpelig absorbiert, und der höhere Aufbau wankt stark, wenn es mal flott ums Eck geht.

VW Phaeton

Dem ersten Luxusliner von VW mangelte es zwar weder an Platz, Komfort, Sicherheit oder Qualität, aber an Tradition und Image.



Das Cockpit ist edel und übersichtlich. Sehr bequem: die optionale Viersitzerausführung. Der Kofferraum fasst 500 Liter

Nach 14 Jahren Bauzeit mit diversen Modellpflegen war im März 2016 Schluss mit dem Phaeton, für den VW keinen Aufwand gescheut und extra ein eigenes Werk gebaut hatte – die Gläserne Manufaktur in Dresden. Die aufwendige Fahrwerks- und Antriebstechnik bis hin zum Sechsliter-W12-Motor diente sogar als Basis für den Bentley Continental, doch gegen die etablierten Traditionsmarken hatte der Neuling wenig Chancen. Gebrauchtkäufer profitieren indes vom hohen Wertverlust, denn einst 100 000 Euro teure Autos gibt es beim VW-Händler mit 30 000 km Laufleistung oft für weniger als die Hälfte des Neupreises.

Motor Schon wegen der extrem hohen Kosten und des üppigen Gewichts auf der Vorderachse sollte man den 6.0 W12 und den 5.0 TDI tunlichst meiden, zumal es für den V10-Diesel keinen Rußpartikelfilter und deshalb auch keine grüne Feinstaubplakette gab. Wenigfahrer greifen besser zum V6- oder V8-Benziner. Das Einstiegsmodell wurde anfangs auch mit Frontantrieb und Schaltgetriebe geliefert. Am beliebtesten war der kultivierte, kräftige und sparsame V6-TDI, der jedoch bis zum Schluss nur Euro 5 erfüllte.

Karosserie Die konventionelle Stahlbauweise macht den Phaeton deutlich schwerer als den Alu-Konzernbruder Audi A8. Neben dem bereits sehr geräumigen Normalmodell wurde eine um zwölf Zentimeter gestreckte Langversion angeboten, die oft auch hinten mit elektrisch verstellbaren Einzelsitzen und durchgehender Mittelkonsole ausgerüstet ist (Werksaufpreis 4400 Euro).

Verarbeitung Mit seiner exzellenten Material- und Detailqualität erfüllt der Phaeton höchste Ansprüche. Anfällig: die aufwendige Elektrik.

Sicherheit Acht Airbags, ESP, Isofix-Bügel, aktive Kopfstützen und adaptive Gurte waren Serie, auch die Bremsen erwiesen sich als standfest. Viele Autos haben zudem Extras wie den adaptiven Tempomat und Bi-Xenon-Scheinwerfer an Bord.

Fahrwerk Die Luftfederung steckt zwar Bodenwellen geschmeidig weg, doch wegen des hohen Gewichts hält sich die Agilität in Grenzen.

Was sagen die DEKRA-Prüfer?

Trotz seiner überaus soliden Konstruktion ist der Phaeton kein Geheimtipp, denn selbst kleinere Verschleißreparaturen gehen ins Geld, besonders bei den Modellen V10 TDI und W12. Erhöhte Aufmerksamkeit verdienen der Zustand von Bremsscheiben und -belägen, das Spiel der Koppelstangenlagerungen sowie möglicher Ölverlust. Auch die Funktion des Reifendruckkontrollsystems sollte geprüft werden.

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die V6-Benziner – anfangs mit 3.2 Liter und 241 PS, ab 2008 als 3.6 mit 280 PS – sind recht kultiviert und wirtschaftlich. Für Wenigfahrer könnte der souveräne, aber durstige 4,2-Liter-V8 mit 335 PS, Automatik und Allradantrieb interessant sein.

	V6	V8
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/8
Hubraum	cm ³	
Leistung	kW (PS)	
bei 1/min		
max. Drehm.	Nm bei 1/min	
Leergewicht/Zuladung	kg	
Länge x Breite	mm	
x Höhe		
Gepäckraum	l/VDA	
Höchstgeschw.	km/h	

200? Welches Modelljahr?

Bei der kleinen Modellpflege 2007 ersetzte ein DVD- das CD-Navi, und erstmals waren Abstandsregeltempomat und Spurwechselassistent erhältlich. Weitere Assistenzsysteme sowie ein geändertes Front- und Heckdesign brachte das große Facelift im Frühjahr 2010.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Automatik, Allradantrieb, Luftfederung und Vierzonen-Klimaautomatik wurden zwar nicht durchweg serienmäßig geliefert, aber wie vieles andere meist bestellt. Wahren Raum- und Ausstattungsluxus im Fond bietet die Langversion mit der optionalen Einzelsitzanlage.

Was kostet er?

Die empfehlenswertesten Phaeton mit dem 280 PS starken 3.6-Liter-V6 (ab 2008) werden ab rund 19 000 Euro auf dem Gebrauchtmotor angeboten. Hier finden sich auch V8-Benziner mit nur 50 000 Kilometern Laufleistung, die nicht mal 25 000 Euro kosten.

Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro		
Jahr	V6	V8	im Jahr	V6	V8
2016	–	35 463,–	Steuer	382,–	442,–
2015	26 076,–	32 053,–	Haftpflicht	1519,–	1519,–
2014	22 781,–	24 714,–	Teilkasko	849,–	849,–
2013	20 056,–	21 759,–	Vollkasko	4003,–	4003,–
2012	17 122,–	18 594,–	Wartung	385,–	492,–
2011	15 429,–	16 243,–	l/100 km	11,4 S	12,3 S

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Tests in diesen Ausgaben

Phaeton W12 (Test: 15/02, Vergleichstest: 16/02), Phaeton V10 TDI (Test: 12/03, Vergleichstest: 18/03), Phaeton V8 (Vergleichstest: 16/07), Phaeton V6 TDI (Test: 19/10, Allradvergleich: 02/11).

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

DEKRA	
MÄNGELWERTUNG	
VW Phaeton, Modelljahr 2002	
Laufleistungsklasse bis 50 000 km	Mängelhäufigkeiten k. A.
k. A.	k. A.
Laufleistungsklasse 50 000–100 000 km	Mängelhäufigkeiten
+	+
Laufleistungsklasse 100 000–150 000 km	Mängelhäufigkeiten
+	+
Laufleistungsklasse 150 000–200 000 km	Mängelhäufigkeiten
+	+
Fahrwerk Lenkung	Motor Umwelt
deutlich besser als 0	besser als 0
0	0
schlechter als 0	schlechter als 0
deutlich schlechter als 0	deutlich schlechter als 0
Karosserie Innenraum	
+	

Alfa Romeo



1964 Alfa Romeo 1900 CSS Coupé, Mille Miglia-fähig! Erstklassig restauriert, sofort startklar für viele Wettbewerbe. € 299.800,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

mehr: motor-klassik.de Nr. 44610

Verdoppeln
Sie jetzt Ihre
Anzeigen-Leser!

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Audi

www.werksdienstwagen.de

AUTOHAUS WOLF Audi Zentrum Duisburg
Audi Sport Audi e-tron Partner

Bentley



Autos die Spaß machen
since 1996

GTC Supersports, EZ 2011, 463 kW/629 PS, außergewöhnl. Farbcombination, 132.900,- €. F1 GmbH, Neuviessstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44617



BENTLEY

BENTLEY STUTTGART

Gohm Sportwagen GmbH
Graf Zeppelin Platz 1
71034 Böblingen
Stephan Graef
Telefon: 07031/2055-119
www.gohm.de

H



Bentayga W12 BENTLEY STUTTGART, EZ 03/2018, 14500 km, 447 kW (607 PS), Glacier White, Navi, Klima, Xenon, SHZ., 197.900,- € (MwSt. abw.) Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2055-119, www.gohm.de

H



Bentayga W12 BENTLEY STUTTGART, EZ 07/2016, 16700 km, 447 kW (607 PS), Dark Cashmere, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ., 184.800,- €. Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2055-119, www.gohm.de

H



Bentayga W12 BENTLEY STUTTGART, EZ 05/2017, 11100 km, 447 kW (607 PS), Sequin Blue, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ., 189.900,- € (MwSt. abw.) Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2055-119, www.gohm.de

H



BENTLEY

BENTLEY MÜNCHEN

AM Automobile GmbH
Moosacher Straße 40
80809 München
www.bentleymuenchen.com
Telefon: 089/287012-20
Ein Unternehmen der
Emil Frey Gruppe Deutschland

H

BENTLEY MÜNCHEN



Mulsanne Mulliner, EZ 03/2013, 68000 km, 377 kW (512 PS), aussen Royal Ebony, innen Magnolia/Burnt Oak, 21" Two-Piece-Räder, Rear Entertainment, 137.900,- € (MwSt. abw.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089/287012-20 H

BENTLEY MÜNCHEN



Continental GT Speed Mulliner, EZ 10/2015, 23500 km, 467 kW (635 PS), Massagesitze, TV, Rückfahrkamera, 21" Speed-Räder, Garantie, 144.900,- € (MwSt. abw.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089/287012-20

H

BENTLEY MÜNCHEN



Continental GT V8 Convertible, EZ 01/2018, 5000 km, 373 kW (507 PS), aussen Onyx, innen Beluga, Massagesitze, RF-Kamera, 1. Hand, 174.900,- € (MwSt. abw.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089/287012-20

H



M4 GT, Limited Edit., EZ 01/2018, 3 km, 368 kW (500 PS), Frozen Grey Matt, Leder, Clubsportpaket, Head up, Carbon, Verbr. l/100 km: komb. 8,5, in.orts 11,2, auß.orts 7,0; CO2 komb. 233 g/km. Eff. Kl. G, 229.000,- € (MwSt. abw.) Hofmann Automobile GmbH, Breslauer Str. 61, 56566 Neuwied, Tel. 0171/3669211, www.hofmann-automobile.de

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44460



2002 2000 1.8, mit Historie, EZ 01/1972, 58500 km, 66 kW (90 PS), blau, NR-Fzg., orig. Scheckheft, Chrom Dekor Paket, 19.900,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44450

Autos für jeden
Geldbeutel finden
Sie auch unter ...

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen



320i Cabrio, 1986, 98000 km, **H-Kennz.**, schwarz, Leder beige, gr. KD + Verdeck neu, 17.750,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44612

BMW



Erstklassige Verdecke
• Innenausstattungen
• Zubehör
• Sattlerei
• Katalog
KFM
73710 Esslingen · Postf. 10 10 01
0711/ 35 79 00-0 · Fax -14 · www.cabrio.de

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400

H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

VOGELSANG AUTOMOBILE
www.vogelsang-automobile.de

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



628 CSI, 10/1981, 129000 km, 16 Zoll LM, SSD, H-Kennzeichen, sehr guter Zust., 19.900,- €. Tel. 07304-2020

mehr: motor-klassik.de Nr. 44588



750Li xDrive Edition Exclusiv, EZ 02/2017, 7500 km, 330 kW (448 PS), schwarz, Leder rauchweiß, Inzahlung möglich, UVPE: ca. 190.000,- € wie neu, 99.500,- € (MwSt.awb.) SAVEX GmbH, Stettiner Str. 25 A, 76139 Karlsruhe, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44510



Z8 stratusgrau, 2. Hand, incl. Buch, 20" Alpina LM, Top Sammlerzustand!! EZ 07/2002, 50520 km, Leder schwarz, incl. komplettem Werkzubehör, 275.000,- €. Hofmann Automobile GmbH, Breslauer Str. 61, 56566 Neuwied, Tel. 0171/3669211, www.hofmann-automobile.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44458



1937 BMW 328 Roadster mit kompletter Historie & prominentem Vorbesitz! **1939 BMW 329 Werkscabrio** - Rarität! - nur € 79.900,-. **1939 BMW 335 Limousine/Faltdach**, restauriert, € 109.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H
mehr: motor-klassik.de Nr. 44611

BMW Alpina



B6 4.4 Bi-Turbo Allrad Gran Coupé, EZ 08/2015, 24657 km, 397 kW (540 PS), Diffusor, HUD, ConnectedDrive, Surround View, 20" LMR Classic u.v.m., 89.890,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44580



B3 3.0 S Biturbo, 0 km, 324 kW (440 PS), LED, DAB, HUD, RF-Kam., ConnectedDrive, Pano, 98.630,- € (MwSt. awb.) Kraftstoffverbr. 8,4 l/100 km (kombt.), 11,6 l/100 km (innero.), 6,6 l/100 km (außero.), CO2-Ausst. 192 g/km. Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44583



D3 3.0 Biturbo Allrad, EZ 06/2017, 11000 km, 257 kW (349 PS), 20" LMR Classic, HUD, Panorama, RF-Kamera, 65.650,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44579

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H



BMW Alpina Roadster S, Nr. 227, EZ 09/2005, unfallfrei, 40787 km, saphirschwarz metallic, Innenausstatt. Walnappaleder, 2. Hand, Kundendienst, Sammlerzustand, VB 52.100,- €. Tel. 0049 174 3851155, info@mueller-messtechnik.de



XD3 3.0 Biturbo HUD, PanoramaDach, R.Kam., EZ 02/2015, 47726 km, 257 kW (349 PS), Top View, LED, Panorama, HUD, LAVALINA Lenkrad u.v.m., 51.910,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44582

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600 H

Cadillac



1936 Cadillac Series 70 Fleetwood Cabrio, Concours-Gewinner, absolute Rarität! VS. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H
mehr: motor-klassik.de Nr. 44624

Citroën



Mehari, EZ 4/87, orig. 12800 km! 2. Hd., gr. KD + TÜV neu, toporiginal, 18.750,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44613

Ferrari

Wir kaufen Ihren Ferrari
Seriöse, unkomplizierte Abwicklung
Tel. 0711-98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de

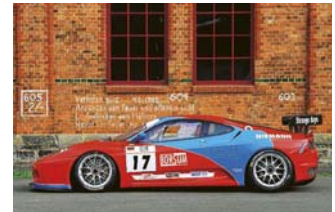


1990 Ferrari F40, 2. Hd., wenig km, kein Kat/Plexi/aktiv, nur € 975.000,-. **1972 Ferrari Dino GTS**, Classiche-zert., matching numbers/colours! Farbbarkeit! € 459.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H
mehr: motor-klassik.de Nr. 44626

Ankauf Ferrari, Bentley, Aston Martin
Tel. 0 21 32 / 91 46 20 • Fax 91 46 22
Autohaus Deniz GmbH • mrtediz@aol.com



348 TB Individual, 32000 km, 62.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44620



Ferrari F430 Challenge Transformatore GT3, Bj. 2007, 3000 km, 558 PS, 2. Motor mit 300 km, 225.000,- € (MwSt. awb.). Tel. 0172/6913028, www.mariobernardi.de H
mehr: motor-klassik.de Nr. 44435

**Optimieren Sie
jetzt Ihre
Verkaufschancen!**

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Honda

NSX gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar



Jaguar / Daimler-Double Six, 12/1991, british racing green, Leder grau, deutsches Fahrzeug, 173000 km, bei 107000 km Original Jaguar AT Motor, ABS, Klima, ESSD, Color, alles original, super gepflegt und gewartet, 17 Jahre in meinem Besitz, It. Wertgutachten Note 2, TÜV 08/18, € 16.500,- VB. Tel. 0171/3890992
mehr: motor-klassik.de Nr. 44442

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Jaguar



1959 Jaguar XK 150 Cabrio, 3.4 S-Technik, vor einigen Jahren vollrest. **1958 Jaguar XK 150 Roadster**, schwarz, 3.8S-Technik. **1959 Jag. XK 150 Cabriolet** burgund/creme, Spitzenzustand! **1956 Jag. XK 140 Cpe.**, dunkelgrün, erstklassig, ab € 118.800,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

mehr: motor-klassik.de Nr. 44607



E-Type V12 Roadster/ 1974, restauriert, Aut., Klima, H-Kennz., KD neu, 93.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftrathhauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44614



1954/57 Jaguar XK 140 gutes Original... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com

Arden



Veredelung für Britische Automobile sowie Vermittlung u. Ankauf arden.de +49(0) 2151 3723 0

Jeep



JEOP WRANGLER sofort!

ALLRADSCHMITT seit 1967
ständig über 100 Fahrzeuge auf Lager!
www.allrad-schmitt.com

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989

Ankauf Sportwagen und SUV aller Art
Tel. 0 21 32/91 46 20 · Fax 91 46 22
Autohaus Deniz GmbH · mrtediz@aol.com



Autos die Spaß machen since 1996

Gallardo Schalter, 42000 km, 1. Hd., dt. Fzg., 119.900,- € (MwSt. abw.) F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44618

Wir kaufen Ihren Lamborghini
Seriöse, unkomplizierte Abwicklung
Tel. 0711-98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de

Ihr Wunschauto
hier noch
nicht gefunden?

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Lotus

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

Mazda

Erstklassige Verdecke
• Innenausstattungen
• Zubehör
• Sattlerie
• Katalog
KHM
73710 Esslingen · Postfr. 10 1001
0711/ 35 79 00-0 · Fax -14 · www.cabrio.de

Mercedes



1953 Mercedes 300 S Roadster - Originalzustand! - bis 2004 in 1. Hand, 1. Leder, seltene Extras. **1960 Mercedes 300 d Cabriolet D**, Koffersatz etc., originales Sammlerfahrzeug. **1957 Mercedes 220 S Ponton Cabriolet**, erstklassige Vollrestauration vor vielen Jahren. € 179.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

mehr: motor-klassik.de Nr. 44609

ERFOLGREICHE HÄNDLER INSERIEREN HIER!

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

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



Attraktive Vorführwagen aus dem Rheinland.

Jetzt Top-Angebote aus Aachen, Köln und Leverkusen nutzen!

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.



Anbieter: Daimler AG, Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart
Partner vor Ort: Daimler AG, vertreten durch Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Niederlassungen Köln, Leverkusen und Aachen
Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Maarhäuser Weg 1, 51149 Köln, Overfeldweg 67-71, 51371 Leverkusen, Gneisenaustr. 46, 52068 Aachen
Telefon 0221 57960 456, www.mercedes-benz-rheinland.de



PRINT



ONLINE

4,47 Mio.*
Leser pro Monat

4,41 Mio.**
Unique User pro Monat

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

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



GLC 350 e 4M Excl. Hybrid, EZ 06/17, 11660 km, 155 kW, diamantweiß, 50.970,- € (MwSt. awb.), 08210GW013. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Gneisenaustr. 46, 52068 Aachen, Tel. 0241/5195-877 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44534



GLS 350 d 4M, EZ 08/17, 9391 km, 190 kW, citrinbraun, Leder, Navi, AHK, 79.880,- € (MwSt. awb.), 0-21040584. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Gneisenaustr. 46, 52068 Aachen, Tel. 0221/5719-121 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44520

Mercedes-Benz Geländewagen GE 230, Bj. 91, 172000 km, mövengrau-met., AHK, Rammschutz, TÜV neu, sehr guter Zustand, 13.900,- €. Tel. 06021/5835584

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 54000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-, T. 0171/3491847



CLS 250 d 4M AMG Line, EZ 12/17, 9598 km, 150 kW, diamantsilber, Led., 43.990,- € (MwSt. awb.), 0-22136549. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719-121 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44517



G 350 d designo, EZ 01/18, 3500 km, 180 kW, obsidianschw., Leder, AHK, 93.880,- € (MwSt. awb.), 0-22136085. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719-121 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44519

Mercedes

PREMIUM-INSERTAT



SENGER
Faszination Automobil
GmbH & Co. KG
eine der größten Automobilhandelsgruppen in Deutschland mit elf Marken in mittlerweile acht Bundesländern.
Hessenring 64,
61348 Bad Homburg
Tel. 06172/1216880
www.auto-senger.de

Mercedes AMG G 63 Exclusiv Edition

• Bj. 2018 • km 3.060 • Farbe magnetit schwarz • € 149.900,- • MwSt. auswb. ✓

Standheizung inkl. Fernbedienung, aktiver Abstands-Assistent DISTRONIC, designo Exklusiv- Paket, 53,3 cm (21) LM-Räder 5-Doppelspeichen-Design. Senger GmbH & Co. KG, Hessenring 64, 61348 Bad Homburg, Tel. 06172/1216880, www.auto-senger.de



280 GE, EZ 7/89, 136000 km, rostfrei, 115 kW, gr. KD + TÜV neu, 35.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44615



CLS 63 AMG S 4M Shooting Br., 9/2013, 585 PS, weiß-met., schwarz, VOLL, unfallfr., Garantie, € 55.000,-. Tel. 0173/3012849
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44504



1961/71 Mercedes W111 Cabrio - 220/250/280/300 SE, gutes Original oder restauriert... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



E 320 Sportline Cabriolet, EZ 6/1994, 122877 km, 162 kW (220 PS), rot, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., seit 16 Jahren in Besitz, Zustand 2, sehr gepflegt, Sommerfahrzeug, deutsches KFZ, Vollausstattung, Automatik, Preis 29.500,- €. Tel. 0171-7225672, verena.frielingsdorf@montino.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44549

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

meinautohaus.de

Perfekt im Netz!
Ihre Website-Profis fürs Autohaus



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

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

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

powered by **auto motor sport**

Mit einem Klick erhöhen Sie Ihre Verkaufschancen!

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen



300 SEL 6,3 (W109), EZ 06/69, 21000 km (Tachost.), 250 PS, schwarz, Leder braun, VB 69.000,- €. MB300SEL@t-online.de
mehr: motor-klassik.de Nr. 44454



CITAN CP LINE! "CP LINE" - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2016, ca. 14650 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), 17 Zoll Alu-Sportradsatz YPS4 mit Bereifung 225/40/R17, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Dachregling und vieles mehr... 19.790,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44554

Das gefällt



ZWEI IN EINER

Für 249 Euro bietet Porsche eine Wendjacke an. Einerseits ist sie mit dezentem Porsche-Logo eine gesteppte Nylonjacke, andererseits eine Fliegerjacke mit großen Stickern auf Ärmel und Brust. (shop.porsche.com)



WANKELMUT

Kompakte Bauweise, hohe Lauf-
ruhe: Auch heute weiß der Kreis-
kolbenmotor von Felix Wankel zu
begeistern. Bei Mazda gibt es für
25 Euro die passenden Manschet-
tenknöpfe. (mazda.de)



ZEITLOS

Vor 110 Jahren wurde der
Künstler Max Bill geboren,
sein zeitlos modernes Design
begeistert noch heute – so
wie das limitierte Max-Bill-
Set 2018 von Junghans mit
Armband- und Tischuhr für
1695 Euro. (junghans.de)



KINDGERECHT

Für kleine Fein-
schmecker hält
der Werkzeugspe-
zialist Hazet
dieses Set bereit.
Rund 40 Euro kos-
tet das Besteckset
für Kinder von
WMF mit eingelas-
senem Hazet-Logo
auf der Rückseite.
(hazet.de)

uns

Neues, Interessantes und Faszinierendes rund ums Auto – zum Verschönern, Schnellermachen, Genießen, Spielen, Schmökern, Teilnehmen oder zum Verschenken.



FIXIE

Für 499 Euro gibt es bei VW dieses weiße Singlespeed-Rad mit Alurahmen, 28-Zoll-Rädern, 58 Zentimetern Rahmenhöhe und Volkswagen-Logo auf dem Oberrohr. Gewicht: 11,7 Kilo. (shops.volkswagen.com)



POETISCH

Mit schlechter Musik will das Grazer Unternehmen Poet Audio nichts zu tun haben und präsentiert deshalb für 980 Euro den tragbaren Bluetooth-Lautsprecher poet-zero, der unterwegs HiFi-Genuss liefern soll. (poetsoundsystems.com)

BEWUNDERNSWERT

Vom BMW 507 wurden keine 300 Fahrzeuge gebaut, eine Ikone ist der Konkurrent des Mercedes 300 SL dennoch. Das detaillierte 1:18-Modell des Roadsters gibt es als Teil der Heritage-Sonderedition für 99 Euro. (shop.bmw.de)



auto motor **VERANSTALTUNGSTIPPS**

Wohnwagen- und Camper-Oldies

Am 24. Juni treffen sich auf dem Flugplatz Langenthal im Schweizer Bleienbach Fans von Oldtimer-Reise-mobilen und -Wohnwagen. Gern gesehen sind wie immer auch andere Oldies von der Straße und aus der Luft. Mehr unter: www.fluegerli.ch



70 Jahre Motorenwerke Cunewalde



Am 1. Juli feiert das Kraftfahrzeug- und Technikmuseum das 70-jährige Jubiläum des VEB Motorenwerk Cunewalde und lädt alle Freunde von damals und heute ein. Weitere Informationen gibt es unter: www.oldtimermuseum-cunewalde.de

ADAC Oldtimer-Wandern Eifelrundfahrt



Vom 23. bis zum 26. August gehen Oldtimer-Freunde wieder auf große Fahrt. Start- und Zielpunkt ist in diesem Jahr Euskirchen. Täglich werden rund 200 Kilometer zurückgelegt. Mehr Informationen unter: www.oldtimerwandern-nordrhein.de

21. Silvertta

Classic Rallye Montafon

5.-7. Juli 2018



PREMIUM PARTNER



SCHÜCO



UNION
GLASHÜTTE/SA.

CLASSIC PARTNER



Avalon Premium Cars
Die Unternehmen der Daimler Group Deutschland

BUDDE
FÖRDERTECHNIK



YellowFox
TELEMATIKSYSTEME

illwerke vkw



Lufthansa
Holidays



www.silvertta-classic.de

Mercedes



A 45 AMG 4M, EZ 05/18, 3500 km, 280 kW, Park-Pilot, Navi, Klima, Xenon, 51.690,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info, 70248 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44522



C 180 Coupé AMG Line, EZ 02/17, 13112 km, 115 kW, cavansitblau, 28.470,- € (MwSt. awb.), 08221GY097. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67-71, 51371 Leverkusen, 0221/5719-122 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44532



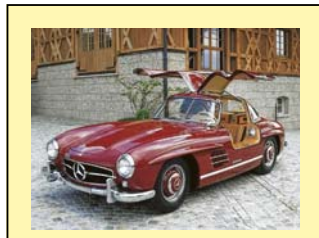
C180 Cabriolet AMG Line, EZ 01/18, 3500 km, 115 kW, polarweiß, Navi, 40.550,- € (MwSt. awb.), 0-22136356. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719-121 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44518



blackPEARL "V 250 - HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2017, ca. 17100 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST1, Leistungssteigerung u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), Standhgz., Panoramadach, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 62.800,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44551



C 63 AMG S T-Modell, EZ 10/16, 19817 km, 375 kW, diamantweiß, Leder, 65.970,- € (MwSt. awb.), 07221G1981. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Maarhäuser Weg 1, 51149 Köln-Porz, Tel. 0221/5719-122 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44533



1954/57 Mercedes 300 SL Gullwing mit Historie...Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



GLC 43 AMG 4M, EZ 05/18, 8500 km, 270 kW, Park-Pilot, 360°-Kamera, Xenon, 71.900,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info, 70156 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44524



SLS - / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44498



C 63 AMG S, EZ 05/17, 7619 km, 375 kW, 360°-Kamera, Klima, Xenon, 79.850,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, 02382/789-172, www.ostendorf.info, 70234 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44525



CLA 45 AMG 4M, EZ 05/18, 3500 km, 280 kW, Leder, Navi, Klima, Xenon, 59.990,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, 02382/789-172, www.ostendorf.info, 70296 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44523



GLC 220 d 4M, EZ 08/16, 105805 km, 125 kW, schwarz, Leder, Navi, 31.770,- € (MwSt. awb.), 08221G4242. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67-71, 51371 Leverkusen, 0221/5719-122 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44531

Ihr Wunschauto
hier noch
nicht gefunden?

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen



1955/63 Mercedes 190 SL, nur 1A Qualität und dokumentiert... Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



SL 63 AMG, EZ 02/11, 37600 km! Dt. Fzg., Drivers-Pack etc., KD neu, perfekt! 68.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshausen Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44616



300 SE, dt. Fzg., Bj. 1987, 164000 km, Traumzust., Leder schwarz, Klimaaut., eSSD, H-Gutachten, 17.950,- € 0160/1472336
mehr: motor-klassik.de Nr. 44451



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

MG



TD, Bj. 1951, 51000 km, 43 kW (58 PS), rot, Leder, 17.500,- € Tel. 01520/7392978, salon50@t-online.de
mehr: motor-klassik.de Nr. 44449

Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI!
Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

Morgan

Aero / Plus 8 mit BMW-Motor gesucht.
0171/4167106 H

Oldtimer



Triumph Spitfire Mk3, EZ 8/1968, 103000 km, 64 kW (87 PS), schwarz, 16.000,- EUR, Topzustand, komplett restauriert. Chiffre 1128478
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44481

Oldtimer



1934 Invicta, mögl. Low Chassis für Sammlung gesucht... Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

PORSCHE



Porsche Zentrum Paderborn

Cayenne Turbo, EZ 01/2015, 59000 km, 382 kW (519 PS), tiefschwarz-met., Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 84.790,- €. Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44540



1963/66 Porsche 904/906 für Investor gesucht... Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

PORSCHE



Porsche Zentrum Paderborn

Cayenne S, EZ 03/2016, 13900 km, 309 kW (420 PS), carraraweiß-met., Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 84.790,- € (MwSt. awb.) Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44544

Porsche

981 BOXSTER S/Cayman S, GT4
265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0 l
TÜV-Eintrag - Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

Porsche-Fan sucht 991R/993 od. älter, mit wenig km, unfallfrei. Tel. 0172/5159727

Wir kaufen Ihren Porsche
Seriöse, unkomplizierte Abwicklung
Tel. 0711-98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de



Cayenne S - neues Modell, EZ 12/2017, 12000 km, 324 kW (440 PS), biskayablau-met., Navi, Klima, SD, SHZ, Luftfederung, LED-Matrixlicht, 102.900,- € (MwSt. awb.) Jepsen Sportwagen GmbH Porsche Zentrum Regensburg, Merowinger Str. 2, 93053 Regensburg, Tel. 0941 70579-0, www.porsche-regensburg.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44536

Mit einem Klick erhöhen Sie Ihre Verkaufschancen!

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen



911 Carrera Cabrio (993), EZ 02/1997, 93.749 km, 210 kW (285 PS), Ozeanblau, Klima, EUR 86.911,-. Porsche Zentrum Garmisch-Partenkirchen, Heitz Sportwagen GmbH, An der Zugspitze 6, 82491 Grainau, Tel. +49 8821 9319-90, www.porsche-garmisch.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44548

Achten Sie auf diese Tank-Anzeige!



Mehr als 3 Mio. Nutzer, über 14.000 Tankstellen und immer günstige Preise in Ihrer Nähe. Die mehr-tanken App ist Ihr Spritpreisvergleich für unterwegs. Jetzt kostenlos runterladen.

mehr-tanken.de - gemeinsam sparen
facebook.com/mehrtanken.de



mehr-tanken als App für iOS, Android und Windows Phone

powered by



996 Porsche 911 GT3 Clubsport, 2. Hand, EZ 11/1999, 27750 km, 265 kW, silber, Schalensitze, 18" Sport-Design Rad, Überrollkäf, Einmassenschwungrad, Klima, NR-Fzg., 89.900,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44448



Autos die Spaß machen
since 1996

911 SC 3.0, EZ 07/1979, 74000 km, über-durchschn. Gesamtzustand, 48.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44621



Boxster Spyder, EZ 01/2016, 3.316 km, 276 kW (375 PS), GT Silber, Leder, Xenon, Klimaautomatik, Navi, EUR 105.981,- (MwSt. awb.) Porsche Zentrum Garmisch-Partenkirchen, Heitz Sportwagen GmbH, An der Zugspitze 6, 82491 Grainau, Tel. +49 8821 9319-90

www.porsche-garmisch.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44547

Weck den Sportler in dir!



www.digitaletechnik.de

Orig. Sport Chrono Paket mit echter Sport+ Taste und Chrono Uhr für viele Porsche zum Nachrüsten! 0700/22022011 H



911/964 Carrera 2, MJ 1993, schwarz/schwarz. Originaler, scheckheftgepflegter 964 mit 171.000 km, Tiptronic, Doppelairbag, SSD, 17" Cup, seit 19 J. in einer Hand, kein Wartungsstau, kein Reimport, TÜV/AU neu, 55.000,- €. Seegers Automobile exklusiv, Burkhard Seegers e.K., Röcker Str. 70, 31675 Bückeburg, Tel. 05722/1808, Seegers-Automobile@t-online.de H
mehr: motor-klassik.de Nr. 44578

911 Bj. '65 Rennfahrzeug gesucht.
0171/4167106 H

993 Coupé, 7.1996, MJ. 96, (286 PS), unfallfrei, 89000 km, türkisgrün-met. (25 D), Leder classic grau, sehr schön, 17", ESSD, Klima, CD-Radio, Top PZ gepfl., TÜV 4/20, 58.500,- €. 0172/4008590



Panamera Turbo S E-Hybrid, EZ 11/2017, 9300 km, 500 kW (680 PS), tief-schwarz-met., Leder, Navi, 4 ZonenKlima, SD, LED MatrixLicht, 21 Zoll Alufelgen, 172.900,- € (MwSt. awb.) Jepsen Sportwagen GmbH Porsche Zentrum Regensburg, Merowinger Str. 2, 93053 Regensburg, Tel. 0941 70579-0, www.porsche-regensburg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44538

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Telefonverzeichnis

Abonnenten-Service

Tel. Inland 01805-354050-2555
(0,14 €/Min.)

Tel. Ausland +49 (711) 182-2555
Fax 01805-354050-2550

Nachbestellung von Einzelheften

Tel. Inland 01805-354050-2332
(0,14 €/Min.)

Tel. Ausland +49 (711) 182-2332
Fax 01805-354050-2550

* Bitte Bankverbindung angeben *

Anzeigenbereich

Faxanschluss 0711/182-1349

Telefonzentrale

Tel. 0711/182-01



Boxster, neuwertiges Traumcabrio, EZ 02/2016, 2100 km, 276 kW, 1. Hand, dt. Ausl., Naturleder schw./rot, Top Ausstattung, 98.899,- €. KFZ-Unternehmensberatung Hans Käfer, Am Flurgraben 1, 64832 Babenhausen, Tel. 06073/5673, www.kaefer-automobile.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44585



1959/65 Porsche 356 SC Cabrio...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

991 GTS, Zul. 02/2015, 2. Hd., weiß, 53000 km, 7-Gang-Schalter, unfallfr., 95.000,- incl. MwSt. Tel. 0172/7870025

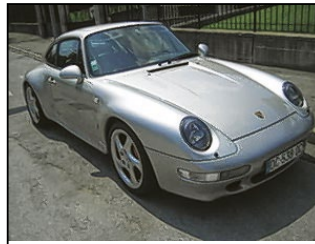


911 Carrera 4S Cabriolet PDK, EZ 01/2017, 24900 km, 309 kW (420 PS), graphitblau-met., Leder, Navi, Klima, SHZ, Sitzbelüftung, PDC, Hinterachslenkung, 134.900,- € (MwSt. awb.) Jepsen Sportwagen GmbH Porsche Zentrum Regensburg, Merowinger Str. 2, 93053 Regensburg, Tel. 0941 70579-0, www.porsche-regensburg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44535

Ankauf Porsche aller Art
Tel. 0 21 32 / 91 46 20 · Fax 91 46 22
Autohaus Deniz GmbH · mrtedenz@aol.com



Boxster Spyder, EZ 04/2016, 4.625 km, 276 kW (375 PS), Indischrot, Xenon, Klima, Navi, Rückfahrkamera, EUR 104.981,- (MwSt. awb.) Porsche Zentrum Garmisch-Partenkirchen, Heitz Sportwagen GmbH, An der Zugspitze 6, 82491 Grainau, Tel. +49 8821 9319-90, www.porsche-garmisch.dee H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44546



993 4s, EZ 3/1997, 249000 km, 285 PS, 64.500,-. Tel. 0173/3448873, giacomoporsche@virgilio.it
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44443

PORSCHE-TEILE aller Modelle
356 - 964 - 965 - 911 - 914 - 928 - 944 - 930
neu + gebraucht · Motor-, Getriebe-
Instandsetzung · Karosseriereparatur
Restauration · Sportteile
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Manfred Freisinger · Printzstraße 7-9a
76139 Karlsruhe · Fax 07 21 / 55 49 26 od.
59 08 02 · E-Mail info@m-freisinger.de

Boxster, EZ 08/11, 2. Hd., 34000 km, PZ-Scheckheft, Leder, Carrera-Rad 19", Navi etc., Topzustand, € 33.900,-. Tel. 0151/22381692

Optimieren Sie
jetzt Ihre
Verkaufschancen!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen



Porsche Zentrum Paderborn
991 Targa 4 GTS, EZ 06/2015, 14750 km, 316 kW (429 PS), carraraweiß-met., Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 139.790,- € (MwSt. awb.) Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44542



Panamera GTS, EZ 05/2014, 55.941 km, 324 kW (440 PS), Schwarz, Leder, EUR 65.690,- (MwSt. awb.) Porsche Zentrum Garmisch-Partenkirchen, Heitz Sportwagen GmbH, An der Zugspitze 6, 82491 Grainau, Tel. +49 8821 9319-90, www.porsche-garmisch.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44545



Panamera Sport Turismo 4S, EZ 01/2018, 12000 km, 324 kW (440 PS), vulkangrau-met., Leder, Navi, 4 ZonenKlima, SHZ, Panoramadach, 21 Zoll Alufelgen, 119.900,- € (MwSt. awb.) Jepsen Sportwagen GmbH Porsche Zentrum Regensburg, Merowinger Str. 2, 93053 Regensburg, Tel. 0941 70579-0, www.porsche-regensburg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44537

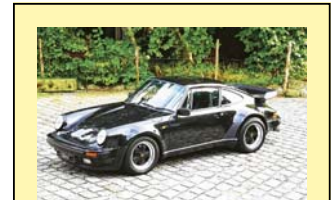
Porsche Verdecke

Speed & Sport
Tel. 0711-475041 · www.speedundsport.de



Porsche Zentrum Paderborn

Macan S, EZ 10/2016, 23550 km, 250 kW (340 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 68.790,- € (MwSt. awb.) Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44541



1973/89 Porsche 911 G Modell
bis max. 70000 km, nur top!...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



Porsche Zentrum Paderborn

991 Carrera S Cabriolet, EZ 01/2014, 46700 km, 294 kW (400 PS), basalt-schwarz-met., Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 99.790,- €. Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44543

FÜR ALLE, DIE IHR LEBEN MIT DEM FAHRRAD LIEBEN.

NEU!
Ab jetzt
am Kiosk

karl.

BIKE · LIFE · STYLE

**Jürgen
Vogel**

**»E-Bikes sind
einfach geil«**

Warum der Schauspieler
aufs Auto verzichtet

Mitmachen!

Canyon-Traumrad
zu gewinnen

BIKES,
DIE RICHTIG
GLÜCKLICH
MACHEN

PLATTEN?!

Ruckzuck wieder
startklar

**Hat mein
Chef bezahlt**
Alles über
Rad-Leasing

Goodbye Auto
So praktisch ist
ein Lastenrad –
der Test

Sieht gut aus!
Cooler Bike-Styles
für die Stadt

CITY-CHECK: Mit dem Fahrrad durch Kopenhagen

01/2018
6,50 €

A 7,40 € - CH 11,90 €
BeNeLux 7,70 € - ES 8,70 €
18,70 € - DK 75 dkr - FIN 10 €



DU WILLST KARL TREFFEN?



karl-magazin.de



fb.me/karl.magazin



@karl.magazin

Porsche



993 Cabrio Tiptronic, EZ 03/97, 1. Hand, 87350 km, 210 kW, deutsche Auslieferung, Ll. Porsche-Scheckheft, unfallfrei, schwarz/schwarz, 99.000,- €. Fa. Hans Käfer KFZ, Am Flurgraben 1, 64832 Babenhausen, Tel. 06073/5673 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr.44623

Suche alle unfallfreien u. gepfl. Porsche, Barzahlung. 07949/782, Fax 940244 H



911 Carrera Cabriolet mit Hardtop, EZ 02/2004, 23900 km, 235 kW (320 PS), 1. Hand, silber, Inzahlung. möglich, 49.996,- € (MwSt. awb.) SAVEX GmbH, Stettiner Str. 25 A, 76139 Karlsruhe, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44507



1964 Porsche 356 C Cabriolet - Originalzustand! - 1. Leder, ungeschweisst! **1964 Porsche 356 SC Coupé**, Schiebedach! matching, aufwendig rest., € 119.900,-. **1958 Porsche 356 A Coupé 1600**, ex-Schweiz, vollrestauriert, Doku. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 44608

Rennttransporter



Keine Lieferzeit - 5 Trailer bereit, FTP 235, Luftfederung, aerodyn. Spitze, Schiebeleitbleche, Aluboden+Lochfräse, Staumulden, Winde, Zusatzrampen, 100 km/h. Tel. 04181/99080, www.moetefindt.de H

Seat

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Skoda

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Noch mehr
Traumautos
finden Sie unter ...

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Smart



Autos die Spaß machen
since 1996

Brabus Ultimate Widebody, 6000 km, 1 of 112, neuwertig! 35.900,- €. F1 GmbH, Neuviessstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44622

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Volvo



weller
AUTOMOBILE
Berliner Strasse 40
74321 Bietigheim-Bissingen
Telefon 07142 154070

V90 Momentum 38.860,- €, EZ 9/2017, 27.500 km, 140 kW (190 PS), schwarz, ID: 5017729, Klima, Euro6, Leder, Sitzheizung, Alu, Isofix, Bi-Xenon, Rückfahrkamera, Apple Car-Play, Regensensor, Navi, Autohaus Weller GmbH & Co. KG, Berliner Str. 40, 74321 Bietigheim-Bissingen, Tel. 07142/9540-0, info@weller-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44576

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.de H



weller
AUTOMOBILE
Berliner Strasse 40
74321 Bietigheim-Bissingen
Telefon 07142 154070

XC 90 AWD Inscription, EZ 10/2017, 25500 km, 173 kW (235 PS), Klima, 53.250,- € (MwSt. awb.), Navi, Xenon, Rückfahrkamera, Sitzheizung, Alu, ID: 5017727, Autohaus Weller GmbH & Co. KG, Berliner Str. 40, 74321 Bietigheim-Bissingen, Tel. 07142/9540-0, info@weller-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44576

VW

www.werksdienstwagen.de
AUTO WOLF Ihr Vertragspartner



memminger
www.feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Cabrio Golf R DSG, Bj. 13, 69000 km, Vollausst.: Led., Kkl., DCC, Nav., neuw., ufr., SH, 22.700,- € T. 01523/7634005

Erstklassige Verdecke
• Innenausstattungen
• Zubehör
• Sattlerie
• Katalog
KHM
73710 Esslingen · Postf. 10 10 01
0711/ 35 79 00-0 · Fax -14 · www.cabrio.de



VW & Audi Anhängerkupplungen
auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Modellautos

www.werst.de Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Verschiedenes

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

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

VERKAUFEN SIE IHR AUTO MIT UNSERER PRINT & ONLINE-KOMBI!

AUSSAGEKRÄFTIGES FAHRZEUG-INSERAT



PRINT

2,83 Mio.*
Leser
pro Ausgabe



4,41 Mio.**
Nutzer
pro Monat

UMFANGREICHES FAHRZEUGDARSTELLUNG



i Mit dem Webcode von Print über automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. xxx direkt zum Online-Inserat.

- ▶ Einfache Anzeigenaufgabe
- ▶ Einmal Schalten, in Print & Online inserieren
- ▶ Kaufkräftige, autoaffine Leser & User

* AWA 2017

** AGOF digital facts, Ø Monat Dez. 17 - Feb. 18

WÄHLEN SIE DIE RICHTIGE BELEGUNG

GROSSE SPORT-KOMBI



bis 3 Zeilen **€ 45,-**
mit Foto zzgl. **€ 10,- 30,-**
jede weitere Zeile **€ 15,-**

SPORT-KOMBI



bis 3 Zeilen **€ 39,-**
mit Foto zzgl. **€ 10,- 30,-**
jede weitere Zeile **€ 13,-**

MOTORSPORT-KOMBI



bis 3 Zeilen **€ 39,-**
mit Foto zzgl. **€ 10,- 30,-**
jede weitere Zeile **€ 13,-**

KLASSIK-KOMBI



bis 3 Zeilen **€ 39,-**
mit Foto zzgl. **€ 10,- 30,-**
jede weitere Zeile **€ 13,-**

E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.
Farbfoto bitte als JPG- oder TIFF-Datei.

Telefon: 0711 182-188 (Anzeigenannahme oder Fragen)

Mo. - Do.: 8.00 - 18.00 Uhr, Fr.: 8.00 - 16.00 Uhr

Inserieren unter:
www.automarkt.auto-motor-und-sport.de

AKTION

▶ Jetzt 20 € sparen!
Private Inserenten bezahlen nur 49,- € statt 69,- € für einen 3-Zeiler mit Foto.

Car Control Boxberg

Lernen Sie Ihren Pkw unter professioneller Anleitung im Grenzbereich kennen.

Wie steigert man sein Fahrkönnen, egal ob Einsteiger oder Routinier am Steuer? Indem man Situationen im Grenzbereich übt und das Limit des Autos erfährt. Genau hier setzt das Car Control Training von auto motor und sport an. Mit Betreuung durch unser erfahrenes Instruktorenteam unter Leitung von Rennfahrer Christian Menzel und auto motor und sport-Testleiter Jochen Albig fahren Sie Slalom,

machen Vollbremsungen und Ausweichtests bei Trockenheit sowie auf Nässe, lassen dabei ABS und ESP bis zum Anschlag arbeiten. Für maximalen Fahrspaß sorgen Driftübungen, die auf konstant bewässerter Strecke stattfinden und deshalb materialschonend sind. Boxberg ist sehr empfehlenswert wegen des enormen Lerneffekts. Eine Besonderheit bei Car Control Boxberg: Das Fahren ab 16 Jahren ist bei uns

ausdrücklich erwünscht. Der Teilnahmepreis des eintägigen Trainings am 04. bzw. 05.08.2018 beträgt 599 Euro, für Fahrer unter 25 Jahren kostet es 449 Euro.

Kontaktdaten:

Telefon 07 11/182-18 45

Fax 07 11/182-20 17

**Mail: fahrtraining@motorpresse.de
www.event.motorpresse.de/training**



4x4-Tour Rumänien

Wilde Straßen und spektakuläre Landschaften.

Haben Sie Lust, Ihren SUV artgerecht zu bewegen? Dann nehmen Sie an der 4x4-Tour von auto motor und sport teil.

Vom 22.07. bis 02.08.2018 erkunden wir auf Wegen aus Asphalt, Schotter, Sand und Stein spektakuläre Landschaften.

Rumänien steckt voller Entdeckungen: die mächtigen Karpaten, alte deutsche Dörfer voller Atmosphäre, quicklebendige Städte und schlaglochreiche Pisten. Im Teilnahmepreis von 1590 Euro sind Übernachtungen, Halbpension, Eintrittsgelder und Mautgebühren enthalten.

**Kontaktdaten: Telefon 07 11/182-18 45, Fax 07 11/182-20 17
Mail: fahrtraining@motorpresse.de
www.event.motorpresse.de/reisen**

Genießertour Toskana

Bei dieser Reise findet zusammen, was zusammengehört: Küche, Keller und Kultur.

Bekanntermaßen ist die Toskana ein Paradies und für Feinschmecker ein Schlaraffenland. Wir erkunden die Region auf kleinen Sträßchen abseits des Tourismus und erleben die Höhepunkte, die links und rechts des Weges zu finden sind. Unser erfahrener Tourguide kennt sich bestens aus und hat einige Geheimtipps auf Lager. Am besten lässt sich die Reise mit einem offenen



oder einem sportlichen Fahrzeug genießen. Termin der Genießertour, bei der Fahrspaß, Kultur und die italienische Küche nicht zu kurz kommen, ist der 29.09. bis 07.10.2018. Im Teilnahmepreis von 2990 Euro sind Übernachtungen, Frühstück und Abendessen sowie ein umfangreiches Rahmenprogramm enthalten.

**Kontaktdaten: Telefon 07 11/182-18 45, Fax 07 11/182-20 17
Mail: reisen@motorpresse.de
www.event.motorpresse.de/reisen**



„Hat mich zu Tränen gerührt“

Interview Andreas Scheuer, Heft 13, Seite 32

Die Antwort von Bundesverkehrsminister Scheuer auf Ihre Frage zum Abgasbetrug bei Dieselfahrzeugen, dass er „sehr verärgert über das Verhalten in den Chefetagen der Autoindustrie“ sei, hat mich doch sehr zu Tränen gerührt. Die Politik dient in dieser Betrugsserie nicht dem Staatsbürger, sondern der Strategie, den verantwortlichen Betrugern in der Autoindustrie den Rücken freizuhalten.

Martin Walter
44229 Dortmund

Der eigentliche Skandal geht weit über die bekannten Fakten hinaus. Das KBA hat bereits Anfang 2016 über 50 Fahrzeuge getestet, die zum größten Teil nach Euro 6 zertifiziert waren, aber alle die Norm nicht einhielten und größtenteils nicht nachrüstbar sind. Zudem werden die Abschaltvorrichtungen der Hersteller nur mit dem Motorschutz begründet, welcher aber gemäß EU-Norm 692/

2008 bereits seit 2008 so nicht zulässig ist. Da eine Nichterfüllung der Abgasnorm automatisch ein Erlöschen der ABE bedeutet, sind diese Fahrzeuge eigentlich sofort aus dem Verkehr zu nehmen.

Gerd Wengenroth
per E-Mail

10 Dinge, die Sie wissen sollten

Service Wasserstoff-Infrastruktur, Heft 12, Seite 104

Wenn Sie Ihre mediale Macht dazu genutzt hätten, die Brennstoffzellen-Technologie zu fördern und zu fordern, dann hätten Autohersteller und Kunden viele Milliarden Euro gespart. Ihre Aussage zu den geringen Marktchancen würde dann für die unsinnige batterieelektrische Mobilität gelten. Abgesehen von der Reichweite: Was ist mit den verschiedensten Ladekabeln oder Steckern, was mit dem Bezahlen der geladenen Kilo-

watt, was mit den Kosten für eine flächendeckende Infrastruktur? Beim Wasserstoff können vorhandene Tankstellen genutzt werden, lagern und speichern lässt er sich ebenfalls ohne allzu große Probleme, und herstellen könnte man ihn in ein paar großen Anlagen.

Arne Tigler
71134 Aidlingen

Sicherlich kostet der Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur – wie der von Ladesäulen – Geld, doch der wesentliche Vorteil ist, dass wir fast alle Rohstoffe zum Bau und Betrieb solcher Fahrzeuge im Land haben. Außerdem werden die Kosten deutlich sinken, wenn möglichst viele Fahrzeuge mit dieser Technologie angeboten werden. Und bei regenerativer Energie zur Herstellung des Wasserstoffs ist die Umweltbilanz weit besser als bei der Akkufertigung.

Rainer Weidling
02991 Lauta

In Reih und Speed

Vergleichstest Mercedes S 450 und S 400 d, Heft 12, Seite 52

Beim Lesen Ihres Vergleichstests hatte ich den Eindruck, dass man einen Englischkurs besuchen und Fan von Alanis Morissette sein muss. Ich hätte mir etwas mehr Sachlichkeit und weniger Abgleiten in persönliche Vorlieben gewünscht.

Josef Albert
per E-Mail

Oldtimer als Symbol der guten alten Zeit

Editorial, Heft 12, Seite 3

Oldtimer sind mein Hobby, seit ich einen Führerschein habe. Diese Autos kann man noch komplett verstehen und größtenteils selbst reparieren. Niemand weiß, wann und wohin ich mit meinen Oldies fahre, und keine Versicherung wird mich nach meinem Fahrverhalten beurteilen. Das Auto muss tun, was ich will, und nicht umgekehrt. Allerdings wird durch die stark gestiegene Größe und Leistung heutiger Autos die Fahrt im

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

ÜBER DIESE KANÄLE KÖNNEN SIE UNS ERREICHEN

redaktion_ams@motorpresse.de www.auto-motor-und-sport.de

www.facebook.com/automotorundsport

https://plus.google.com/+automotorundsport

www.pinterest.com/automotorsport

http://twitter.com/amsonline

www.youtube.com/automotorundsport

Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart, Fax: 07 11/182-1908

Oldie immer mehr zum riskanten Abenteuer im Straßenverkehr, denn viele Neuwagenfahrer überschätzen die Beschleunigungs- oder Bremsmöglichkeiten der Klassiker.

Nicolai Schumacher
per E-Mail

Das mit der Nostalgie hat wie immer zwei Seiten. Ja, die Autos und das Drumherum waren schön, aber die damalige Technik war primitiv. Wenn ich an meine ersten Autos denke, dann fallen mir als Erstes Rost, geringe Lebensdauer und hoher Benzinverbrauch ein.

Hans-Peter Hubert
per E-Mail

Früher war nicht alles besser, aber vieles. Bis in die 1990er-Jahre hatten wir doch längst nicht die Probleme heutiger Autos mit gelängten Steuerketten oder Getriebe- und Elektronikschäden. Und mit überhöhten Preisen für Inspektionen und Ersatzteile wird heute das Geld gemacht, das beim Autokauf durch die Rabattschlachten verloren geht. Mit ihren hochgezückelten Motoren haben moderne Autos kaum noch die Chance, zu Oldtimern zu werden.

Karl Lichei
52388 Nörvenich

Ich erinnere mich gerne an die Freude am Autofahren, als es noch nicht als unsozial und umweltschädigend galt, einen Mittelklassewagen mit zwölf Litern Benzinverbrauch zu fahren. Ich hatte damals drei Ford Mustang und war froh, wenn ich mit 18 l/100 km auskam, doch der V8-Sound entschädigte für alles. Die Einstellung der Bevölkerung war freier und großzügiger, und man wurde nicht dauernd mit Negativmeldungen bombardiert.

Achim von Brandenstein
50374 Erftstadt

5 Fragen zur Dashcam

Service, Heft 12, Seite 108

Ich liebäugle ja schon länger mit einer Dashcam, aber ich mag kein zusätzliches Gerät an der Frontscheibe oder umherhängende Kabel. Warum müssen die Kameras so groß sein und ein Display haben? Und warum bieten die Autohersteller eine solche rein anlassbezogene Kurzaufzeichnung nicht als Zubehör an, zumal in vielen Fahrzeugen ja bereits Kameras eingebaut sind und die zur Auslösung des Airbags vorhandene Erfassung auch zur Aktivierung der sicheren Speicherung verwendet werden könnte?

Reinhard Siegel
per E-Mail

**auto
motor
und sport**

Gründer:
Paul Pietsch,
Ernst Troeltsch,
Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch f.

Chefredaktion: Ralph Alex, Birgit Priemer.

Chefreporter: Jens Dralle (International), Bettina Mayer (Wirtschaft).

Test & Technik: Jörn Thomas (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein (Stellv.), Jochen Albig (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.), Clemens Hirschfeld, Frank Lentfer, Heinrich Lingner (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, Rudi Seufert (Testwagen), Bernd Stegemann (Textchef).

Mobilität & Service: Henning Busse (Ltg.), Dirk Gulde, Malte Jürgens (Autor) Luca Leicht, B.Eng. Annette Napp.

News-Pool: Gerd Stegmaier (Ltg.), Holger Wittich (Teamleiter), Uli Baumann, Andreas Of.

Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Claus Mühlberger (Autor), Michael Schmidt.

Autokauf: Henning Busse (Ltg.).

Technik-Profi: Thiemo Fleck, Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker.

Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz

Content Delivery Management: Thomas Fischer (Leitung), Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).

Grafik-Pool: Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stellv.), Matthias Blank, Wolfgang Bretschneider, Jürgen Decker (Senior Grafiker), Franziska Moltenbrey, Eduard Morlang, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafiker), Raoul Rainer, Michael Wehner.

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.

Freie Fotografen: Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Frank Herzog, Hardy Mutschler, Daniel Reinhard, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Wolfgang Wilhelm.

www.auto-motor-und-sport.de: Jochen Knecht (Leiter Digitale Medien),

Gerd Stegmaier (Content Delivery Manager), Holger Wittich, Ulrich Baumann, Roman Domes, Tobias Grüner, Andreas Haupt, Gregor Hebermehl, Patrick Lang, Andreas Of, Carsten Rose.

TV: Dipl.-Ing. Alexander Bloch (Chefreporter)

Freie Mitarbeiter: Michael Harnischfeger, Dani Heyne, Christian Schulte.

Korrespondenten: Japan: Yoshihiro Kimura (Tokio).

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, Telefon: 07 11/182-01.

Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen),

Telefon: 07 11/182-12 41/-12 67, Telefax: 07 11/182-19 58 (nicht für Anzeigen).

Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.), Ute Eckstein.

Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:

AUTO Straßverkehr (Redaktionsleiter Stefan Cercez), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Marcus Schurig), MOTORSPORT aktuell (Chefredakteur Marcus Schurig).

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, Telefon: 07 11/182-01.

Geschäftsführung: Nils Oberschelp (Vorsitzender), Andrea Rometsch, Tim Ramms.

Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Tim Ramms.

Publisher Automobil: Michaela Klein.

Anzeigenleitung: Markus Eiberger.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: Bettina Knorr, Andrea Stitz.

Für Anzeigen: Telefon: 07 11/182-188, Telefax: 07 11/182-13 49/-17 83.

Regionale Anzeigenrepräsentanz:

Norddeutschland: Corinna Stahlke.

Berlin/neue Bundesländer: Corinna Stahlke, Bärbel Kubisch.

Nordrhein-Westfalen: Reinhard Oppermann, Simone Schroer, Thorsten Treppe.

Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar: Gerhard Reith, Normann Bretz.

Baden-Württemberg: Michael Roy.

Bayern/Österreich: Claus Mayer.

Vertrieb Einzelverkauf In- und Ausland: DPV Deutscher Pressevertrieb.

Vertriebsleitung: Dirk Geschke.

Abonnement: auto motor und sport, Abo-Service, 70138 Stuttgart.

Telefon: Inland +49 (0)711/32 06 88 88, Fax: +49 (0)711/182-25 50; E-Mail: ams@dpv.de

Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).

Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.

Druck: Prinovis GmbH & Co. KG, Ahrensburg, Printed in Germany.

Syndication/Lizenzen: Telefon: 0711/182-23 79, Mail: order@mpi.de.

auto motor und sport erscheint 14-täglich donnerstags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Einzelheft € 4,20. Bezugspreis direkt ab Verlag jährlich € 99,90. In Österreich € 114,90, in der Schweiz sfr 165,90. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf zum Preis von € 65,50 (Österreich: € 74,90; Schweiz: sfr 109,50; weitere Auslandspreise auf Anfrage). Das günstige technik-profi-Abo (auto motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) einschließlich E-Paper kostet jährlich nur € 114,40 im Inland (Österreich: € 130,00; Schweiz: sfr 189,00).

Die Mitglieder des Deutschen Sportfahrer Kreis e.V. erhalten das Jahresabonnement zum Vorzugspreis von nur € 74,93 (D.) ISSN: 0005-0806.

auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern. Anzeigenpreisliste Nr. 71, ab 1.1.2018. Gerichtsstand Stuttgart.



auto motor und sport (USPS no 0731670) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. K.O.P.: German Language Pub., 153 S Dean St, Englewood NJ 07631. Periodicals postage is paid at Englewood NJ 07631 and additional mailing offices. Postmaster: Send address changes to: Auto/Motor/Sport, GLP, PO Box 9868, Englewood NJ 07631.

**auto
motor
und sport** **SERVICE**

Änderung der Abo-Adresse: auto motor und sport, Abo-Service, 70138 Stuttgart; **Telefon:** Inland +49 (0)711/32 06 88 88, Ausland +49 (0)711/182-25 55; **Telefax:** +49 (0)711/182-25 50
E-Mail: ams@dpv.de

Leserbriefe zu den Artikeln im Heft:

Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart

Online: redaktion_ams@motorpresse.de

Nachbestellung von Einzelheften

Telefon: Inland +49 (0)711/32 06 88 88, Ausland +49 (0)711/182-23 32; **Telefax:** +49 (0)711/182-25 50
E-Mail: ams@dpv.de (Bankverbindung angeben)

Für Kleinanzeigen: Telefon: 07 11/182-188, Fax: -17 83

WELTWEITE KOMPETENZ

Die Auto-Zeitschriften der Motor Presse Stuttgart stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in 15 Ländern Europas, Südamerikas und Asiens Titel, die eng zusammenarbeiten.

**auto
motor
und sport**

wird veröffentlicht in

Deutschland

Bulgarien

China

Kroatien

Norwegen

Polen

Rumänien

Schweden

Slowakei

Tschechien

Türkei

Ungarn

Weitere Magazine der

**auto
motor
und sport** **-FAMILIE**

auto test (Argentinien)

Automovil Panamericano (Mexiko)

autopista (Spanien)



auto motor und fort

Sollen sich die anderen auf Mallorca auf die Füße trampeln, durch Venedig schubsen oder in Antalya um Liegestühle kloppen. Wir packen unseren Ford Taunus und streifen durch die Einsamkeit, die schöner kaum sein könnte als irgendwo und überall zwischen Höxter, Bad Pyrmont und Einbeck.





Die Gierseilfähre quert seit 1931 die Weser, verbindet Grohnde und Frenke – aber nicht montags



Der 1300er weiß mit seinen 55 PS die Beschaulichkeit der Reise zu unterstützen

Nach den einsamen, kühlen Stunden vor der Dämmerung hebt sich die Sonne in einen Himmel voller fein aufgetupierter weißer Wolken. Mit jedem Morgen gibt es auch ein neues Gestern, an dem sich das Heute messen muss – auch an Orten, von denen es heißt, die Zeit sei dort stehen geblieben. Wobei so was nur von Leuten kommen kann, die meinen, es sei ein Zeichen von rastloser städtischer Modernität, jahrzehntelang Bahnhöfe zu verbuddeln oder Flughäfen nicht zu eröffnen. Wer von Rückständigkeit redet, hat es nur oft nicht vermocht, die Errungenschaften der eigenen Vergangenheit zu bewahren. Herrje, schon so aufgewühlt bei der zweiten Tasse Filterkaffee, den es hier schon immer gibt und nicht erst seit und weil sie ihn in Berlin hip finden.

Ja, es ist alles gut hier in den Kleinstädten an der B3 und der Weser, zwischen Ostwestfalen und Südniedersachsen. Wir haben das nur vergessen. Vor drei, vier Jahrzehnten kamen viele zum Urlaub her. Heute streifen sie die Gegend nur auf ihrem Weg die A7 runter Richtung Italien oder hoch zur See oder zwischendrin zu irgendeinem Flughafen. Weil sie meinen, es sei mondäner und moderner, den Urlaub im Gedränge zu verbringen. Die werden schon sehen, denken wir uns, als wir über das Frühstücksbuffet – schwer genug beladen, um damit die „USS Nimitz“ zum Kentern zu bringen – hinausschauen auf die Straße und den Ford.

Ein passenderes Auto für unsere Sommerreise hier kann es nicht geben. Das liegt nicht daran, dass der Taunus TC beim Debüt im Spätsommer 1970 mit seinem Hinterradantrieb als rückständiger gilt als sein vorderradgetriebener Vorgänger. Nein, es liegt an seiner Bodenständigkeit. Es ist ein der Eitelkeit unverdächtiger Taunus L Turnier des Baujahrs 1975, also nach dem 1973er-Facelift schon mit Rechteckscheinwerfern, aber noch mit Chromleisten um die Fenster und, klar, der Knudsen-Nase – benannt nach, sagen wir es gemeinsam: dem Ford-USA-Vorsitzenden Semon E. Knudsen.

Heute ist das neue Gestern

Wir packen unser ganzes Gepäck in den 4,37 Meter kurzen Turnier, und es verliert sich in den Weiten seiner Kofferhalle. Die knautschigen Kunstledersitze sind noch kühl, als wir einsteigen. Ein Daumenbreit Choke reicht, dann springt der kleine Reihenmotor an. Der 1300er mit einer obenliegenden Nockenwelle stammt von dem Vierzylinder ab, den Ford USA für den Pinto entwickelte. Erster Gang, ein Tapsen Gas, Kupplung kommt, und wir sind raus.

Früher war mehr Reisen auf Sommerreisen, heute ist es mehr ein Warten aufs Ankommen. In Flugzeug und Bahn eh, aber auch auf Autobahntouren, bei denen sich die Landschaft seltsam träge ändert, obgleich wir so schnell fahren. Hier ordnet sich nicht die Landschaft um die Straße, sondern die Strecke schlängelt sich durch die Gegend. Kurvt Berge hinauf, schleift Flüssen hinterher. Selbst wenn es mal geradeaus geht, wie auf den ersten 13 Kilometer von Einbeck nach Dassel, gibt es mehr zu sehen als auf der A7 von Hamburg bis Hannover.

Das Rausschauen zählt überhaupt zu den vergessenen Freuden der Kraftfahrt. In neuen Autos infotainen wir uns zum Zeitvertreib, ändern aus Langeweile das Layout der Digitalinstrumente. Dabei gibt es so viel Echtes zu erleben: das Wuschen, wenn du mit runtergekurbeltem Fenster an Bäumen vorbeifährst und wie sich das in einer Allee zu einem Rhythmus steigert. Du spürst die Sonne auf dem Ellenbogen, riechst das gemähte Gras, das die Bauern mit Traktoren zu langen Reihen aufgehäuft haben. Hinter jeder Kurve eröffnet sich eine neue Aussicht, die den Blick weitet. ▷



Gestern noch im PS.Speicher Einbeck, heute auf großer Fahrt: vielen Dank für den Taunus!



Wer immer das Hinterland Mallorcas bejubelt, kann das Vorderland der Weser nicht kennen

Im Taunus sind Berge noch Berge, was jetzt nicht geografisch gemeint ist, sondern in Bezug auf den Ford. Sein 1300er-Motor rackert hier mit 55 PS und neunzigeinviertel Newtonmetern die Höhen des Weserberglandes empor, durchzugsmatt und drehfaul, doch unermüdlich. Oben taucht die Straße in einen Wald, stürzt sich in engen Serpentinien wieder talwärts. Der Kurve als solcher steht der Taunus mit Skepsis gegenüber – so als stelle sich die Straße absichtlich ungeschickt an, um ihm eine Richtungsänderung aufzudrängen. Er wulackt sich da mühsam durch mit wenig anderem an Gefühl außer Schwergängigkeit in der indirekten Lenkung und einem Fahrwerk mit Querlenkern vorn und schraubengefederter Starrachse hinten, das herben Federungskomfort mit bescheidenem Handlingtalent kombiniert.

Um das zu verbessern, bräuchte es ein kleines Wunder. Vielleicht ergibt sich das nach 1556 mal wieder in Bad Pyrmont. Das Staatsbad erlangte damals wegen seiner wundertätigen Quellen eine Berühmtheit, die mittlerweile trotz sechs Heilquellen und eines Kurparks mit der größten Palmenfreianlage nördlich der Al-

pen etwas abgenutzt erscheint. Aber wie schön das hier ist. Wir parken den Taunus im Schatten einer Palme, die im Sommerwind wogt. Im Café rechts brühen sie für zweizwanzig einen Cappuccino, wie sie ihn in St. Tropez fürs dreifache Geld kaum halb so gut hinbekämen.

Das fremde Daheim

Warum sind sie nicht hier, all die Menschen, die sich beschwerten, dass der Kaffee im Urlaub sechssechzig und die Nacht im günstigsten Hotel 120 Euro kostet? Und das mit einer Empörung, als habe sie jemand böswillig gezwungen, in Südfrankreich zu urlauben statt an der Weser. Zu der fahren wir jetzt auf so dermaßen leeren Straßen, wie man sie um den Gardasee immer sucht, aber nie findet. Und wären wir jetzt in der Toskana, bekämen sich alle gar nicht mehr ein über die sanften Hügel, die grünen Wälder und das weiche Licht der Sonne.

Ihre Strahlen glitzern in der Weser, die in weiten Bögen nordwärts fließt. In Grohnde wollen wir auf die andere Uferseite, doch derlei Ansinnen scheint montags unangemessen, da hat die Gierseilfähre Ruhetag. So fahren wir linksweserig flussaufwärts, halten an verlassenen Stellen, um die Füße ins Wasser zu dippen. Dann geht es weiter durch die manikürte Altstadt von Bodenwerder, Stammsitz derer von Münchhausen, vorbei an der Burgruine Polle, an Heinsen und Stahle. Nie gehört, nie gesehen? Eben, in Barcelona kennen sie jede Ecke, im Louvre alle sechs Gemälde von Leonardo da Vinci. Aber wer weiß, dass in Höxter neben der engen Rechtskurve das Kloster Corvey steht, gegründet 815 von den Halbbrüdern Karls des Großen und heute UNESCO-Weltkulturerbe?

Als die Schatten länger werden, kurven wir hinter Boffzen wieder nach Niedersachsen, durch Düsteres Bruch und Torfmoor zurück nach Einbeck. Immer auf leeren Straßen und so mit Tempo 70, 80 oder auch mal nur 50, weil das Unbekannte, das Neue, hier so nahe liegt: hinter jeder Biegung. Nun streift kühle Abendluft in den karg möblierten Innenraum des Taunus, der gemächlich durch seine vier Gänge tourt. Dass er das mit den Kurven nicht so kann – was macht das schon. Jetzt und immer, wo er rau im Ton, doch so treu im Wesen ist. Wir könnten mit ihm weiterfahren, die ganze Nacht bis Venedig. Nur, was sollten wir da? Es entfernte uns nur vom Daheim, das wir ja nur hier entdecken können. Und das uns morgen daran denken lassen wird, wie schön gestern war.



Die Samtgemeinde Bodenwerder-Polle ehrt den Lügenbaron Münchhausen. Doch, ehrlich!



Draußen nur Kännchen? Vielleicht auf Ibiza, aber nicht in Einbeck in der Fußgängerzone

Text: Sebastian Renz

Fotos: Wolfgang Groeger-Meier

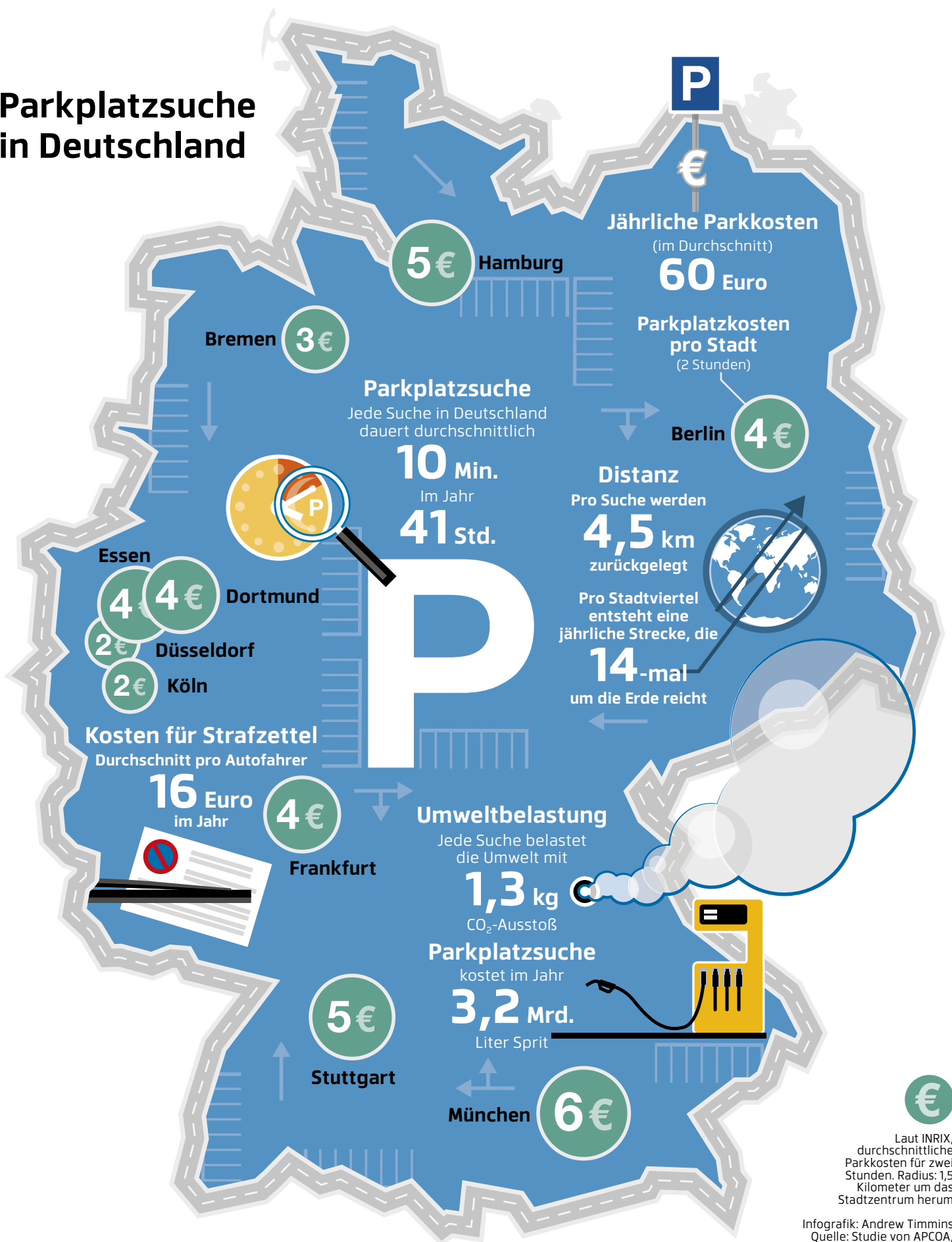


Ha! Solche Palmen soll der Gardasee unserem Bad Pyrmont erst mal nachmachen!



Im Taunus lenkt nur wenig Einrichtung von der Vielfalt der Landschaft ab

Parkplatzsuche in Deutschland



Aufbruch in eine neue Ära

Der gesamte Parkvorgang bedeutet für viele Autofahrer Stress. Das muss nicht sein: Die Digitalisierung ist auch in diesem Bereich angekommen und bringt frischen Wind, Innovationen und manche Erleichterung.

Eben schnell noch ein paar Sachen im Supermarkt einkaufen. Zurück mit vollen Taschen, trifft einen der Schlag, denn hinter dem Scheibenwischer steckt ein Knöllchen: 30 Euro Strafe. Was sich nach einem schlechten Scherz anhört, ist auf vielen Supermarkt-Parkplätzen Normalität. Um unliebsame Dauerparker zu vergraulen, verpacken manche Firmen ihre Stellfläche an professionelle Betreiber. Diese fordern mit Schildern die Kunden auf, ihre Parkscheibe aufs Armaturenbrett zu legen. Ist das aus Eile oder Vergesslichkeit nicht passiert, spielt es keine Rolle, wie viel Geld gerade beim Markt gelassen wurde – das Knöllchen muss gezahlt werden.

So wundert es kaum, dass das Wort Parken bei den meisten Autofahrern eher negative Emotionen weckt. Die Fakten sprechen eine deutliche Sprache: Nicht nur die Abzocke sorgt für Frust, auch das Finden eines Parkplatzes ist eine Qual. In den USA und den europäischen Großstädten suchen Autofahrer laut Studien jährlich bis zu 55 Stunden nach einem Stellplatz und legen pro Parkplatzsuche Distanzen von bis zu 4,5 km zurück – die Liste lässt sich beliebig weiterführen.

Nützliche Helfer vorhanden

In einer digitalen Gesellschaft muten solche Fakten anachronistisch an, denn ein Hilfsmittel zum Finden eines Parkplatzes haben wir immer bei uns: das Smartphone. Es gibt mittlerweile viele nützliche Apps, die das Parken deutlich einfacher machen. Beispiel Apcoa Flow: Ist man in der Stadt unterwegs, werden alle verfügbaren Parkhäuser der Kette in der Umgebung angezeigt – inklusive In-

fos zu den noch verfügbaren Stellplätzen, Öffnungszeiten oder Preisen. Außerdem kann man sich den Gang zum Automaten sparen: Dank einer Karte mit RFID-Sensor in der Windschutzscheibe und hinterlegten Kreditkarteninfos in der App wird vollautomatisch und bargeldlos abgerechnet. Diesen Service gibt es aber nicht kostenlos, Apcoa berechnet einmalig 4,95 Euro Anmeldegebühr und neben Parkkosten noch 39 Cent pro Parkvorgang.

Kluge Algorithmen ermöglichen mittlerweile auch eine gute Parkplatzauslastung an der Straße. Das hat sich zum Beispiel AIPARK zum Ziel gesetzt. Was als Projekt an der TU Dortmund begann, ist jetzt eine eigenständige Firma, die eine gleichnamige App entwickelt hat. Mithilfe von Parametern wie Verkehrs- und Sensorendaten, Wetter, Events oder

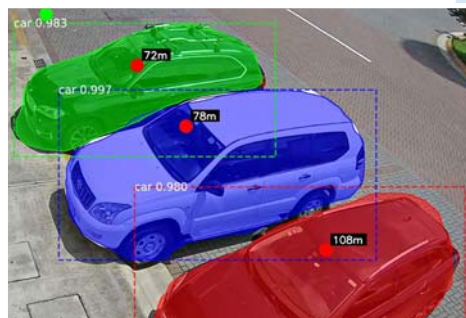
dem Verhalten der App-Benutzer sagt die künstliche Intelligenz namens „SAM“ die Wahrscheinlichkeit eines Parkplatzes in einer bestimmten Straße voraus. Diese Informationen werden dann in eine Cloud geladen und können an die App oder auch an Navis weitergegeben werden.

Freie Abstellmöglichkeiten an der Straße melden auch Cleverciti, ParkHere oder Park and Joy von der Telekom. Dazu werden Sensoren im Asphalt oder an Strom- und Lichtmasten montiert, die somit in Echtzeit über freie Parkplätze informieren können. In einigen Städten werden diese Techniken bereits ausprobiert.

Eine andere clevere Methode, die Parkplatzsuche zu entspannen, bietet Ampido. Die App ist sozusagen das „Airbnb“ unter den Parkplatzanwendungen, die Nutzer stellen ihre privaten Flächen zur Verfügung.

AIPARK

Mithilfe von Sensoren an Laternen und Ampeln scannen Firmen wie AIPARK den Parkraum. Die Daten werden dann von einem Algorithmus verarbeitet



Apcoa Flow

Die App navigiert zu Parkhäusern der Kette in der Umgebung. Vorher können die Öffnungszeiten, Preise oder freie Plätze eingesehen werden. Per App kann bargeldlos bezahlt werden

Der Roboter gabelt Autos unter ihren Reifen auf und transportiert sie an einen Parkplatz. Damit es nicht zu langen Wartezeiten kommt, muss vorher ein Abholzeitraum festgelegt werden

Parkroboter RAY

Park-Abzocke

Wer auf dem Supermarkt-Parkplatz ohne Parkscheibe steht, kann eine hohe Strafe aufgedrückt bekommen



Park and Joy

Für das Projekt der Telekom wurden Sensoren in den Boden von Parkplätzen eingelassen. Freie Plätze sind dann über eine App buchbar. Bis jetzt gibt es Park and Joy nur in Hamburg, andere Städte sollen folgen

Remote Parking

Mit dem BMW-Display-Schlüssel können BMW Fünfer und Siebener von außen in Querparklücken vorwärts ein- und rückwärts wieder ausparken. Das ist besonders hilfreich, wenn die Parklücke sehr eng ist

Werden sie etwa vormittags nicht genutzt, kann man sie in der App reservieren. Dabei gehen 30 Prozent der Einnahmen an Ampido.

Roboter parken ein

Apps bieten also praktische Hilfe bei der Suche nach einem Parkplatz, aber das bisweilen stressige und nervenaufreibende Einparken nehmen sie einem nicht ab. Deshalb bieten viele Autohersteller Parkassistenten an, die das erledigen. Das ist aber erst der Anfang: Wer zum Beispiel einen aktuellen BMW Siebener besitzt, kann diesen von außen über den Autoschlüssel in Parklücken fahren lassen, die so eng sind, dass sie das Aussteigen verhindern würden.

Auch das wird künftig nicht mehr nötig sein, denn das Manövrieren im Parkhaus übernehmen bald Roboter. Das dürfte vor allem jene freuen, die einen Van oder SUV fahren und sich in heutigen Parkhäusern mit vielen Schwierigkeiten konfrontiert sehen: Auf- und Abfahrten sind so eng, dass das Fahren zu einer Millimeterarbeit wird; Parklücken sind so schmal, dass

man Minuten zum Einparken braucht. Der autonome Roboter „RAY“, zurzeit am Düsseldorfer Flughafen und bei Audi tätig, gabelt Fahrzeuge an einem speziellen Abgabepunkt auf und transportiert sie zum nächsten freien Parkplatz.

Für die nahe Zukunft haben Bosch und Mercedes ein spannendes System entwickelt, um das Leben aller Parkhausbenutzer zu erleichtern: Das „Automated Valet Parking“ ermöglicht das komplett autonome Einparken. Dafür werden im Parkhaus Sensoren verteilt, die mit dem Auto kommunizieren und es steuern. Das erfolgt alleine über die Daten der Sensoren, alle Assistenzsysteme des Autos sind abgeschaltet. Bis jetzt funktioniert das im Test nur mit der Mercedes E-Klasse, doch Bosch will auch mit anderen Herstellern wie e.Go zusammenarbeiten.

So schön diese neue Welt auch sein mag, die negativen Seiten der Digitalisierung sind auch hier nicht zu übersehen. In Großbritannien wurde eine App entwickelt, die es den Benutzern ermöglicht, Falschparker

anzuschwärzen. Die Benutzer werden für jeden Verstoß, den sie melden, mit zehn Pfund belohnt. Dann hoffen wir mal, dass es noch etwas dauert, bevor die Ordnungsämter oder Supermärkte in Deutschland diese App für sich entdecken.

Text: Jakob Zimmermann
Fotos: action press (1), Anbieter

INFO

MOOVE am Kiosk

Die zweite Ausgabe der Zeitschrift MOOVE ist jetzt für 5,90

Euro am Kiosk erhältlich. Die auto motor und sport-Sonderpublikation beschäftigt sich mit der neuen und vernetzten Mobilität, beleuchtet die neuen Formen des Online-Autokaufs oder welche Dienste beim Autofahren unterstützen und zeigt die aktuellsten Entwicklungen bei der E-Mobilität auf.



Autos um 15 000 Euro

Es gibt tatsächlich empfehlenswerte Neuwagen zu einem Preis, bei dem viele höchstens an einen guten Gebrauchten denken.

Aus sieben Kategorien zeigen wir Ihnen jeweils einen Vorschlag und nennen einige Alternativen. Und wir geben Ihnen eine Vorstellung von den monatlichen Unterhaltskosten.

Text: Marcus Peters

Der Allrounder

Kleinwagen sind längst nicht mehr klein. Der aktuelle Ford Fiesta etwa hat gegenüber seinem Vorgänger in der Länge um sieben Zentimeter zugelegt. Jetzt bietet der Viertürer tatsächlich sogar auf seinen Rücksitzen genug Platz für Erwachsene. Alternativen: Opel Corsa und VW Polo.



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost

Daten: Einliter-Benziner, 100 PS, 170 Nm, Vmax 183 km/h, 4,3 l/100 km¹⁾

Kosten: ab 15 100 Euro, Unterhalt rund 190 Euro²⁾ im Monat

Charakter: Die 100-PS-Version tritt zwar nicht dezidiert als Sportler an, macht aber auf der Landstraße Laune. Danke, Fahrwerker! Mit seinen 170 Nm Drehmoment zieht der Dreizylinder gut durch, benötigt weniger Kraftstoff als der schwache Basismotor – den sollte man nicht nehmen.

Der SUV

Die hochbeinigen Varianten der Kleinwagen gehören derzeit zu den am stärksten wachsenden Segmenten überhaupt. Wenn Sie Teil der SUV-Bewegung werden wollen, dann bietet sich beispielsweise der Seat Arona auf Basis des Ibiza an. Oder der Opel Crossland X. Oder der Fiat 500X.



Seat Arona 1.6 TDI

Daten: 1,6-Liter-Diesel, 95 PS, 250 Nm, Vmax 172 km/h, 4,0 l/100 km¹⁾

Kosten: ab 19 160 Euro, Unterhalt rund 210 Euro²⁾ im Monat

Charakter: Hier empfehlen wir einen Diesel – weil er dem gleich starken Benzi-ner an Durchzugskraft klar überlegen ist. Und weil nur die zusätzlichen Newtonmeter die zusätzlichen Kilos (verglichen mit einem ähnlich großen Kleinwagen) ausgleichen können. Dafür muss man eben ein wenig mehr zahlen.

Der Alternative

Zugegeben: Hier beim E-Smart dehnen wir den Preisrahmen schon etwas. Aber eine Kaufempfehlung ohne E-Auto wäre heutzutage unvollständig. Deshalb schafft es der City-Hüpfer in die Auswahl. Alternativen zur Alternative? Der E-Forfour für nur 660 Euro mehr, der Peugeot iOn und der Citroën C-Zero.

Smart Fortwo EQ

Daten: Elektromotor, 82 PS, 160 Nm, Vmax 130 km/h, 12,9 kWh/100 km¹⁾

Kosten: ab 21 940 Euro, Unterhalt rund 140 Euro²⁾ im Monat

Charakter: Der Zweisitzer ist der Inbegriff des Stadtautos. Elektrisch angetrieben wird er zum wendigen Flitzer, der sogar Ampelduelle gewinnt – dank Instant-Drehmoment vom ersten Gaspedalimpuls an. Sie brauchen Platz für vier? Dann stocken Sie zum Forfour E-Drive auf.



Der Geräumige

Wenn es um Transportaufgaben geht, ist ein Kombi meist die bessere Wahl als ein SUV.
Ebenso beim Federungskomfort, beim Handling, beim Spritverbrauch ...
Überzeugt? Die Auswahl ist groß: Neben dem Skoda Rapid gäbe es etwa noch den
Hyundai i30 Kombi oder den Peugeot 308 SW.

Skoda Rapid Spaceback 1.0 TSI

Daten: Einliter-Benziner,
110 PS, 200 Nm, Vmax 198
km/h, 4,5 l/100 km¹⁾

Kosten: ab 17 030 Euro,
Unterhalt rund 200 Euro²⁾
im Monat

Charakter: Ein Kombi, der
eher nach Fließheck aus-
sieht, dennoch Platz für
eine Familie samt Gepäck
bietet. In Kofferraumvo-
lumen ausgedrückt: 415
bis 1381 Liter. Vom schwa-
chen Basismotor raten
wir Ihnen ab, der schleppt
schwer an der Urlaubslast.
Nehmen Sie besser die
Variante mit 110 PS.



Der Spaßige

Man muss nicht einmal beim Fahrspaß sparen, wenn man günstig kauft.
Entscheidend ist ein gutes Leistungsgewicht – viel Motorkraft bei wenig Fahrzeuggewicht.
Also suchen wir bei den Kleinsten. Und finden den VW Up GTI (115 PS),
den Renault Twingo (109 PS) und den Fiat 500 Abarth (145 PS).



VW Up GTI

Daten: Einliter-Benziner,
115 PS, 200 Nm, Vmax 196
km/h, 4,8 l/100 km¹⁾

Kosten: ab 16 975 Euro,
Unterhalt rund 210 Euro²⁾
im Monat

Charakter: G-T-I – alles
klar, oder? Auch wenn der
Up nicht die Hardcore-
Variante eines GTI ist,
so quirlt er doch nach
Kräften durch Kurven,
macht auch auf der Auto-
bahn nicht schlapp. Mehr
Fahrspaß fürs kleine Geld
lässt sich bei Neuwagen
kaum finden. Alle anderen
Sportler sind teuer.

Der Abgedrehte

Sie wollen ein völlig anderes Modell als Ihr Nachbar in der Garage stehen haben?
Dann sollten Sie zwar prinzipiell keinen SUV kaufen – wobei, ausnahmsweise vielleicht doch:
wenn er so abgedreht aussieht wie der Hyundai Kona.
Oder wie der Toyota C-HR. Oder wie wäre es mit einem Honda Civic?

Hyundai Kona 1.0 T-GDI

Daten: Einliter-Benziner,
120 PS, 172 Nm, Vmax 181
km/h, 5,2 l/100 km¹⁾

Kosten: ab 17 500 Euro,
Unterhalt rund 210 Euro²⁾
im Monat

Charakter: So radikal,
wie der Kona designt ist,
könnte er auch für ein
Filmset gebaut sein. Matt
foliert, als Bad-Boy-Car. Ist
er aber nicht, stattdessen
ganz einfach beim Händler
bestellbar, als Serien-
auto zum fairen Preis.
Fährt auch ordentlich.
Dass sich ein Hersteller so
etwas traut – phänomenal!



Der Unangepasste

Es gibt Autos, die sagen: Mir doch egal, was du denkst. Und die mit kräftigen
Zügen gegen den Strom schwimmen, während die Masse ihnen entgeistert hinterherblickt.
Paradebeispiel: der Kia Soul. Alternativen? Die gibt es tatsächlich:
den Nissan Juke. Oder den Citroën C3 Aircross.

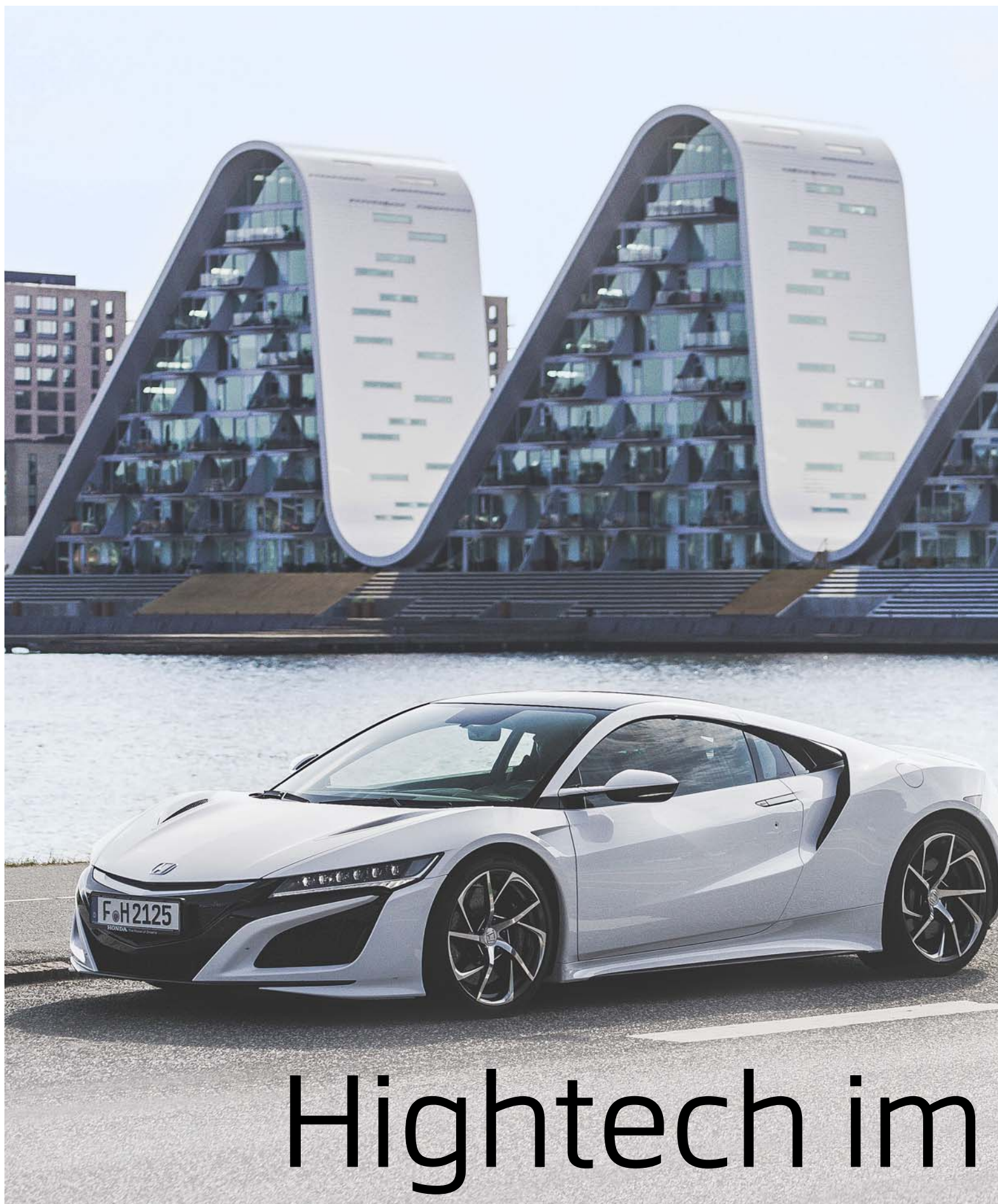


Kia Soul 1.6 GDI

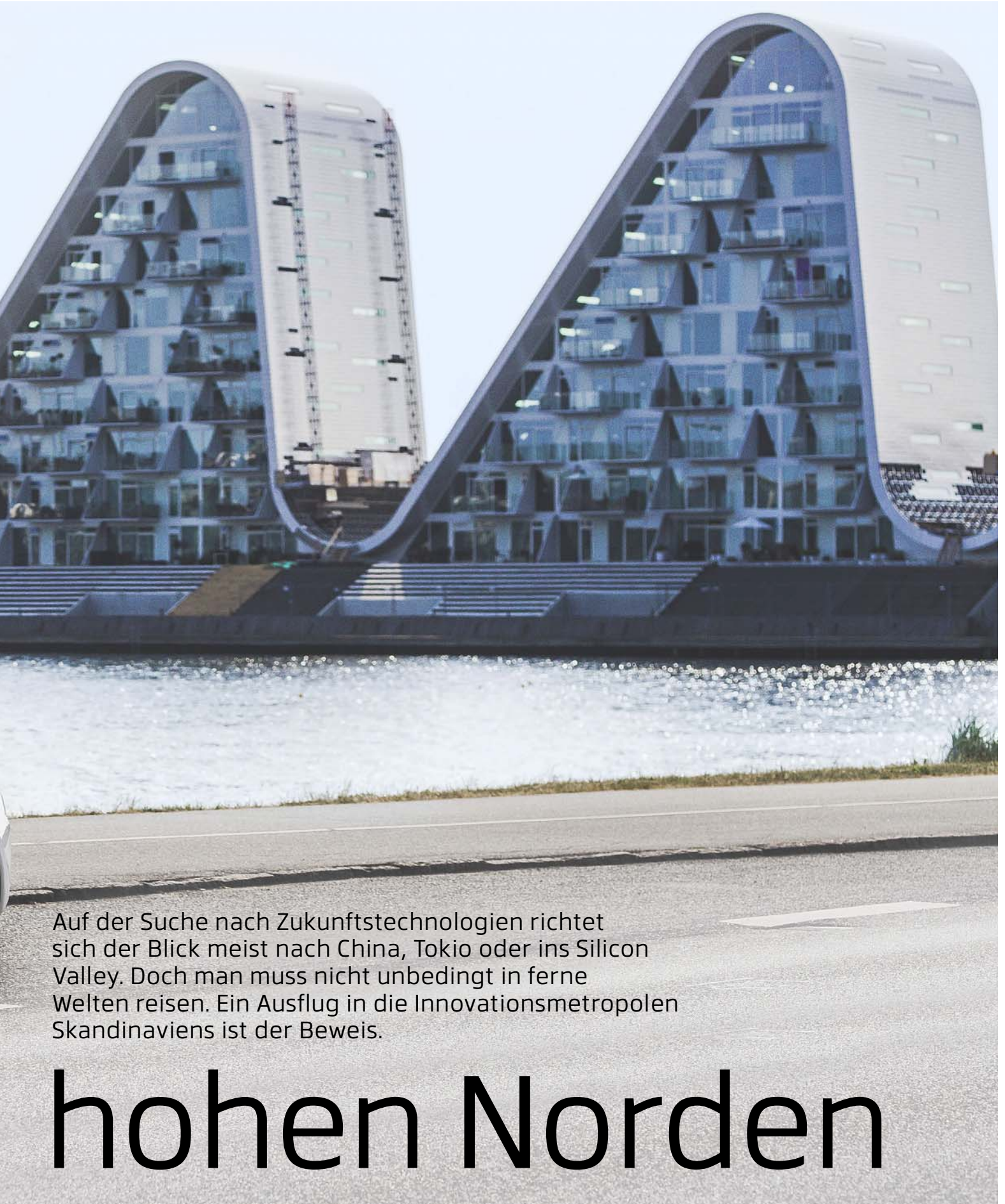
Daten: 1,6-Liter-Benziner,
132 PS, 161 Nm, Vmax 185
km/h, 6,5 l/100 km¹⁾

Kosten: ab 17 240 Euro,
Unterhalt rund 230 Euro²⁾
im Monat

Charakter: Ein Auto, das
gute Laune verbreitet. Das
sich erfrischend gegen
den Immer-bulliger-
wichtiger-protziger-Trend
stellt. Dank straffem
Fahrwerk hält sich die
gute Laune auch auf der
Landstraße. Und bei um-
geklappten Rücksitzleh-
nen kann der Soul sogar
praktisch sein.



Hightech im



Auf der Suche nach Zukunftstechnologien richtet sich der Blick meist nach China, Tokio oder ins Silicon Valley. Doch man muss nicht unbedingt in ferne Welten reisen. Ein Ausflug in die Innovationsmetropolen Skandinaviens ist der Beweis.

hohen Norden



Es ist ganz still, als wir in den 3510 Meter langen Tunnel fahren. Der Hybrid des Honda NSX läuft im Quiet Mode, hat den aufwendigen V6-Turbo ruhiggestellt und stromert batteriebetrieben, leise säuselnd auf den tiefsten Punkt des Drogdelltunnels zu, bevor es rauf auf die berühmte Öresundbrücke in Richtung Malmö geht. Schnurgerade und hell erleuchtet führt uns die Röhre rund 20 Meter unter die Meeresoberfläche in eine scheinbar andere, eine zukunfts-gewandte Welt.

Schon diese ersten zwei Minuten lassen keine Zweifel: Wer nach Hightech sucht und einen Blick in die Zukunft wagt, muss nicht ins Silicon Valley oder nach Asien. Denn unsere Nachbarn aus dem Norden haben weit mehr zu bieten als Köttbullar, Kreuzfahrten und Königshäuser.

Erster Stopp: Lund. Die kleine Universitätsstadt gilt als Kulturzentrum Südschwedens und kommt auf einen Studentenanteil von rund 50 Prozent. Entsprechend ungezwungen und offen geht es hier zu. Kleine Cafés, viele Fahrräder und jede Menge junge

Die Öresund-Verbindung führt auf 16 Kilometern von Kopenhagen durch den Drogdelltunnel und über die Öresund-Brücke nach Malmö

Leute. Beste Voraussetzung für ein Start-up wie Uniti, das erst 2016 auf dem Unicampus gegründet wurde und sich nicht weniger vorgenommen hat, als die urbane Mobilität neu zu erfinden. Im Dezember 2017 stellte CEO Lewis J. Horne den Prototyp des durch Crowdfunding finanzierten Elektroautos vor. Bisher sind über 2500 Bestellungen eingegangen, 2019 sollen die ersten Fahrzeuge ausgeliefert werden.

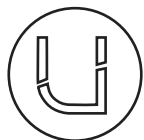
Wir ändern die Zukunft

„Mit dem One hinterfragen wir einfach alles. Jede Funktion, jedes etablierte Konzept“, erklärt Horne, der mit einem elektrischen Einrad zur Arbeit kommt, als wir ihn im Büro von Uniti am Stadtrand von Lund besuchen. „Deshalb hat das Auto kein Lenkrad, sondern zwei Joysticks, keinen Blinkerhebel, sondern Touchflächen, und statt eines klassischen Armaturenbretts gibt es ein riesiges Head-up-Display, auf dem alle Informationen angezeigt werden“, erzählt er, während wir in der lichtdurchfluteten Wohnküche sitzen. An einer

Wand steht in großen Lettern: „We want to change the future!“, umringt von den Unterschriften der Projekt-Mitarbeiter.

Am Abend geht es weiter in Richtung Göteborg, an der malerischen Küste Schwedens entlang, vorbei am Hauptquartier von Biohax International in der Industriestadt Helsingborg mit ihrem großen Hafen. Das Unternehmen von Jowan Österlund hat sich auf NFC-Implantate spezialisiert. „NFC‘ steht für ‚Near Field Communication‘ und kommt beispielsweise auch beim kontaktlosen Bezahlen mit der EC-Karte zum Einsatz“, erklärt er. „Ähnliche Chips können aber auch unter die Haut implantiert werden.“ Das ist etwas Besonderes in Schweden, denn dort kann man erstmals auf diesem Weg Bahntickets lösen und damit auf Papierfahrtscheine verzichten.

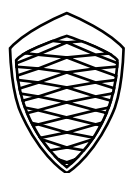
Aber nicht nur in solchen Zukunftsfeldern setzen die Skandinavier Maßstäbe. Keine halbe Stunde entfernt, in der breiten Skälderviken-Bucht, sitzt der Sportwagenhersteller Koenigsegg. Mit dem Ängelholm-



Lund Uniti

Den Zweisitzer ohne Lenkrad, aber mit 300 Kilometern Reichweite gibt es bereits ab 19 900 Euro. Der Uniti One ist eine Kampfansage an die etablierten Autobauer. Zusammen mit seinem jungen Team will Uniti-CEO Lewis J. Horne 2019 die ersten Fahrzeuge ausliefern. Den Vertrieb sollen Elektronikhändler wie Media Markt übernehmen, die am Anfang ihre Filialen in Malmö und Stockholm als Showrooms bereitstellen





Ängelholm Koenigsegg

Die Fahrzeuge von Christian von Koenigsegg räumen nicht nur beim Autoquartett ab. Ende 2017 stellten die Schweden zwei neue Weltrekorde für Serienautos auf. Nach Herstellerangaben raste ein Agera RS auf einem abgesperrten Highway mit bis zu 458 km/h durch die Wüste Nevadas und ließ auch beim 0-400-0-km/h-Test den Bugatti Chiron hinter sich. Für den Sprint auf 400 brauchte der Agera RS 26,88 Sekunden, bis zum Stillstand weitere 9,56. Insgesamt betrug der Vorsprung auf den Bugatti Chiron fünfeinhalb Sekunden





Göteborg Einride



Anstatt auf den komplexen autonomen Pkw-Markt setzt das Start-up laut seinem Software-Ingenieur Tomas Ohlson mit dem T-Pod auf den Linienlieferverkehr. Mit DB Schenker und Lidl Schweden hat man erste Partner gewinnen können, die das Potenzial der autonomen Elektro-Lkw für Kurzstrecken sehen



2008 eröffnet, ist die Oper das Zentrum der neu geschaffenen Hafencity der norwegischen Hauptstadt Oslo. Mit seinen harten Kanten und klaren Linien ragt das Gebäude wie ein Eisberg kühn aus dem Wasser

Flugfeld vor der Tür werden hier die wohl exklusivsten Fahrzeuge Skandinaviens entwickelt und gebaut.

Das Besondere an ihnen: Sie trumpfen nicht nur mit wahnwitzigen Leistungen von bis zu 1500 PS beim Hybrid-Supersportler Regera auf, sondern sind auch fast vollständig aus Kohlefaser gebaut – vom Lenkrad bis zum Dach, wobei die meisten Teile vor Ort gefertigt werden. „Wir arbeiten schon sehr lange mit diesem Hightech-Werkstoff, können daher auf sehr viel Erfahrung zurückgreifen und selbst komplizierte Fahrzeugteile wie Felgen bauen. Da traut sich sonst kaum einer ran“, erklärt Firmengründer Christian von Koenigsegg bei unserer Werksführung.

„Ich denke, die besondere Stärke hier bei uns im Norden sind die Offenheit für Neues – neue Technologien, neue Designs, neue Konzepte – und das Streben nach Komfort und Einfachheit“, meint er. Große Worte für jemanden, der Supersportwagen für rund zwei Millionen Euro pro Stück baut, aber zweifellos Themen, die uns auf der ganzen Reise begleiten.

Denn auch Tomas Ohlson, einem der Ingenieure beim Start-up Einride,

geht es bei seinen autonomen Lkw um Einfachheit. „Warum sollten wir beim autonomen Fahren mit dem kompliziertesten Teil beginnen, dem individuellen Personentransport?“, fragt er provokant, als wir ihn in Göteborg im kleinen Café da Matteo nahe der Technischen Universität Chalmers treffen.

„Wenn wir es einfach halten, kommen wir schneller ans Ziel“, sagt er. Das sei einer der Gründe, den T-Pod als Lieferfahrzeug zu konzipieren. Ohne den Faktor Mensch und dessen Bedürfnisse könne man komplexe Eigenschaften wie Ergonomie und Komfort hintanstellen und sich voll auf das Ziel konzentrieren: einen nachhaltigen, effizienten und autonomen Transport.

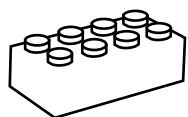
Windräder und Ladesäulen

Es geht weiter durch das dünn besiedelte Südschweden nach Oslo, wo die Fähre auf uns wartet. Wir passieren mit dem unerwartet reisetauglichen Honda unzählige Windräder und Ladesäulen, idyllische Wälder und Seen mit Pumpspeicher-Kraftwerken – Technik und Natur in friedlicher Koexistenz. Der NSX wechselt munter zwischen Verbrenner- und Elektroan-

trieb hin und her, und bei allem Fahrspaß fühlen wir uns ein wenig deplatziert zwischen den vielen Plug-in-Hybriden und Elektroautos in Schweden, schon weil unser Wagen immer wieder den Sechszylinder anwirft, um die Batterie zu laden.

Vor dem Opernhaus in Oslo stellen wir uns die Frage, ob das wirklich alles des Rätsels Lösung ist. Ob die Komplexität eines Verbrenners zum Erfolg führt oder die Einfachheit des E-Antriebs, von der Ohlson geschwärmt hat. Anscheinend ist Einfachheit ein Credo aller Skandinavier. Die schlichte Geradlinigkeit und die Selbstverständlichkeit spiegelt auch die Oper der norwegischen Hauptstadt wider. Sie ragt wie ein Eisberg aus dem Meer, was ihr diesen kraftvollen Auftritt verleiht, ohne brachial oder gewalttätig zu erscheinen. Mit diesem Gedanken im Gepäck setzen wir über nach Dänemark, wo die beiden letzten Stopps auf uns warten, bevor es über Kopenhagen zurück nach Hause geht.

30 Kilometer von der Küste entfernt liegt Billund, der Geburtsort der Lego-Steine, die seit über 80 Jahren durch ihr genial einfaches und flexibles Design die Fantasie der Kinder



Billund Lego

Billund ist das Imperium der Steine. Statistisch besitzt jeder Mensch auf der Erde etwa 90 Lego-Steine. Kein Wunder, schließlich werden allein im dänischen Hauptquartier jedes Jahr rund 23 Milliarden von ihnen produziert, um dann zu unterschiedlichsten Modellen zusammengesetzt zu werden. Die reichen vom einfachen Häuschen, das der Autor während des Wartens auf das Essen (natürlich in einer Legobox serviert) gebaut hat, bis zur aufwendigen Miniatur eines Bugatti Chiron, dem jüngsten Modell der Lego-Technikreihe

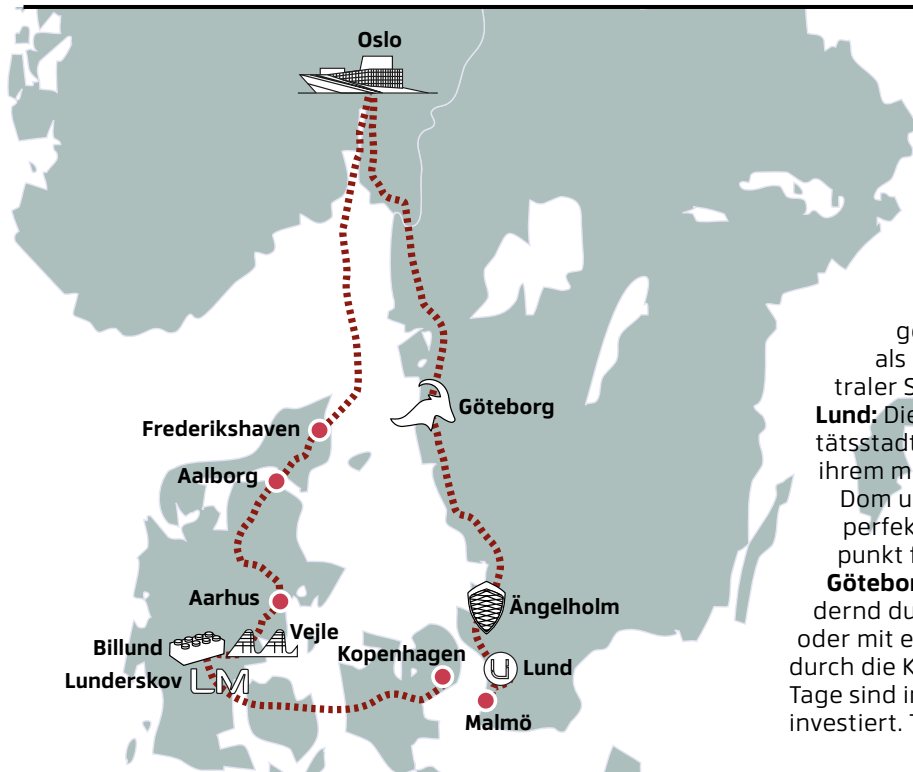


Lunderskov LM Wind Power

Neu ist die Idee nicht, aus Wind Strom zu erzeugen. Auch nicht für Jorgen Henriksen von LM Wind Power, dem Hersteller des weltweit größten Rotorblatts. Aber anders als früher haben sich die Dimensionen und die Effizienz der Windräder drastisch verändert. „Während wir 1994 noch glaubten, dass unser damaliges Rotorblatt mit 24 Metern das Maximum wäre, bauen wir heute welche mit über 107 Metern.“ Mit ihm könne man Turbinen mit einer Leistung von 12 Megawatt antreiben, genug für 16 000 Haushalte. Die Rotorblätter von 1994 reichten nur für ein Megawatt



REISEROUTE



Malmö: Die drittgrößte Stadt Schwedens ist das Einfallstor für Touristen. Der Bezirk Västra Hamnen wird auch „Die Stadt von morgen“ genannt und gilt als erster CO₂-neutraler Stadtteil Europas.

Lund: Die kleine Universitätsstadt überzeugt mit ihrem monumentalen Dom und bietet einen perfekten Ausgangspunkt für Radtouren.

Göteborg: Ob schlendernd durch die Altstadt oder mit einer Bootstour durch die Kanäle – zwei Tage sind in Göteborg gut investiert. Tipp: das Volvo-

Museum am Stadtrand.

Oslo: Hafen, Kunst, Architektur: Die norwegische Hauptstadt ist eine Kulturhochburg.

Aarhus: Hier trifft historischer Altstadt kern auf Moderne. Unbedingt ausprobieren: Europas erstes vollautomatisches Parkhaus Dokk1, das die Fahrzeuge auf drei Etagen unter dem Hafen verstaut.

Vejle: Das wellenförmige Wohnhaus Bolgen ist ein Sinnbild für die moderne skandinavische Architektur und gilt als Wahrzeichen der Stadt.

Billund: Mit übergroßen Lego-Steinen an den Stadttoren und dem Legoland dahinter bildet Billund den kindgerechten Abschluss der Reise.

Bevor es direkt nach Kopenhagen geht, ein letzter Stopp, um das Schauspiel der untergehenden Sonne zu genießen



in aller Welt beflügeln. Wer jedoch denkt, Lego sei nur Kinderkram, liegt falsch. Denn die Kunststoffsteine sind echte Hightech-Ware, deren Produktion nur Toleranzen von Tausendstel millimetern erlaubt, und das für jeden der rund 150 Millionen Steine, die täglich vom Band laufen und die Basis von anderen Hightech-Spielzeugen bieten. So auch beim jüngsten Modell aus der Lego-Technikreihe: dem Bugatti Chiron in 1:8.

Ganz andere Größenverhältnisse erwarten uns anschließend in Lunderskov, im Entwicklungszentrum von LM Wind Power. Hier werden die weltweit größten Rotorblätter für Offshore-Windräder entwickelt, die auf die überwältigende Länge von über 107 Metern kommen und aus einem eigens entwickelten Kohle- und Glasfaserverbund gefertigt werden. In Verbindung mit einer 12-Megawatt-Turbine soll ein solches Windrad 67 Gigawattstunden jährlich generieren und so grünen Strom für 16 000 Haushalte liefern.

Wie weit man damit wohl elektrisch fahren könnte, fragen wir uns auf der Rückfahrt. Völlig egal, denn einstweilen hat der NSX ohnehin keinen Ladestecker.

Text: Luca Leicht
Fotos: Dino Eisele

TOPANGEBOT

JETZT IM ABO LESEN:

13 Ausgaben je 3,84 €

Über 8 % Ersparnis

Gratis-Heft bei Bankeinzug

Plus Funk-Wetterstation „Tabla“



Ihr
Extra



TFA FUNK-WETTERSTATION „TABLA“

Wie wird das Wetter? Mit einem Blick auf das Display der „TABLA“ sind Sie umfassend und übersichtlich informiert.

Maße: ca. 12,5 x 2,7 (0,60) x 13,1 cm

Zuzahlung 1,- €

Jetzt bestellen unter:

auto-motor-und-sport.de/abo

+49 711 32068888 Bei telefonischer Bestellung die Bestell-Nr. angeben:
selbst lesen **176 0351**, verschenken **176 0352**

13 Ausgaben auto motor und sport mit 8 % Rabatt für zzt. 49,95 € (D) zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Auslandspreise auf Anfrage. Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb als leistenden Unternehmer.

Dreistromland



IM VERGLEICH

HYUNDAI IONIQ ELEKTRO: 120 PS, ab 33 300 Euro; Basispreis Baureihe 24 200 Euro

NISSAN LEAF: 150 PS, ab 31 950 Euro; Basispreis Baureihe 31 950 Euro

VW e-GOLF: 136 PS, ab 35 900 Euro; Basispreis Baureihe 18 075 Euro

Drei kompakte E-Autos mit alltagstauglicher Reichweite, aber völlig unterschiedlichen Philosophien: Kann der neue Nissan Leaf gegen Hyundai Ioniq Elektro und VW e-Golf groß auftrumpfen?





HYUNDAI Ioniq

Äußerlich
anders – innerlich
ein normaler
Hyundai



So richtig in Schwung kommt sie nicht, die Elektromobilität in Deutschland. Zumindest fällt die Zwischenbilanz der E-Auto-Prämie ernüchternd aus: Nach 23 Monaten wurden gerade mal 36 611 Anträge bei der Bafa gestellt. Dabei sollten 4000 Euro Umweltbonus doch eigentlich ein gutes Argument sein, um Vorbehalte in puncto E-Auto zu mindern. Vielleicht helfen ja erschwingliche Modelle mit mehr Reichweite und Power. So wie der neue Nissan Leaf, der sich im ersten Vergleich dem Hyundai Ioniq Elektro und dem VW e-Golf stellt.

Weltstar: Nissan Leaf

Obwohl die erste Generation des Leaf hierzulande nur selten anzutreffen ist, darf sich der Japaner mit dem Titel des weltweit meistverkauften Elektroautos schmücken. Wohl auch deshalb ist die zweite Generation nicht gänzlich neu, sondern eher eine

Nur Cockpit-instrumente und Automatiktasten sind ungewöhnlich für einen Hyundai. Bis auf den Kopfraum im Fond ist das Platzangebot sehr ordentlich, ebenso der Fahrkomfort und die Serienausstattung

Evolution auf der bekannten Plattform. Anzusehen ist ihr das zunächst nicht, denn die eigenwilligen Rundungen des Vorgängers wurden glatt gezogen und mit ein paar gefälligen Bügelfalten versehen. Optische Akzente setzen lediglich das farblich abgesetzte Dach (1050 Euro extra) und der serienmäßig dreidimensional bläulich schimmernde Kühlergrill-Ersatz.

Im Interieur wirkt der Leaf II aufgeräumter, aber nicht sonderlich geräumig oder hochwertig. Neben dem vielen Hartplastik irritiert zunächst der einst digitale, nun analoge Tacho des E-Autos. Für ihn sprechen die gute Ablesbarkeit und allerlei schick inszenierte Infografiken zu Ladezustand und Kraftfluss auf dem Display daneben. Weniger gut gefallen der eigenwillige, schlecht bedienbare Automatik-Wählknubbel sowie die Klimateinheit, die noch vom Vorgänger stammen.

Nicht ganz up to date ist auch das sieben Zoll große Touchscreen-Infotainment. Dank Android Auto und Apple Carplay kaschiert das Navi geschickt, dass es keine Echtzeit-Verkehrsdaten bereithält und Sprachbefehle oft nicht versteht. Zu viele Tasten am Lenkrad verkomplizieren zudem die Bedienung. Vier Personen samt Gepäck finden im Leaf zwar ausreichend Platz, doch nicht nur im Vergleich zu den Konkurrenten sind die Ladekante und die Stufe nach dem Umklappen der Rücksitzlehne sehr hoch.

Ein Ladewunder ist er wegen des zerklüfteten Kofferraums nicht. Zudem blockieren das Soundsystem und die Ladekabel Teile des Stauraums. Problematisch für groß gewachsene Fahrer ist zudem die hohe Sitzposition, bedingt durch das Akkupack im Boden. Neben der breiten C-Säule behindert der große Innenspiegel spürbar die Rundumsicht.

Übersichtlichkeit ist auch nicht gerade die Stärke des Hyundai Ioniq. Wegen der geteilten Heckscheibe und ebenfalls breiter C-Säule behält der Fahrer beim Rangieren nur dank der serienmäßigen Rückfahrkamera den Überblick. Bietet die Fließheckform dank großer Klappe Vorteile beim Beladen und mit 1410 Litern fast doppelt so viel Stauraum wie im Leaf, so schränkt sie die Kopffreiheit im Fond spürbar ein.

Innen ist der Ioniq fast ein normaler Hyundai, der sich durch einfache Bedienbarkeit, gute Materialanmutung und die reichhaltige Style-Ausstattung auszeichnet. Nur die Automatik-Wähltasten auf der Mittelkonsole, das Rekuperationswippen hinter dem Lenkrad und die gut ablesbaren Digitalinstrumente verraten ihn als E-Auto. Von außen fällt der Ioniq mit seiner geschlossenen Frontpartie zwar mehr auf, setzt sich aber kaum von seinen hybriden Varianten ab.

Nochextremer der e-Golf: Hier merkt man erst auf den dritten Blick, dass man in der E-Variante sitzt, was mehr Vor- als Nachteile hat: In puncto Bedienung, Qualitätsanmutung und Platzangebot gibt es keine Unterschiede zu fossil betriebenen Golf-Modellen. Mit serienmäßigem Navi und Zweizonen-Klimaautomatik ist er zwar gut ausgestattet, doch um ihn auf das Niveau der beiden Rivalen zu heben, müssen viele teure Kreuzchen in der Optionsliste gesetzt werden. Mit LED-Scheinwerfern und diversen Fahrassistenten an Bord ist er hier der Teuerste, zumal Nissan und Hyundai fast alle Extras an ihre Ausstattungslinien koppeln.

Viel Akku hilft nicht viel

Serienmäßig beim e-Golf ist der 36-kWh-Akku, mit dem er sich zwischen Ioniq (28 kWh) und Leaf (40 kWh Kapazität) einsortiert. Auf unserer zurückhaltend gefahrenen Ver-

Die gefällige Optik außen kann nicht über die billige Anmutung innen hinwegtrösten. Alle Passagiere sitzen sehr hoch. Die guten Fahrleistungen, umfangreiche Assistenz und die Rekuperationssteuerung überzeugen

brauchsrunde über Stadt-, Land- und Schnellstraßen kommt der Nissan 239 Kilometer weit. Das ist genug für den Alltag, allerdings auch etwas enttäuschend, da die Mitstreiter mit den kleineren Akkus genauso weit kommen. Der Grund: Mit einem Realverbrauch von 16,6 kWh pro 100 km liegt der Leaf nicht nur über der Werksangabe, sondern auch deutlich über den 14,3 kWh des Golf beziehungsweise 12,2 kWh des Ioniq. Für alle, denen diese Werte noch zu abstrakt, weil ungewohnt sind, ergeben sich theoretisch umgerechnete Energieverbräuche von 1,3 bis 1,8 Litern Superbenzin auf 100 km.

Doch der Leaf zieht seine Batterien nicht nur am schnellsten leer, er braucht auch deutlich am längsten, um sie wieder aufzuladen. An unserer Test-Wallbox mit Typ-2-Stecker benötigt er mehr als viereinhalb Stunden, um genug Strom für 100 Kilometer Reichweite zu speichern.



NISSAN Leaf

Bewusst anders – vor allem beim Fahren





VW e-Golf

Auffällig
unauffällig –
in allen
Punkten



Der e-Golf ist dank zweiphasiger Ladung schon nach zwei Stunden so weit, der Hyundai nach zweieinhalb. Bei leerem Akku und Vollladung dauert es beim Leaf mit rund elf Stunden sogar doppelt so lange wie bei den anderen E-Autos.

Schneller geht es zwar an Chade-mo-Gleichstromladesäulen, die den Akku mit 50 kW in rund 40 Minuten zu 80 Prozent auffüllen, doch auch das können e-Golf und Ioniq besser, da sie auf den CCS-Standard setzen, der mit bis zu 100 kW Gleichstrom einspeist. Während Schnellladeanschlüsse und Typ-2-Kabel bei Nissan und Hyundai serienmäßig an Bord sind, kosten diese bei VW extra (625 und 175 Euro).

Fahrerlebnis Elektroauto

Die größten Unterschiede zeigen sich allerdings nicht bei Bedienung oder Laden, sondern beim Fahren. Was alleint, ist der typische stille Fahrkom-

Weiche, gut verarbeitete Kunststoffe. Schickes und schnelles Infotainment samt digitalem Kombi-Instrument. Einfache Handhabung und genügend Platz zeichnen den Golf aus

fort. Surrend wie die S-Bahn stromern sie durch die Stadt und über Land, sperren dabei Abroll- und Windgeräusche auch bei Autobahntempo weitgehend aus. Mit seinen 110 kW (150 PS) ist der Leaf nicht nur messbar, sondern auch spürbar der Schnellste, der E-Motor beschleunigt den 1,6-Tonner in 8,8 Sekunden auf 100 km/h.

Bei abgeregelten 144 km/h muss er sich jedoch erst vom Golf (150 km/h), dann vom Ioniq mit 165 km/h überholen lassen. Da bei allen stets rund 300 Nm Drehmoment anliegen, gelingen Zwischenspurts ausreichend flott. Aus engen Kurven und vor allem bei Nässe ringen sowohl der Ioniq als auch der Leaf wegen der Energiesparbereifung indes frühzeitig um Grip.

Mit der Traktion hat der e-Golf keine Probleme. Fahrwerk und Lenkung vermitteln am meisten Rückmeldung und damit Vertrauen. Da auch das ESP nicht so spitz abgestimmt ist wie

bei den Asiaten, wuselt der VW lebendiger durch den Hütchenparcours und weicht Hindernissen beim doppelten Spurwechsel auch noch bei 127 km/h aus. Dafür leidet der Federungskomfort etwas unter der straf-fen Fahrwerksabstimmung.

Komfortabler Ioniq

Umso mehr überrascht der Hyundai. Er gleicht sowohl lange als auch kurze Wellen am souveränsten aus, bleibt jederzeit leicht beherrschbar. Trotz der nominal geringsten Leistung (88 kW) fühlt man sich nie untermotorisiert, weil sich mit den differenzierten Fahrmodi vor allem die Gasannahme und Rekuperationsstärke beeinflussen lassen. Von betont sanft in Eco- bis hin zu bissig in Sport-Stellung bewegt sich der Ioniq höchst unterhaltsam. Zudem lässt sich der Grad der Energierückgewinnung dank der Paddles am Lenkrad in drei Stufen einfach variieren oder im Sys-

Fahrzeugtyp	Hyundai Ioniq Elektro Style	Nissan Leaf Tekna	VW e-Golf
Antrieb			
Motorbauart	Permanenterregter Synchron-Elektromotor	Permanenterregter Synchron-Elektromotor	Permanenterregter Synchron-Elektromotor
Leistung kW (PS)	88 (120)	110 (150)	100 (136)
max. Drehmoment Nm	295	320	290
Batterietyp/Nennspannung	Lithium-Ionen/360 V	Lithium-Ionen/350 V	Lithium-Ionen/323 V
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Einstufengetriebe	Vorderradantrieb Einstufengetriebe	Vorderradantrieb Einstufengetriebe
Testwagenbereifung	205/55 R 16 H Michelin Enerov Saver	215/50 R 17 V Dunlop Enasave EC300	205/55 R 16 Q Bridgestone Turanza T001

Maße/Gewichte

Leergewicht/Zuladung	kg	1466/414	1592/403	1589/431
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4470 × 1820 (2060) × 1450	4490 × 1788 (2030) × 1540	4270 × 1790 (2027) × 1428
Radstand	mm	2700	2700	2629
Wendekreis links/rechts	m	11,1/11,1	12,1/11,6	11,1/11,0
Gepäckraum	l/VDA	350/1410	420/k.A.	341/1231
Anhängelast/gebremst	kg	—/—	—/—	—/—
Innenbreite vorn/hinten	mm	1480/1470	1410/1395	1485/1445
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1030/920	1030/905	1020/975
Normsitzraum	mm	700	690	695

Verbrauch/Reichweite/CO₂

Testverbrauch (ams-Elektorrunde)	12,2 kWh/100 km	16,6 kWh/100 km	14,3 kWh/100 km
Reichweite (ams-Elektorrunde)	241 km	239 km	243 km
Ladeenergie für Vollaadung	29,4 kWh	39,6 kWh	34,7 kWh
Ladedauer gesamt Wallbox Typ 2	6,4 h	11,1 h	4,9 h
Ladedauer für 100 km Reichweite	2,7 h	4,6 h	2,0 h
CO ₂ -Ausstoß im Test ¹⁾	68 g/km	92 g/km	79 g/km
NEFZ-Verbrauch kWh/100 km gesamt	11,5	15,2	12,7
Effizienzklasse	A+	A+	A+
Batteriekapazität kWh	28	40	35,8

Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		6,8	6,0
0 – 100 km/h		10,0	8,8
0 – 120 km/h		14,4	12,4
0 – 130 km/h		17,3	14,6
0 – 140 km/h		20,8	17,2
0 – 400 m		17,2	16,4
Zwischenspur	s		
60 – 100 km/h		5,6	4,8
80 – 120 km/h		7,6	6,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	165	144
			150

Bremswege

aus 100 km/h kalt	m	37,7	39,0	36,5
aus 100 km/h warm		39,3	39,5	37,9
aus 130 km/h kalt		64	69	64

Innengeräusche

bei 80 km/h	letzter Gang	66	66	65
bei 100 km/h		69	68	66
bei 130 km/h	dB(A)	72	70	70

Fahrversuche

Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	63,0/63,3	61,2/61,4	62,6/62,8
doppelter Spurwechsel	km/h	124,1/125,3	123,4/124,1	126,5/127,3
Fahrdynamikbewertung		◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Lenkpräzision	indirekt/direkt	●	●	●
Balance	unter-/übersteuern	●	●	●
ESP	konservativ/sportlich	●	●	●
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	●	●	●

Kosten

Festkosten	Euro			
Steuer		56,- ⁽²⁾	56,-	62,-
Haftpflicht		395,-	405,-	365,-
Teilkasko ⁽³⁾		105,-	123,-	120,-
Vollkasko ⁽⁴⁾		672,-	701,-	660,-
Unterhaltskosten im Monat ⁽⁵⁾				
bei 15 000 km/Jahr	Euro	114,-	136,-	118,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro	187,-	245,-	196,-
Grundpreis	Euro	35 500,-	39 850,-	35 900,-

Neu: E-Test- Schema

■ Um Plug-in-Hybride (PHEV) und reine Elektrofahrzeuge (BEV) noch besser bewerten zu können, haben wir für sie eigenständige Testbögen mit spezifischen Inhalten entwickelt. Hier beurteilen wir etwa das Zusammenspiel von Verbrenner und E-Maschine bei PHEV: Wie sanft erfolgt der Wechsel zwischen den Motoren, wie läuft die Rekuperation, und wie transparent ist das Pedalgefühl? Bis zu zehn Punkte erhalten PHEV für den Variantenreichtum, dabei geht es um Antriebsmodi und Rekuperationsstufen sowie die Möglichkeit, die Akkuladung beim Fahren zu halten oder sie sogar zu erhöhen. Wichtig für alle, die ihren PHEV vorwiegend elektrisch fahren: die rein elektrische Beschleunigung bis 50 km/h. Ist sie beim Ampelstart praxistauglich oder wird der Wagen zum Verkehrshindernis? Den Testverbrauch (elektrisch und Verbrenner) ermitteln wir in aufwendigen Messfahrten auf stets derselben, reproduzierbaren Strecke, um vergleichbare Ergebnisse zu erzielen. Um diese wiederum vergleichbar darzustellen, rechnen wir den Verbrauch auf CO₂-Emissionen um.

Reine Elektroautos erhalten ab sofort ihre eigenen Bewertungskriterien. Hier bepunkteten wir die Ladedauer für 100 km Reichweite. Besonders wichtig für E-Mobile: die Lademöglichkeiten. Hier gibt es beispielsweise Punkte für Typ-2-Wallboxstecker (ein Punkt) bis induktives Laden (vier Punkte).



12,2
kWh

braucht der
Ioniq im Test auf
100 km, was
68 Gramm CO₂
pro km
entspricht.
Der Golf kommt
hier auf 14,3 kWh
pro 100 km
(79 g), der Leaf
verstromt
noch mal 2 kWh
mehr und
kommt somit
auf 92 g/km

auto VERBRAUCHSMESSUNG

Fahrzeug	Reichweite nach Testverbrauch (km)	Normverbrauch nach NEFZ-Zyklus (kWh/100 km)	Reichweite nach Werksangabe (km)	Testverbrauch Elektrorunde: in kWh/100 km
Hyundai Ioniq Elektro	12,2	241	11,8	280
Nissan Leaf	16,8	239	15,2	350
VW e-Golf	14,3	243	12,7	300

¹⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 559 Gramm CO₂ pro kWh; ²⁾ steuerbefreit bis 2027; ³⁾ ohne SB;

4) mit 150 Euro SB; 5) ohne Wertverlust

VERGLEICHSTEST

tem voreinstellen, während man beim Golf dazu immer den Wahlhebel anstupsen muss.

Für ein völlig neues Fahrgefühl und Extrapunkte in der Testwertung sorgt das sogenannte e-Pedal beim Leaf. Sobald der Fahrer den Fuß vom Gas nimmt, wird die Rekuperation eingeleitet. Die Verzögerung ist dabei ausreichend stark, um den Wagen auch bergab zum Stehen zu bringen. Mit etwas Übung kann man so fast vollkommen auf konventionelle Bremsengriffe verzichten. Auf flott angefahrene Kurven reagiert der 4,49 Meter lange Nissan mit leicht beherrschbarem Untersteuern. Bodenwellen bringen das Fahrwerk jedoch schnell aus der Ruhe.

E-Autos bremsen schwach

Vorausschauend fahren sollte man mit allen drei E-Autos, denn mehr als 39 Meter Bremsweg aus Tempo 100 beim Ioniq und Leaf sind zu viel. Auch der e-Golf kann mit 36,5 Metern nicht glänzen. Deutlich überzeugender sind da schon die umfangreichen Komfort- und Sicherheitsassistenten, die wie bei Nissan und Hyundai zum Großteil serienmäßig an Bord sind. Während ACC und Spurhalter Ioniq und Golf zuverlässig pilotieren, reagiert das System im Leaf bisweilen etwas zu sensibel mit übertriebenen Bremsengriffen. Einen teilautonomen Parkassistenten (1200 Euro), der ihn selbstständig einparkt, haben die anderen zwar nicht zu bieten, doch das Einstellen der Parklücke am Touchscreen und die Rangiermanöver brauchen viel Zeit.

Trotz seiner Eigenheiten ist der Leaf ein gutes Elektroauto mit sehr umfangreicher Ausstattung. Ioniq und Golf bieten mehr Platz, sind besser verarbeitet und schaffen trotz kleinerer Batteriekapazität vergleichbare Reichweiten.

Text: Clemens Hirschfeld

Fotos: Achim Hartmann

FAZIT



1 VW

Auch mit dem e im Namen überzeugt der Golf mit alten Stärken wie Platz, Sicherheit und Fahrdynamik. Allerdings kostet er vergleichbar ausgestattet am meisten.



2 HYUNDAI

Die vollelektrische Variante des Ioniq fährt komfortabler, umweltfreundlicher und günstiger als der e-Golf. Zum fairen Tarif gibt es zudem mehr Ausstattung.



3 NISSAN

Viele Schwächen des ersten Leaf wurden zwar ausgebessert, doch trotz e-Pedal und großem Akku kann er nichts besser als die Konkurrenz.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW e-Golf	Hyundai Ioniq Elektro	Nissan Leaf
Karosserie			
Raumangebot (20)	9	9	7
Außenabmessungen (5)	2	2	2
Kofferraum (15)	4	6	6
Zuladung (10)	5	5	5
Variabilität/Funktionalität (10)	7	7	5
Instrumente/Anzeige (5)	5	4	4
Bedienung (15)	12	10	8
Rundumsicht (10)	8	5	5
Qualitätsanmutung (10)	9	8	7
Summe (100)	61	56	49
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	18	20	20
Licht (10)	9	4	5
Bremsweg kalt (100 km/h) (15)	7	4	2
Bremsweg warm (100 km/h) (10)	2	0	0
Bremsweg (130 km/h) (5)	3	3	2
Pedalgefühl (5)	4	3	2
Fahrsicherheit (15)	14	14	13
Summe (100)	57	48	44
Komfort			
Federungskomfort (25)	19	20	17
Sitze vorn (15)	13	12	9
Sitze hinten (10)	8	7	6
Multimedia (20)	17	10	7
Komfort-Assistenzsysteme (10)	8	4	8
Klimatisierung (10)	7	6	6
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	3	3
Geräuscheindruck (5)	4	4	3
Summe (100)	79	66	59
Antrieb			
Laufkultur (5)	5	5	5
Durchzugskraft (10)	6	7	7
Ladezeit für 100 km Reichweite (10)	4	1	0
Rekuperationsvariabilität (10)	8	8	9
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	7	7	8
Testverbrauch (20)	13	15	11
Lademöglichkeiten (10)	8	8	7
Reichweite Elektro (15)	8	8	8
Summe (100)	59	59	55
Fahrverhalten			
Fahrdynamik (20)	7	7	6
Handling/Fahrspaß (25)	19	19	17
Lenkung (20)	17	16	14
Wendekreis (10)	2	2	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	11	10	8
Geradeausl./Windempf. (10)	10	9	8
Summe (100)	66	63	54
Umwelt			
CO ₂ -Emission Testverbrauch (40)	32	36	26
Emissionen nach NEFZ (10)	10	10	10
Summe (50)	42	46	36
Eigenschaftswertung (550)	364	338	297
Kosten			
Grundpreis* (25)	24	25	20
Ausstattung* (10)	4	7	10
Aufpreisgestaltung (5)	4	3	3
Wiederverkaufschancen (10)	8	8	8
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	15	15
Stromkosten 100 000 km* (15)	14	15	13
Garantie (10)	7	10	8
Summe (100)	86	93	87
Gesamtwertung (650)	450	431	384

1

2

3

* Bester erhält volle Punktzahl



E-Kennzeichen und fehlende Endrohre outen die Stromer

VERY BRITISH

Erfahren Sie alles zu den gefragtesten britischen Klassikern.
In diesem Ratgeber haben wir die wichtigsten Marken und Modelle
zusammengefasst und mit ausführlicher Kaufberatung versehen.
Außerdem aktuelle Preise, Clubszenen, Werkstätten, Ersatzteile und
seltene Exoten – sowie Reisetipps für eine Insel-Tour.

www.motor-klassik.de



Der aktuelle Motor Klassik Kauf-Ratgeber zum Thema Britische Klassiker
gibt es ab sofort im Handel oder für 9,90 Euro (zzgl. Versandkosten) hier:

+49 711 32068888 | motorklassik@dpv.de | motor-klassik.de/spezial

Jedes Auto hat seine Geschichte.

IM VERGLEICH

AUDI A7 SPORTBACK 55 TFSI QUATTRO:

340 PS, 500 Nm,
ab 67 800 Euro,
Basispreis Baureihe
62 900 Euro (45 TDI)

MERCEDES CLS 450 4MATIC:

367 PS, 500 Nm,
ab 70 906 Euro,
Basispreis Baureihe
60 571 Euro (300 d)



Im Sause- schritt

Wir wissen nicht genau, wie Sie sich den Sauseschritt vorstellen. Aber auf Autos bezogen scheinen uns der Audi A7 Sportback und der Mercedes CLS die passenden Vertreter für eine kraftvolle und gleichzeitig entspannende Art der Fortbewegung zu sein – beide mit Sechszylinder-Turbobenzinern.



Beim Thema Design halten wir uns ja traditionell mit Urteilen zurück, denn dazu können Sie, liebe Leser, am allerkompetentesten Stellung beziehen. Doch an dieser Stelle in genau diesem Vergleichstest müssen wir uns schon sehr am Riemen reißen, um nicht hemmungslos ins Schwärmen zu verfallen – denn Audi A7 Sportback und Mercedes CLS sind nichts anderes als automobiler Versuchungen.

Beide stehen für eine deutlich subtilere Form von Luxus als diejenige, welche das neue Geld derzeit laut innerstädtischem Straßenbild und Zulassungsstatistik bevorzugt. Beide Modelle sind flach, laufen damit eben jenem Trend zum alles überragenden blechernen Prachtbau zuwider, zumal sie keinerlei weithin sichtbaren Protz pflegen. Ihr Charisma beziehen sie stattdessen aus einer feinsinnigen Präsenz und einer berückenden Gegenwärtigkeit.

Das Adjektiv „elegant“ beschreibt die beiden gestreckten Körper treffend. Und Eleganz übt sich meist in

Gegen Aufpreis lässt sich die Klimaanlage im A7 auch von den Rücksitzen aus detailliert regulieren



**Bis zu drei
Bildschirme und
wenig Knöpfe
– das Cockpit ist
fast vollständig
digitalisiert**

vornehmer Zurückhaltung, was vor allem dem Mercedes gelingt: Der CLS ähnelt seinem Vorgänger kaum, kommt in seiner Linienführung mit bemerkenswert wenig Details aus. Die Karosserie des A7 der zweiten Generation dagegen sieht für viele Betrachter nach einem Facelift aus.

Entdecker spielen

Anders das Cockpit: Hier taucht man ein in die computeranimierte Bildschirmwelt samt ihrer berührungs- und schmutzempfindlichen Oberflächen. Sie passen sich ästhetisch

ansprechend in die großflächige Akkuratess des Armaturenbretts ein. Sauberer als am Tag der Werksabholung dürfte man die Displays andererseits nie mehr sehen, was umso mehr auffallen wird, als die Grafiken geschmackvoll gestaltet sind. Und der A7 würde bei der Qualitätsanmutung einen Bonuspunkt kassieren, wären da keine Zirpgeräusche auf schlechten Straßen zu hören.

Mercedes spielt ebenso mit Pixeln, stellt sie auf zwei digitalen Leinwänden dar, die optisch fast eine durchgängige Fläche bilden und ganz nach





Mercedes



Nach wie vor hat Mercedes die intuitivste Sitzverstellung. Im Fond lässt sich nichts justieren

Wunsch traditionell oder retro-futuristisch anmutende Instrumente anzeigen. Auffällig: die riesige Navigationskarte. Doch Aha-Momente lassen sich nach wie vor auch analog erzeugen – etwa mit farbig hinterleuchteten Lüftungsdüsen.

Für beide Hersteller gilt: Seit die Software-Applikateure immer neue Möglichkeiten entdecken, muss der Kunde zunehmend Entdecker spielen. Im A7 tappt man häufig auf den Monitoren herum, bevor man im gewünschten Untermenü landet. Die Dreh-Drück-Steller-Einheit im Mercedes verfolgt hier eine etwas leichter zu durchblickende Systematik. In beiden Fällen erweist sich die Sprachbedienung zum Glück als hilfreiche und verständnisvolle Alternative zum Daddeln.

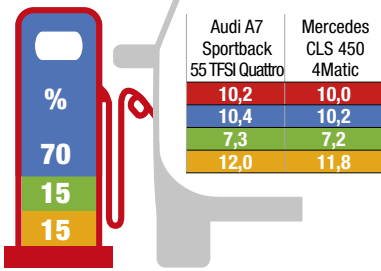
Auch abgesehen von sichtbaren Hinterlassenschaften wirkt das Herumdrehen oder Kritzeln auf Bildschirmen nicht eben ober- oder gar luxusklassig, sondern eher gewöhnlich. Herrschaften sind es gewohnt, Anweisungen zu erteilen. Und man



Ausgelagerte Menüasten (neben der analogen Uhr) vereinfachen die Bedienung

Testverbrauch

Zusammensetzung:
 70% **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
 15% **Eco**: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
 15% **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



kann sich im A7 oder CLS durchaus herrschaftlich fühlen – sogar dann, wenn man selbst steuert.

Das ist in beiden Fällen schon deshalb nicht abwegig, weil die Sitzbank im geräumigen Fond des A7 unangenehm tief montiert ist. Der CLS heißt seine Fahrgäste zwar herzlicher willkommen, bietet aber wenig Kopffreiheit. Wer das bemängelt, sollte zur E-Klasse greifen; die Daseinsberechtigung des CLS ist schließlich der schicke Schwung im Dach – Nachteile inklusive.

Man sitzt also vorne und greift selbst ins Steuerrad. Das bedeutet in beiden Fällen eher Lust als Last, weshalb man dem teilautonomen Automaten lediglich im Stau das Zepter übergibt. Denn, ja, die Fünfmeterkarossen bewegen sich trotz ihrer Größe und des stattlichen Gewichts erstaunlich leichtfüßig – etwa wie ein dribbelnder Basketballer. Das gilt für beide.

Dennoch zeigen sich beim Fahren große Unterschiede. Gäbe es den CLS nicht, so wäre man beim A7 voll des Lobes hinsichtlich des guten Komforts, gepaart mit dem geschmeidigen Durchströmen von kurvigen Autobahnpassagen oder Landstraßen. Aber: Es gibt den Mercedes. Und dem gelingt das alles noch graziöser, gewandter, anstrengungsfreier.

Seine Luftfederung spricht schneller auf Unebenheiten an, degradiert Reisen auf Stellung „Komfort“ zum Intermezzo – frei von jeglicher Beschwerne. Man fühlt sich auf schwungvollen Fernstraßen sogar mit Stellung „Sport“ gut aufgehoben, wechselt auf seiner Lieblingsstrecke über Land überschwänglich in „Sport plus“, ohne sich von Bodenwellen die Laune vermiesen zu lassen – und erlebt dabei eine Gaudi, die so unerwartet wie erstaunlich ist.



**Geschmeidig
schwingen beide
durch weite
Kurven. Der
Mercedes wirkt
dabei spürbar
gelassener**



**600
kg**

Zuladung verkraftet der CLS, während der A7 nur mit 507 kg belastet werden darf. Dafür bietet der Audi eine größere, weit öffnende Heckklappe sowie mehr Kofferraumvolumen

Erstaunlich, weil sich tatsächlich auch das Heck animieren lässt und bei Lastwechselanregungen dezent aus der Neutralitätsfuge schwappt, was die Lenkung im Ansatz meldet und der Allradantrieb sofort in die geregelte Bahn zieht. Das macht er so homogen, so natürlich und ungezwungen, dass der Audi dagegen fast schon hibbelig wirkt.

Grimmiger Antritt

Dessen Fahrwerk betätigt sich als eine Art Verstärker, überspitzt die Anweisungen des Fahrers. Das liegt an der Allradlenkung (1900 Euro), die den A7 gefühlt verkleinert und ihn etwas schneller durch die Pylonen wischen lässt als den CLS – nachdem man sich nach vielen Versuchen an das übertrieben direkte Einlenken gewöhnt hat. Denn das Chassis transportiert weniger Rückmeldung – ihr muss nachgespürt werden.

Weil Audi nach eigener Diktion sportliche Autos baut, soll sich auch der A7 so anfühlen. Passend dazu tritt sein Sechszylinder-Turbo fast schon grimmig an, obwohl der CLS beim Beschleunigen laut Messuhr den Stern um einen Hauch vorn hat.

Der V6 läuft ähnlich ruhig wie der Reihensechser des Mercedes. Große Unterschiede zeigen sich erst bei der Abgasnachbehandlung: Der A7 pufft ohne Partikelfilter (Euro 6b) aus, während der CLS seine Schadstoffe bereits nach Euro 6d-Temp säubert.

Kontern kann der Audi antriebsseitig nur mit dem Siebengang-Doppelkuppler, der beim Komfort den Neungang-Wandler des CLS schlägt. Dieser garniert Gangwechsel in der Stadt zuweilen mit leichtem Rucken.

Das bleibt allerdings sein einziges Komfort-Manko – wie es generell erstaunlich wenig an der Flachdach-E-Klasse auszusetzen gibt. Am Ende liegt der CLS vor dem A7, weil er die kraftvolle und entspannende Art der Fortbewegung überzeugender und ungekünstelter abliefern.

Doch der gravierendste Nachteil des Audi ist seine überholte Abgasnachbehandlung. Bis hin zum schlechteren Wiederverkaufswert kostet sie ihm im Vergleichstest bereits einige Punkte – im Markt womöglich sogar viele Kunden.

Text: Marcus Peters
Fotos: Hans-Dieter Seufert

DATEN UND -MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Audi A7 Sportback 55 TFSI Quattro	Mercedes CLS 450 4Matic
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	Reihe/6
Hubraum	cm³	2995	2999
Leistung	kW (PS) bei 1/min	250 (340) 5000	270 (367) 5500
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	500 bei 1370	500 bei 1600
Leistung Elektromotor	kW (PS)	k.A.	16 (22)
Drehmoment Elektromotor	Nm	k.A.	250
Kraftübertragung		Allradantrieb Siebengang-DKG	Allradantrieb Neungangautomatik
Testwagenbereifung	vorn hinten	255/40 R 20 Y 255/40 R 20 Y Michelin Pilot Sport 4	245/40 R 19 Y 275/35 R 19 Y Dunlop Sport Maxx RT2

Maße/Gewichte

Leergewicht/Zuladung	kg	1963/507	1960/600
Länge × Breite	mm	4969 × 1908	4988 × 1890
(mit Spiegeln) × Höhe		(2118) × 1422	(2069) × 1435
Radstand	mm	2926	2939
Wendekreis links/rechts	m	11,3/11,2	11,7/11,6
Gepäckraum	l/VDA	535/1390	490
Anhängelast/gebremst	kg	750/2000	750/1900
Innenbreite vorn/hinten	mm	1535/1520	1495/1485
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1015/920	1030/920
Normsitzraum	mm	760	700

Normbereich		min
Verbrauch/Reichweite/CO₂		

Testverbrauch	l/100 km	10,2	10,0
ams-Eco		7,3	7,2
ams-Pendler		10,4	10,2
ams-Sportfahrer		12,0	11,8
CO ₂ -Ausstoß im Test	g/km	237	233
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Super	Super
Stadt/über Land/gesamt		9,3/5,8/7,1	10,1/6,4/7,8
SchadstoffEinstufung		Euro 6b	Euro 6d-Temp
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ)	g/km	161	184
Effizienzklasse		B	C
Tankinhalt/Reichweite	l/km	63/617	80 ¹⁾ /800

Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		3,9	3,8
0 – 100 km/h		5,5	5,2
0 – 130 km/h		8,7	8,1
0 – 160 km/h		13,1	12,1
0 – 180 km/h		16,7	15,8
0 – 200 km/h		21,5	20,2
0 – 400 m		13,8	13,5
Zwischenspur	s		
60 – 100/80 – 120 km/h		2,9/3,7	2,7/3,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250

Bremswege

aus 100 km/h kalt	m	34,2	33,5
aus 130 km/h kalt/warm		58,4/58,0	57,9/59,4
aus 190 km/h kalt		126	127

Innengeräusche

bei 80 km/h	letzter Gang	61	61
bei 100 km/h	dB(A)	63	64
bei 130 km/h		67	67
bei 160 km/h		70	70

Fahrversuche

Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	64,3/64,9	64,3/64,5
doppelter Spurwechsel	km/h	132,9/133,3	131,1/132,4
Fahrdynamikbewertung		◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Lenkpräzision	indirekt/direkt	◀ ● ▶	◀ ● ▶
Balance	unter-/übersteuernd	◀ ● ● ▶	◀ ● ● ▶
ESP	konservativ/sportlich	◀ ● ● ● ▶	◀ ● ● ● ▶
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	◀ ● ● ● ● ▶	◀ ● ● ● ● ▶
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	◀ ● ● ● ● ● ▶	◀ ● ● ● ● ● ▶

Kosten

Festkosten	Euro		
Steuer		192,–	238,–
Haftpflicht		417,–	479,–
Teilkasko ²⁾		352,–	314,–
Vollkasko ³⁾		924,–	809,–
Unterhaltskosten im Monat ⁴⁾			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	382,–	401,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	685,–	717,–
Grundpreis	Euro	67 800,–	70 906,–

¹⁾ Option (Serie 66 I); ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 150 Euro SB; ⁴⁾ ohne Wertverlust

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Mercedes CLS 450	Audi A7 Sportback
Karosserie		
Raumangebot (20)	9	10
Außenabmessungen (5)	2	2
Kofferraum (15)	6	9
Zuladung (10)	8	6
Variabilität/Funktionalität (10)	8	9
Instrumente/Anzeige (5)	5	5
Bedienung (15)	9	8
Rundumsicht (10)	6	7
Qualitätsanmutung (10)	9	9
Summe (100)	62	65
Sicherheit		
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	32	32
Licht (10)	10	10
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	7	6
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	3
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	6	7
Bremsweg (190 km/h) (5)	5	5
Pedalgefühl (5)	5	5
Fahrsicherheit (15)	15	15
Summe (100)	83	83
Komfort		
Federungskomfort (25)	22	19
Sitze vorn (15)	14	14
Sitze hinten (10)	7	6
Multimedia (20)	19	19
Komfort-Assistenzsysteme (10)	10	10
Klimatisierung (10)	10	10
Innengeräusch-Messwerte (5)	4	4
Geräuscheindruck (5)	5	5
Summe (100)	91	87
Antrieb		
Laufkultur (10)	10	10
Durchzugskraft (10)	8	8
Leistungsentfaltung (5)	4	5
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	9	10
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	11	11
Zwischenbeschleunigung (5)	4	4
Testverbrauch (20)	6	6
Lademöglichkeiten (10)	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–
Reichweite (5)	4	3
Summe (100)	56	57
Fahrverhalten		
Fahrdynamik (20)	9	9
Handling/Fahrspaß (25)	23	21
Lenkung (20)	19	17
Wendekreis (10)	1	2
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	15	15
Geradeausl./Windempf. (10)	10	10
Summe (100)	77	74
Umwelt		
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	13	12
Emissionen nach NEFZ (10)	2	3
Abgasreinigung (5)	5	0
Summe (50)	20	15
Eigenschaftswertung (550)	389	381
Kosten		
Grundpreis* (25)	24	25
Ausstattung* (10)	10	10
Aufpreisgestaltung (5)	2	2
Wiederverkaufschancen (10)	7	5
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15
Garantie (10)	5	5
Summe (100)	88	87
Gesamtwertung (650)	477	468

* Bester erhält volle Punktzahl

FAZIT



1 MERCEDES

Dass er beim Komfort abräumt, war zu erwarten. Doch mit seinem natürlicheren Handling liegt der CLS auch beim Fahrverhalten vorn. So stellt man sich einen viertürigen GT vor.



2 AUDI

Positiv: Der A7 ist praktischer, geräumiger und etwas günstiger.
Negativ: Er ist nur nach Euro 6b zertifiziert – nicht mehr zeitgemäß und schlecht für den Restwert.




**Jede Stadt hält
schöne Ecken für
Autofans bereit,
diese haben wir in
Berlin gefunden**





Ein Tag auf der

Sonnenallee



Dieser Sommer verwöhnt uns.
Und bevor es bald ans Meer geht,
wollen wir einen Tag in der
sonnigen Hauptstadt auskosten,
das volle Verwöhnprogramm
für Autofans erleben. Film ab!





Das ist kein Camouflage“, ruft der mit dem Cappuccino in der Hand. „Schau doch mal genau hin, viel zu viel Gelb in dem Muster.“ Der ohne Kaffee dreht weiter an seiner Kippe, nickt und nuschelt: „Aber fett sieht die Kiste schon aus.“ „Absolut!“, stimmt der andere zu und spült mit einem Schluck Cappu nach: „Perfektes Sommermobil.“

Die Jungs stehen vor dem Café Kraft, einem der vielen Koffein-Sommeliers in Berlin, und haben den auffällig lackierten BMW X2 entdeckt. Der wird uns heute durch die Stadt tragen – um das ideale Programm eines Sommertag für Autofans aufzustellen. Los geht's!

Der aufmunternde Kaffee am Rande des Prenzlauer Bergs war auch strategisch gut gewählt. Von hier aus braucht es keine Viertelstunde, um in einen der besten Autotempel Deutschlands zu gelangen. Idealerweise betritt man die luftigen Hallen des einstigen Meilenwerks – heute Classic Remise – kurz nach acht Uhr am Morgen. Dann sind die Türen gerade erst aufgeschlossen worden, und man hat die automobilen Schätze für sich.

Wer Zeit und Ruhe mitbringt, entdeckt im liebevoll restaurierten wilhelminischen Straßenbahndepot kostbare und vermutlich auch unbekannte Modelle aus verschiedensten Ecken der Welt – zusammengestellt wie ein bunter Blumenstrauß. Aktuell ruht sich hier auch „Hudo“ aus – nach seiner zwei Jahre dauernden Weltreise mit Heidi Hetzer am Steuer hat sich der Hudson Great Eight von 1930 diese Pause redlich verdient.

Das Besondere an der Classic Remise? Besucher und Autos begegnen sich hier hautnah. Ohne Aufpasser, frei von Absperrbändern und Eintrittskassen. Im riesigen Backsteinbau gilt nur eine Regel: Komm gern und oft, und bring den Schätzen deinen Respekt mit.

Die Classic Remise ist ein Tempel für Autofans

Hier können gläserne Boxen als Garagen angemietet werden. Für Besucher ist der Eintritt frei



Besonders schwärmen werden all jene unter uns, die ein Faible für Werkstätten haben – eine Handvoll von ihnen hat sich in der Classic Remise eingerichtet. Durch große Fenster kann man den Meistern auf die Finger schauen. Wer danach eine Stärkung braucht, checkt im hauseigenen Restaurant mit Terrasse ein. Oder er schlendert gemütlich rüber nach Potsdam. An der sterbenden Tribüne der glorreichen Avus vorbei bringt uns der X2 mit geöffnetem Schiebedach zum Wannsee.

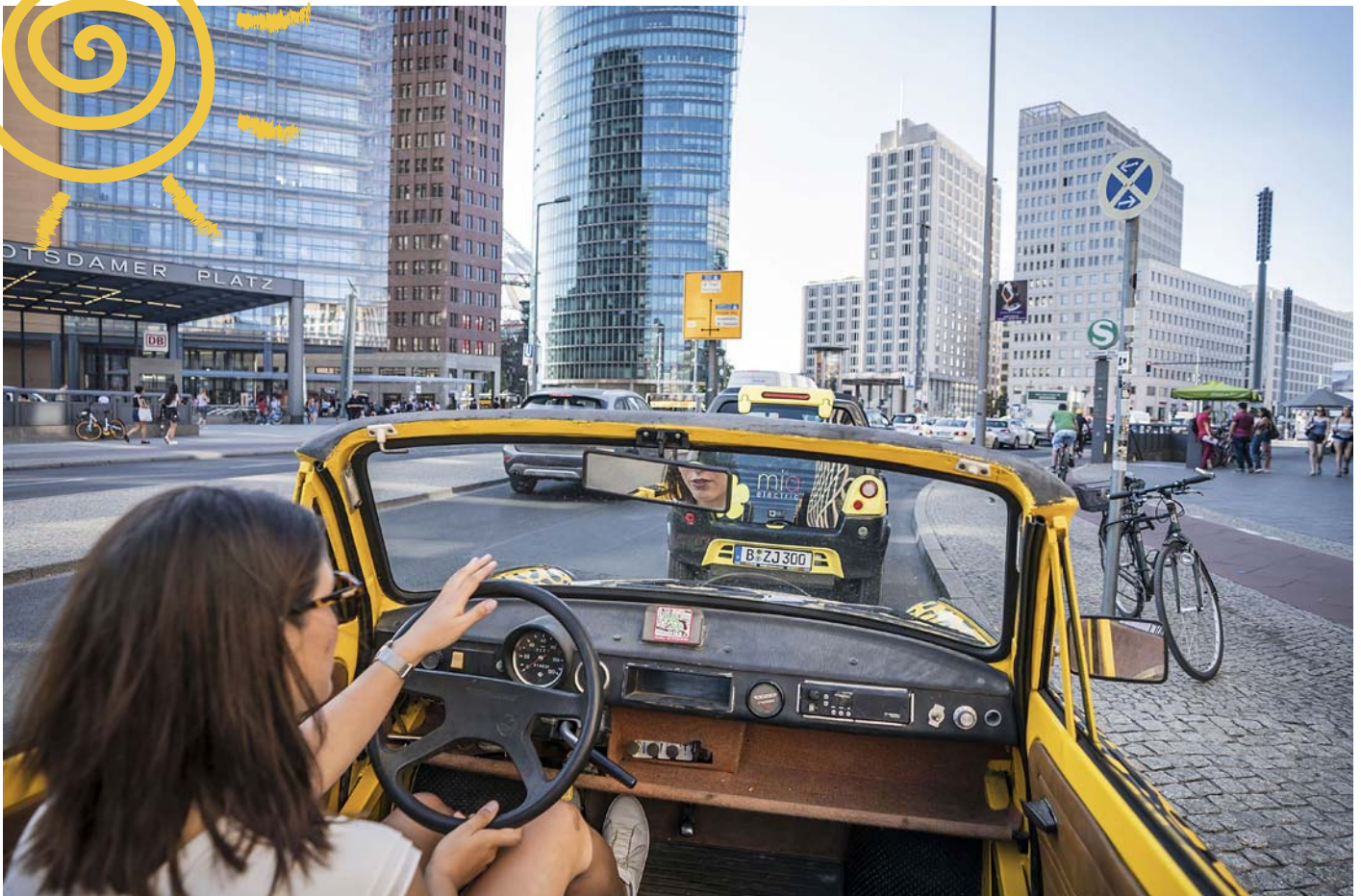
Eine längere Pause am Ufer, dann über die Glienicker Brücke, wo einst Ost und West Agenten wie im Film austauschten – und schwupp, schon erscheint auf der rechten Seite ein weiteres Juwel für Autofans mit knurrenden Mägen: die Garage Du

Pont. Die einstige Tankstelle hat sich in ein schmales Restaurant verwandelt, das sich mit vielen Details aus der Autowelt schmückt. Hier finden auch regelmäßig Veranstaltungen zum Thema statt. Sehr empfehlenswert, besonders im Sommer.

Sommersafari gefällig?

Nach der Pause geht's langsam zurück ins Zentrum von Berlin. Der Verkehr ist um diese Uhrzeit noch reichlich schüchtern. Daher stoppen wir für zwei Kugeln Eis und entdecken ein paar feine Oldtimer am Straßenrand – darunter einen frisch restaurierten Citroën Méhari, der von seinem Besitzer täglich bewegt wird. Ein ähnlich erfrischendes Erlebnis steht als nächster Punkt auf dem Programm: eine Stadtrundfahrt der be-





Trabi-Safari-Guide René M. Carl hat die Berliner Geschichte studiert – kennt die Stadt wie seine Westentasche: „Die Touren werden nicht alt. Sie machen auch nach Jahren noch allen großen Spaß“

Die Trabi-Safari startet an 365 Tagen im Jahr, mit originalen Zweitaktern geht's durch die Stadt. Tickets? Ab 30 Euro. Einen zweiten Ableger gibt's auch schon – in Dresden

Ob an der Elbe oder in der Hauptstadt: Man fährt selbst – Cabrios oder Limousinen stehen zur Wahl, hinterher gibt's einen originellen DDR-Führerschein





Frei nach dem Motto „Friede den Hütten, Krieg den Palästen“ ist 2010 in Neukölln in einer alten Hinterhoffabrik ein ganz besonderes Hotel entstanden ...



... wo man in liebevoll gestalteten Oldtimer-Wohnwagen übernachtet, die in zwei Lofts parken. Früh gibt's Kaffee vorm Caravan – Frühstück im Café

INFOS

Adressen unserer Stadtziele in Berlin

Classic Remise Berlin

Wiebestraße 36–37, 10553 Berlin
täglich 8 bis 20 Uhr,
sonntags erst ab 10 Uhr

Garage Du Pont

Berliner Straße 88, 14467 Potsdam
täglich 12 bis 22 Uhr

Trabi-Safari

Zimmerstraße 97, 10117 Berlin
Touren buchen unter:
www.trabi-safari.de

Hüttenpalast

Hobrechtstraße 66
12047 Berlin
www.huetttenpalast.de



Frischluftalternative? Unser Model Sophia schlägt Emmy vor – ein Elektroroller-Sharing, das in Berlin gerade schwer angesagt ist. In der App schauen, wo der nächste Roller steht, freischalten und für 19 Cent die Minute cruisen. Zwei Helme trägt jeder Roller in seinem Bauch. Mehr unter: www.emmy-sharing.de

sonderen Art. Der Treffpunkt liegt gleich neben dem Checkpoint Charlie, wo sich die Touristen gewöhnlich stapeln.

Vor der Trabi-World geht es entspannter zu – hier findet man sich für eine Stadtsafari mit zwei Takten ein. Im Corso flanieren man an den Highlights der Stadt vorbei, wobei stets zwei Interessierte ein Team bilden und zusammen in einem originalen Trabant 501 fahren. Geleitet wird die Tour von einem Berlin-Kenner, der die Truppe via Funk anführt und unterhält. Zuvor noch schnell die obligatorische Einweisung, anschließend eine Trockenübung an der Lenkstockbox – die Schaltung des Pappkameraden verlangt es –, und dann kann der Spaß beginnen.

Wo übernachten? Im Palast!

Das Glück ist auf unserer Seite, wir erwischen eins der Trabi Cabrios und knattern für fast 90 Minuten durch das Herz der Stadt. Unser Guide scheint jeden Stein zu kennen und lotst uns über Schleichwege zum Potsdamer Platz, am Brandenburger Tour vorbei, durchs Regierungsviertel und zu Überresten der einstigen Mauer. Dazu reicht er jede Menge unterhaltsamster Geschichten. Was sich leicht chaotisch anhört, ist eine ganz besondere Tour, bei der es nicht klemmt. Die Orga hat sich über die Jahre bewährt, sogar die Taxen in Berlin nehmen Rücksicht. Absolut empfehlenswert und mit 75 Euro pro Person ein fairer Deal.

Das trifft auch auf unsere letzten Programmpunkt zu: den Hüttenpalast. Die Rede ist von dem etwas anderen Hotel in Berlin. Zwei kluge Gründerinnen haben einen alten Werkstatttrakt eines Neuköllner Hinterhofs in eine Art Loft mit alten Wohnwagen verwandelt, die sie vermieten. Mit etwas Glück kommt man hier in den Genuss, im restaurierten Herzensbrecher oder im Schwalbennest zu träumen. Um am nächsten Morgen Mini-Croissant und Café vor dem Wohnwagen zu finden – und diese im begrünten Innenhof zu verputzen. Ein Traum!

Hat er Ihnen gefallen, unser Sommertag für Autofans im Großstadtdschungel? Dann machen Sie es uns einfach nach und entdecken Ihre Traumstadt. Oder folgen unserer Spur durch Berlin. Alle wichtigen Adressen dafür finden Sie im Infokasten, nur zum Erleben müssen Sie selbst in die Hauptstadt kommen. Wir wünschen viel Vergnügen!

Text und Fotos: Dani Heyne

Wählen

Welches Auto ist am besten vernetzt, wer hat die cleverste Navigation und das praktischste Bediensystem? Bei der Leserwahl zum Car Connectivity Award winkt eine Traumreise zu einer der spannendsten Trendmessen der Welt: der SXSW 2019 in Austin/Texas.



& gewinnen!

Manchmal sind es die kleinen Dinge, die besonders nerven: Da mag das neue Auto noch so gut fahren – wenn das Infotainment-System veraltet ist, macht es einfach keinen Spaß. Etwa dann, wenn die Navigation den Fahrer regelmäßig in die dicksten Staus schickt, der Tuner nur verrauschtes UKW statt Digitalradio wiedergibt und die Freisprecheinrichtung so schlecht klingt, dass man sie seinem Gesprächspartner am anderen Ende der Leitung kaum zumuten möchte. Die Qualität der Connectivity-Technik hat sich längst zum kaufentscheidenden Faktor entwickelt.

Daher veranstaltet auto motor und sport schon zum fünften Mal die Leserwahl zum Car Connectivity Award, bei der Sie Ihre Lieblingstechnik in elf Kategorien wählen können:



Von Star Wars bis Virtual Reality: Die SXSW macht Tekkies glücklich

vom Navigationsgerät und der HiFi-Anlage über Fahrerassistenzsysteme bis zum Connected Car, also dem insgesamt bestvernetzten Auto.

SXSW: Blick in die Zukunft

Die zur Wahl stehenden Systeme finden Sie auf den folgenden Seiten, gewählt wird jedoch wie immer im Internet. Gehen Sie einfach auf www.connectivity-award.de, geben Sie den Teilnehmercode T177 ein und klicken Ihre Favoriten an.

Als Belohnung winkt eine faszinierende Reise zu einem der spannendsten Technik-Events der Welt, der South by Southwest (SXSW), die im März 2019 in Austin im amerikanischen Bundesstaat Texas stattfindet.

Die SXSW hat sich innerhalb von 30 Jahren vom reinen Musikfestival zu einem der weltweit wichtigsten Treffen der digitalen Szene entwickelt. In Hunderten von Vorträgen und Diskussionsrunden werden die IT-Trends der nächsten Jahre vorgestellt und diskutiert. Der Gewinner erhält unvergleichliche Einblicke in die Welt der Digital-Vordenker, für Unterhaltung sorgt das parallel stattfindende Musik- und Filmfestival.

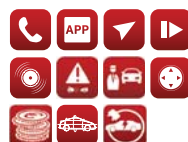
Neben der Eintrittskarte sind der Flug und drei Hotelübernachtungen im Preis enthalten. Alternativ ist auch eine Barauszahlung in Höhe von 5000 Euro möglich.

Text: Dirk Gulde

Musik, Film, Medien: Die SXSW hat sich zum angesagten Treff digitaler Vordenker entwickelt



Eine Übersicht der Kategorien finden Sie auf den Folgeseiten



INFO

Teilnahmebedingungen

Sie können in jeder Kategorie eine Stimme abgeben. Einsendeschluss für den **Car Connectivity Award 2018** ist der 20.07.2018.

Die Abstimmung findet ausschließlich online statt. Gehen Sie auf www.connectivity-award.de und geben Sie auf der Startseite den Teilnehmercode T177 ein. Sie gelangen dann zu einer Übersicht der elf Kategorien. Nach der Wahl haben Sie die Möglichkeit, Zusatzfragen zu beantworten. Die Beantwortung ist freiwillig und hat keine Auswirkung auf die Gewinn-

chance. Unbedingt angeben sollten Sie Ihre Adresse, damit wir Sie im Fall eines Gewinns benachrichtigen können.

Pro Teilnehmer darf nur einmal abgestimmt werden. Mitmachen kann jeder Leser ab 18 Jahren außer Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Rechtsweg und Umtausch sind ausgeschlossen, eine Barauszahlung ist möglich.

Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie auf www.connectivity-award.de





Kategorie A **Telefon-Integration**

Welches System integriert Smartphones am besten?

Audi: Audi Hybrid Sprachdialogsystem

Kontextbezogene Bedienung von Telefon, Navigation, Infotainment, Klimaanlage. Sprachverarbeitung onboard und online

BMW: Apple CarPlay Vorbereitung

Ermöglicht Nutzung von ausgewählten Funktionen des iPhones. Inhalte können über die Bedienoberfläche angezeigt werden

Citroën: Mirror Screen

Apple CarPlay, MirrorLink und Android Auto ermöglichen die Übertragung von Apps und eine Sprachsteuerung

Fiat: Uconnect LIVE mit 7-Zoll-HD-Touchscreen

Smartphone-Integration via Apple CarPlay/Android Auto, Bedienung via Touchscreen oder Sprachsteuerung

Mazda: MZD Connect

Integriert Smartphone und liest SMS vor. Steuerung über Multi-Commander, Lenkradtasten oder Sprache

Opel: Navi 5.0 IntelliLink

Mit 8-Zoll-Touchscreen-Farbdisplay und Sprachbedienung, für Audio, Telefon und Navigation

Volvo: Integration von Apple CarPlay und Android Auto

Integration von Apple CarPlay und Android Auto, Steuerung von Apps via Touchscreen, Lenkradtasten oder Spracheingabe



VW: Connectivity-Paket inkl. Telefonschnittstelle

Induktive Ladefunktion für Smartphones, USB-Ports und App Connect mit MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay

Kategorie B **Smartphone-Apps**

Welche App bringt im Alltag den größten Nutzen?

BMW: BMW Connected

Unterstützt Mobilität innerhalb u. außerhalb des BMW. Verbindet nahtlos u. bietet zahlreiche digitale Dienste

Fiat: Uconnect LIVE

Empfang von News, Musik, Social-Media-Inhalten. Zusätzlich Eco Drive zur Analyse des Fahrstils

Mercedes: Mercedes me Car Sharing

Mit der Mercedes-me-App Car Sharing kann ein A-Klasse-Fahrer sein Fahrzeug mit Freunden unkompliziert teilen

Nissan: Connect EV

Planung einer Reise entlang von Ladestationen möglich. Zudem gibt die App u. a. Informationen über den Fahrstil

Opel: myOpel

Händlersuche, Service-Erinnerung, Erstellen eines Unfallberichts, liefert Benutzerhandbuch, Parkplatzmerker

Peugeot: MyPeugeot

Zeigt gefahrene Routen, Kraftstoffverbrauch sowie Kraftstoffstand an und informiert über Wartungsintervalle

Tesla: MyTesla

Die App für iPhone oder Android überwacht und steuert den Tesla oder die Powerwall vom Telefon aus an

VW: We Park

Die Parkgebühr in zahlreichen deutschen Städten einfach und bargeldlos über die Volkswagen-App begleichen

Kategorie C **Navigationssysteme**

Welcher Automobilhersteller bietet derzeit das beste Navi an?

Audi: MMI Navigation plus

Online-Routenberechnung, kostenloses vierteljährliches Online-Karten-Update, 3-D-Karten, Google Earth

BMW: BMW Navigation

Bei elektrifizierten Fahrzeugen wird das Navigationssystem genutzt, um die Fahrzeugeffizienz zu verbessern

DS: Connect Nav

3-D-Navigation in Echtzeit, unter anderem Anzeige der Tankstellen und Preise. Übertragung der Karte auf das Kombi-Instrument

Kia: Navigationspaket

Jährliche kostenlose Karten-Updates und Online-Informationssdienst mit Live Traffic, POIs und Wetter

Mazda: SD-Navigationssystem

3-D-Navigation, Ziele-Übernahme aus Kontakten, Kraftstoffpreise, Wetter. Pfeilnavigation im Head-up-Display

Mercedes: MBUX

Festplatten-Navigation mit HERE-Kartendaten. Kartendarstellung mit Augmented Reality

Tesla: Navigation

Führt mit dynamischer Routenberechnung entlang der Supercharger, wird durch Updates um neue Merkmale erweitert

Volvo: Volvo Sensus 3D Navigation

Im neuem Layout ist das Bediensystem noch übersichtlicher und hilft, das gesuchte Icon schneller zu finden

Kategorie D **Entertainment/Multimedia**

Welches System bietet unterwegs die beste Unterhaltung an?

Audi: Audi Hybrid Sprachdialogsystem

Kontextbezogene Bedienung von Telefon, Navigation, Infotainment, Klimaanlage. Sprachverarbeitung onboard und online

BMW: Microsoft Office 365 & Skype for Business

Durch die Integration von Microsoft Office und Skype wird der BMW zum mobilen Büro

Fiat: Mopar Connect

Unfallservice und Pannendienst. Zugriff auf Fahrzeugdaten via Smartphone, Apple CarPlay/Android Auto

Mercedes: MBUX

Lernfähigkeit dank künstlicher Intelligenz. Sprachsteuerung mit natürlichem Sprachverstehen, Aktivierung per Schlüsselbegriff „Hey Mercedes“

Peugeot: Peugeot i-Cockpit

Personalisierbar, individuell konfigurierbar, perfekte Integration von Bedienung, Kommunikation und Navigation

Skoda: Infotainment Online

Für mehr Komfort und zusätzliche Dienste: Informationen, die helfen, pünktlich, bequem und sicher sein Ziel zu erreichen

Volvo: Integration von Spotify und Tuneln

Vollumfängliche Integration von Spotify/Tuneln und Nutzung von Spotify Connect zur Steuerung via App

VW: Innovision Cockpit

Sender sind außerhalb des Sendegebiets hörbar. Die Anzeigeelemente verschmelzen zu digitaler, personalisierbarer Einheit



Kategorie E Soundssysteme

Welches hochwertige Soundsystem klingt am besten?

Audi: Bang & Olufsen Advanced Sound System im A7

19 Lautsprecher, 3-D-Klang vorn und hinten, dynamische Fahrgeräusch-Kompensation, 19-Kanal-Verstärker

DS: Premium-HiFi-System von Focal Electra im DS7

Zwölf Lautsprecher und eine Leistung von 450 Watt. Wird in

Kombination mit Akustik-Verglasung angeboten

Ford: B&O-Play-Soundsystem im Fiesta

Abgestimmte Soundsysteme für einen satten Surround-Klang. Die Systeme haben in der Regel zehn Lautsprecher

Kia: Harman-Kardon-Premium-Soundsystem im Stinger GT

13 Lautsprecher und zwei Subwoofer unter den Vordersitzen verwandeln den Stinger in einen rollenden Konzertsaal

Mazda: Bose-Centerpoint-2-Soundsystem im CX-5

Dynamischer Musikgenuss, passt dank AudioPilot den Klang und die Lautstärke automatisch an

Nissan: Personal-Premium-Audiosystem im Micra

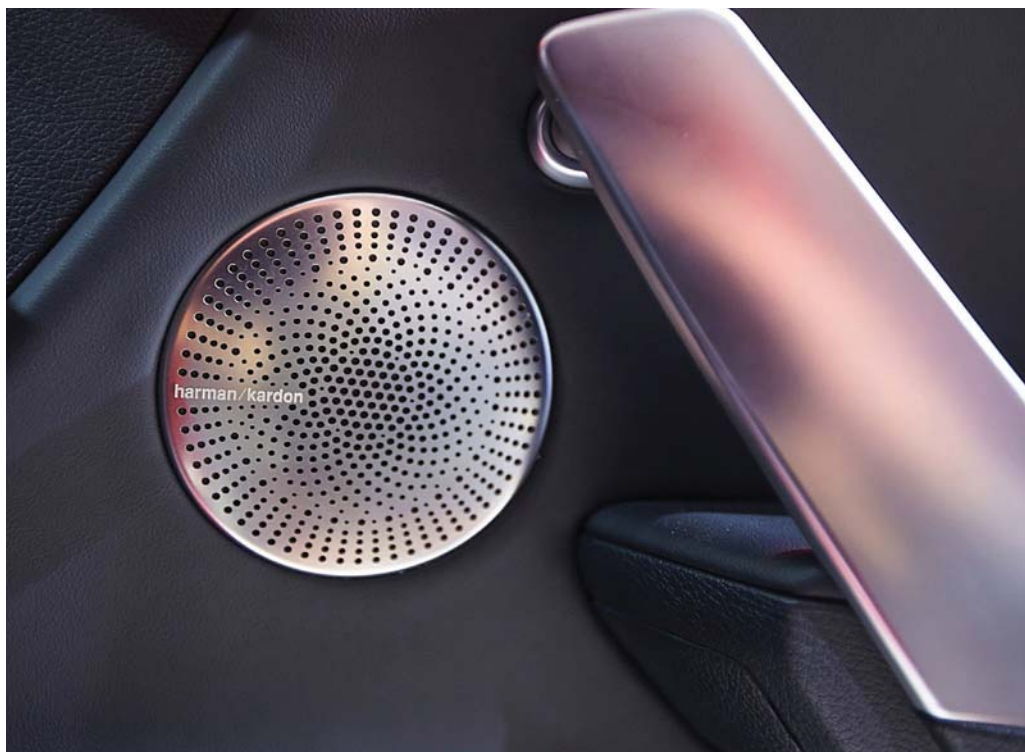
Zwei Hochtöner an der A-Säule und zwei Breitband-Lautsprecher, zwei Bose-Ultra-Nearfield-Lautsprecher

Opel: Denon-Soundsystem im Grandland X

Premium-Soundsystem mit sechs Lautsprechern und einer Subwoofer-Box im Gepäckraum

Volvo: Premium-Soundsystem im XC60

Dank maßgeschneiderter Akustik von Bowers & Wilkins bietet Volvo ein perfektes Klangerlebnis



Kategorie F Assistenzsysteme Komfort

Welches System entlastet den Fahrer am effektivsten?

Audi: ACA Adaptiver Fahrassistent

Unterstützung bei Quer- und Längsführung, Engstellenassistent, unter anderem mit Laserscanner und Ultraschallsensoren

BMW: Remote 3D View

Zur Bestimmung der Umgebung des geparkten Autos werden Bilder vom Fahrzeug an das Smartphone übertragen

Kia: Stauassistent

Das System steuert den Ceed mittig in seiner Fahrspur und hält den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr

Mercedes: Fahrerassistenzpaket

Vor Kurven, Kreuzungen oder Kreisverkehren wird die Geschwindigkeit automatisch reduziert

Nissan: e-Pedal im Leaf

Das e-Pedal ermöglicht dem Fahrer, mit nur einem Pedal zu beschleunigen, zu bremsen und anzuhalten

Opel: Park & Go Premium

Automatischer Parkassistent mit Totwinkelwarner und 180-Grad-Rückfahrkamera

Volvo: In-car Delivery

Erlaubt Lieferdiensten mit einem digitalen Schlüssel, ein bestelltes Paket in den Kofferraum zu legen

VW: Trailer Assist

Der Trailer Assist übernimmt die Lenkung, der Fahrer bewegt das Gespann über Gas und Bremse



Kategorie G Assistenzsysteme Sicherheit

Welches System mobilisiert die größten Sicherheitsreserven?

Audi: Kreuzungsassistent und Ausstiegswarnung

Warnung und Bremsruck bei Kollisionsgefahr durch Querverkehr. Warnung und Verzögerung beim Türöffnen bei Gefahr

Honda: Honda SENSING

Paket beinhaltet unter anderem Notbrems- und Spurhalteassistent, Geschwindigkeitsbegrenzer und Abstandsregeltempomat



Kia: Autonomer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung

Das System warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet bei Bedarf automatisch eine Notbremsung ein

Mercedes: Totwinkelassistent in der A-Klasse

Warnung im Außenspiegel vor dem Aussteigen, wenn ein Fahrzeug im kritischen Bereich vorbeifährt

Nissan: ProPILOT im Leaf

Das System ermöglicht teilautonomes Fahren in bestimmten Fahrsituationen

Opel: Frontkollisionswarner

Mit automatischer Gefahrenbremsung sowie Fußgängererkennung und Müdigkeitserkennung

Volvo: Oncoming Lane Mitigation

Gelangt der Fahrer versehentlich auf die Gegenfahrbahn, wird der Volvo mit einem Lenkimpuls auf die eigene Fahrbahn gesteuert

VW: Front Assist

Distanzregelung bis 210 km/h und Umfeldbeobachtungssystem mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung

Kategorie H **Bedienkonzepte/** **Displays**

Welche Bedien- und Anzeigesysteme funktionieren am besten?

Audi: MMI touch response

Intuitive Touchscreen-Bedienung über zwei Displays in der Mittelkonsole mit haptischem und akustischem Feedback

BMW: Operating System 7.0

Das Bedienkonzept ist digital, modern und orientiert sich an den persönlichen Bedürfnissen des Fahrers

Jaguar: Touch Pro Duo

Zwei hochauflösende 10,2-Zoll-Touchscreens ermöglichen Telefonieren und Navigation auf unterschiedlichen Bildschirmen

Mazda: MZD Connect

Steuerung unter anderem von Kommunikation, Navigation, Anwendungen über Multi Commander, Touchscreen und Sprache

Mercedes: MBUX

Sprachsteuerung mit natürlichem Sprachverstehen, die mit dem Schlüsselwort „Hey Mercedes“ aktiviert wird

Tesla: 17-Zoll-Multi-Touchscreen

Info-Zentrum mit Internetzugang für intuitive Bedienung: digitale Schaltzentrale für fast alle Funktionen



Volvo: Volvo Sensus

Die Bedienung im Volvo XC60 und in der Volvo-90er-Familie erfolgt über einen Neun-Zoll-Touchscreen

VW: Innovation Cockpit

Touch- und Gestensteuerung, viele Personalisierungsoptionen im Digital Cockpit und im Infotainment-System

Kategorie I **Preis-Leistungs-Stars**

Welcher Hersteller bietet seinen Kunden fortschrittliche Technik zum günstigsten Preis?

Fiat: Mopar Connect

(300 Euro in 500er-Modellen)

Unfallservice und Pannendienst. Zugriff auf Fahrzeugdaten via Smartphone, Apple CarPlay/Android Auto

Ford: B&O-Play-Soundsystem

(400 Euro im Fiesta)

Abgestimmte Soundsysteme für einen satten Surround-Klang. Die Systeme haben in der Regel zehn Lautsprecher

Honda: Honda SENSING

(serienmäßig im Civic)

Paket beinhaltet unter anderem Notbrems- und Spurhalteassistent, Geschwindigkeitsbegrenzer und Abstandsregeltempomat

Kia: Apple CarPlay und

Android Auto (Serie im Kia Stonic)

Über diese Schnittstellen lassen sich kompatible Mobiltelefone bequem über das Infotainment-System bedienen

Mazda: SD-Navigationssystem

(690 Euro für viele Modelle)

3-D-Navigation, Ziele-Übernahme aus Kontakten, Kraftstoffpreise, Wetter. Pfeilnavigation im HUD

Nissan: e-Pedal

(serienmäßig im Leaf)

Das e-Pedal ermöglicht dem Fahrer, mit nur einem Pedal zu beschleunigen, zu bremsen und anzuhalten

Opel: Denon-Soundsystem

(760 Euro im Grandland X)

Premium-Soundsystem mit sechs Lautsprechern und einer Subwoofer-Box im Gepäckraum

VW: We-Park-App (kostenlos)

Die Parkgebühr in zahlreichen deutschen Städten einfach und bargeldlos über die Volkswagen-App begleichen

Kategorie J Connected Cars

Welches Auto ist am besten vernetzt?



Audi A8

Permanente Online-Unterstützung bei Navigation, Sprachdialogsystem und Radio, Smartphone als Autoschlüssel



BMW X3

Der neue BMW X3 deckt alle Anforderungen digitaler Dienste von BMW ConnectedDrive bis BMW Connected ab



Ford Focus

FordPass Connect-Modem verwandelt den Focus in einen mobilen WLAN-Hotspot für bis zu zehn Endgeräte gleichzeitig



Kia Ceed

Stauassistent bietet teilautonomes Fahren in der Kompaktklasse, Assistenten helfen, Unfälle zu vermeiden

Mercedes A-Klasse

Ein A-Klasse-Fahrer kann per Car-Sharing-App sein Fahrzeug mit Freunden unkompliziert teilen



Opel Crossland X

Kostengünstiges modellübergreifendes System mit Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto



Volvo V60

Drei neue Assistenzsysteme vermeiden Unfälle und verwandeln den neuen Volvo XC60 in eines der sichersten Autos



VW Touareg

Mit Innovision Cockpit, integrierter eSIM-Karte, selbstlernender Navigation, Smartphone-Integration, WLAN-Hotspot, Online-Services



Kategorie K Connected E-Cars

Welches ist das bestvernetzte Fahrzeug mit alternativem Antrieb? Elektroautos und Plug-in-Hybride profitieren nämlich ganz besonders von einer umfangreichen Vernetzung, da sich auch der Ladevorgang über eine Smartphone-App fernsteuern lässt



Audi Q7 e-tron 3.0 TDI Quattro

Remote-Funktionen: Klimatisierung, Ladesteuerung, Statusreport, Car-to-X-Funktionen



BMW 530e

Als innovativstes Fahrzeug seiner Klasse bietet der BMW 530e eine Vielzahl an neuen Vernetzungsfunktionen



Kia Niro Plug-in-Hybrid

Kompakter Crossover mit einer elektrischen Reichweite von 62 km, Spritsparassistent und Smartphone-Integration

Nissan Leaf

Dank der größeren Reichweite immer weiter kommen. Erleben Sie eine smarte, sichere und einfache Art der Fortbewegung



Opel Ampera-e

Radio IntelliLink-e. Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. 10,2-Zoll-Touchscreen



Tesla Model S P100D

Software-Updates over the Air, Navi mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen und Internetradio für die beste Connected Experience



VW e-Golf

Von überall den Ladevorgang steuern, verbleibende Reichweite anzeigen, die Innenraumtemperatur einstellen



Wald-Lauf

Die erste Motor Presse-Rallye des Jahres führte 107 Klassiker-Teams über geheimnisvoll-schöne Schwarzwaldpfade – dahin, wo Verlagsgründer Paul Pietsch einst den Bugatti laufen ließ.





Wäre der mit dem Nobelpreis gekrönte Dichterfürst Thomas Mann mit seinem Fiat 509 Cabrio, dem offenen Buick oder auch seinem „neofeudalen Horch“ bei der 7. Paul Pietsch Classic mitgefahren, sein Hauptwerk neben den „Buddenbrooks“ trüge nicht den Titel „Der Zauberberg“, sondern „Der Zauberwald“.

Durch die grüne Völle

Das Eintauchen aus der Sonnenglut oder aus einem alles durchtränkten Regenschwall in das trockene, schattige Tannengrün des Schwarzwalds, das Durchmessen einer Natur gebliebenen Landschaft der Länge, Breite und Höhe nach sowie das Vergnügen, sich auf winzigen Sträßchen voller wirklich gewaltiger Panoramen mit anderen Teams zu vergleichen – Strecken-Scout Karl Wolber

hatte mal wieder ganze Arbeit geleistet.

Die Autostadt trat mit zwei Helden aus vergangenen Zeiten an: dem Golf I Cabrio aus dem Jahr 1991 und dem zwölf Jahre älteren VW 1303 Cabrio. Während der offene Käfer von der Freiburger Rennsportlegende Mario Ketterer gelenkt wurde, saß hinter dem Golf-Volant Roland Clement, neuer Geschäftsführer der Autostadt.

Als seine Beifahrerin mit Stoppuhr und Roadbook wirkte auto motor und sport-Chefredakteurin Birgit Priemer, die sich bisweilen eine dritte Hand wünschte, mit der sie sich hätte festhalten können. Clement war vor der Offenburger Reithalle auf Startplatz 2 ins Rennen gegangen, hinter Peter-Paul Pietsch und Patricia Scholten, den beiden Kindern des Verlagsgründers Paul Pietsch. Die



Rennlegende Mario Ketterer im 1303 (1979) der Autostadt



Vintage-Stil: roter De Dion-Bouton IS (1924), dahinter der Delahaye 122 (1933)

chauffierten den Porsche 930 Turbo aus der früheren Sammlung ihres Vaters. Dies zunächst schonend und verhalten, wie man eben mit lieb gewordenen Erbstücken umgeht. Doch da tut sich im Rückspiegel plötzlich ein anderes Grün auf als das des Waldes: Golf-Grün. Pietsch fordert eine kleine Prise mehr Ladedruck an, der Porsche beschleunigt, doch das Wolfsburger Grün klebt im Rückspiegel wie eine Euro-4-Plakette.

Jagdszenen im Wald

Der folgende Eintrag ist dem sorgfältig geführten Tagebuch der Beifahrerin im Golf entnommen: „Auch der neue Chef der Autostadt ließ es auf der Rallye krachen. Der leidenschaftliche Motorradfahrer holte aus dem Golf Cabrio auf den engen Straßen rund um die Schwarzwaldhochstraße alles raus und brachte dabei sogar Sohn und Tochter des Altverlegers ins Schwitzen. Clement erkämpfte sich mit dem Autostadt-Team auf seiner ersten Paul Pietsch Classic somit einen Einstand nach Maß: Platz 14 in der Gesamtwertung. Bei der Abfahrt packte er noch die Roadbooks der Rallye in den Koffer – damit er die traumhaft schönen Strecken privat mit dem Motorrad nachfahren kann.“

Trotz aller Bilderbuchromantik der die Sinne betörenden Route wurden gute Platzierungen im Feld hart umkämpft. Im weißen Porsche 911 mit der Startnummer 6 machten sich

„Die Prüfungen sind eigentlich ganz einfach, aber die Randbedingungen komplizieren sie“

Oliver Radtke, COO G+J



Schnelles Team: Nils Oberschelp (CEO MPS), Oliver Radtke (COO G+J)



Alfa-Spider-Tiere: Karl F. Fürst von Hohenzollern, Joh. Erdmann Berthold



Im DB7: W. Oswald (GF Aston Martin München, I.), E. Wammetsberger



Im Opel Kapitän mit Schauspielerin Jeanette Hain: Jockel Winkelhock



Zügiges Mintgrün: Roland Clement und Birgit Priemer im Golf I Cabrio (1991)



S. Moczek und A. Bjelic von Globo Autokosmetik im 911 Turbo (1979)



Edles Erbstück: Die Paul-Pietsch-Nachfahren im 911 Turbo (1976)



Mario Ketterer hält bis heute den Streckenrekord am Schauinsland



„Soko Stuttgart“: Musiker Michael Gaedt, Kollegin Astrid Funderich



Domenico Gehling und Johannes Müller (Team HVB) im Alfa Spider



Durch diese Gasse: Ex-F1-Fahrer Adrian Sutil, Ferrari 250 GT (1962)



Bestes Damenteam: Andrea Rometsch (MPS), Isolde Holderied



Piloten ist nichts verboten: Oldie-Gäste auf dem Flugplatz Winzeln



Regen bringt
Segen: Bentley
(1949), Georges
Irat (vorn, 1936)



Für acht Beifahrer: Mercedes O 319 von
Dominic Müller (Hotel Ritter, Durbach)



Eigentlich ganz einfach, aber die Rand-
bedingungen: Oberschelp/Radtke im 911



Gepflegter Auftritt: Jürgen und Frederic
Budde (Team Alpecin), Mercedes 300 SL



Christoph Harras-
Wolff/Carl Michaelis
vom Team Alpecin



Christian Marti u. Bernhard Linnenschmidt
(Team Avalon), Aston Martin V8



Einer von drei Ex-aequo-Siegern in WP 11:
Rolf u. Christine Thiehofe im Porsche 911



Mit der Nummer 1: Peter-Paul Pietsch
und Schwester Patricia Scholten



Rum und Ehre: Gregor Sommer/José Rafael
Ballesteros Vargas (Team Botucal) im 280 SL

da etwa der Geschäftsführer der Motor Presse Stuttgart, Nils Oberschelp, zusammen mit Oliver Radtke, Chief Operating Officer Gruner+Jahr, auf die Suche nach dem Sieg. Dies so erfolgreich, dass der Elfer aus dem Jahr 1984 in Wertungsprüfung 11 an der Spitze lag – allerdings zusammen mit zwei anderen Teams, die ebenso präzise gefahren waren. Da in solchen Fällen das ältere Auto gewinnt, siegen hier Harald Hamprecht (Opel) und Copilot Tim Ramms (CDO Motor Presse Stuttgart) im Opel Kapitän 2800 S von 1969.

Radtkes Resümee: „Eine bestimmte Strecke in einer bestimmten Zeit zu fahren, klingt einfach. Aber die vielen Randbedingungen vom Navigieren bis hin zur geheimen Sonderprüfung machen daraus eine komplizierte Sache.“

Dem Reiz einer Oldtimer-Rallye erliegen selbst gestandene Vollgas-Profis. Adrian Sutil etwa, einst in der Formel 1 unterwegs, pilotierte auf der Paul Pietsch Classic einen offenen Ferrari 250 GT: „Oldtimer machen unglaublich Spaß und sind für mich auch eine tolle Wertanlage. Deshalb habe ich eine kleine Sammlung, von den 50er-Jahren ab ein paar Belegstücke aus jedem Jahrzehnt.“ So steht der moderne Koenigsegg-Supersportwagen in seiner Garage auch neben einem Mercedes 300 SL.

Das Leben der anderen

Zu den Höhepunkten der Rallye zählte am ersten Tag auch die Wertung auf dem kleinen Flugplatz Winzeln nahe Schramberg. Starts und Landungen wurden freundlicherweise eingestellt, und nach dem Absolvieren der fünf Teilprüfungen schloss sich für die Teams die Kaffeepause an. Von der formidablen Terrasse im ersten Stock aus ließ sich hier die Konkurrenz wie im Kino verfolgen.

Besonderes Augenmerk lag dabei auf drei wunderbaren Vorkriegsautos aus der Schweiz: dem De Dion-Bouton IS von 1924 als ältestem Teilnehmer im Feld, dem Delahaye 122 Special Brooklands von 1933 und dem französischen Georges Irat (1936).

Der schlanke Frontantriebs-Zweisitzer verfügt über nur 1,1 Liter Hubraum, wringt daraus aber per Kompressor 55 PS. Trotzdem hielt er durch, anders als der De Dion (Kühlerleck) und der Delahaye (Vergaserbrand). Wer fährt wie einst, sieht sich bisweilen als Opfer einer streikenden Mechanik – ganz wie damals.

Text: Malte Jürgens

Fotos: A. Hartmann, H. Mutschler



Herzlich willkommen: Sohn und Tochter von Paul Pietsch begrüßen die Teilnehmer



Ford-Chef Gunnar Herrmann korrigierte im Ford 17 M RS 2000 (Baujahr 1970) eigenhändig den Leerlauf, musste aber trotzdem das Gas sensibel dosieren



Zur Unterstützung des Opel-Teams griffen Kommunikationschef Harald Hamprecht (o. r.) und Tim Ramms im Kapitän an: 24. im Gesamtergebnis

„Oldtimer machen Spaß und sind dabei auch eine sehr gute Wertanlage“

Ex-Formel-1-Fahrer
Adrian Sutil

Fritz Cirener/Corinne Heusser (Bosch Automotive Tradition) starteten im Peugeot 304



Die Sieger: Mercedes 220 S, Norbert Griesmayr, Ferdinand Baumgartner

ERGEBNISSE

8.–9. Juni 2018, Gesamtstrecke 495 km, 14 Wertungsprüfungen

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| 1. N. Griesmayr/F. Baumgartner | Mercedes 220 S |
| 2. Oliver und Kristiane Vietze | Porsche 911 Coupé |
| 3. Uwe Brodbeck/Curt Bloss | Mercedes 300 SL |
| 4. Stefan und Sabine Krauss | Jaguar Mk 1 |
| 5. Jascha A. Jacobs/Th. Oldemeyer | Porsche 911 T 2.2 Targa |





Französische Evolution

Unauffällige Kompakte gibt es überall, nur nicht in Frankreich. Unsere Nachbarn bieten mit dem neuen Citroën C4 Cactus und dem bewährten Renault Mégane individuelle Alternativen zur etablierten Konkurrenz, die sich nicht nur durch ihr auffälliges Design abheben.

Sie haben eine gewisse Vorliebe für die französische Lebensart und suchen daher nach einer Alternative zum üblichen Kompaktklasse-Einerlei? Herzlich willkommen im ersten Vergleichstest des neuen Citroën C4 Cactus gegen seinen Landsmann Renault Mégane mit je rund 130 PS starken Benzinern. Wobei wir gleich zu Beginn darauf hinweisen, dass die Franzosen auch für besonders preisbewusste Käufer eine reizvolle Option sein können.

Und schon sind wir mittendrin in der Preislisten-Analyse. Die gleich mal Verwirrung bei all denen stiftet, die eifrig nachschlagen oder online konfigurieren. Renault hat nämlich aus der Intens-Ausstattung des Testwagens das Sondermodell Limited mit Deluxe-Paket kreiert – damit kommt der Mégane nahezu identisch ausgestattet rund 200 Euro günstiger. Unter anderem serienmäßig an Bord sind neben Zwei-Zonen-Klimaautomatik auch ein Sieben-Zoll-Touchscreen samt Digitalradioempfänger sowie Smartphone-Anbindung, sodass man sich die 790 Euro für das etwas größere R-Link-2-System samt Navi-Software sparen kann.

Sinnvolle Extras beim Testwagen: Safe-Paket samt adaptivem Tempomat und Notbremsassistent (790 Euro) sowie der 360-Grad-Parkassistent für 890 Euro. Für 2600 Euro extra gäbe es nicht nur ein Doppelkupplungsgetriebe, sondern auch den

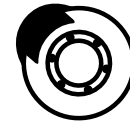
neueren 1,3-Liter-Motor mit 140 PS wie in der Mercedes A-Klasse.

Während sich der Mégane durchaus noch weiter aufrüsten ließe, tritt der C4 Cactus mit dem Topbenziner in der Topausstattung Shine zum Test an und kommt mit 22 490 Euro genau 400 Euro günstiger als der Renault. Dabei bietet er bereits serienmäßig ein automatisches Notrufsystem sowie eine Sieben-Zoll-Navigation und schnürt die Extras in nahezu identische Pakete, die meist sogar noch ein paar Hundert Euro günstiger sind als bei Renault.

Wenn der Preis stimmt

Wer im Cactus eine Automatik ordert, muss sich zwar mit weniger Leistung (110 PS) begnügen, würde aber nur 450 Euro Aufpreis zahlen. Bei den Assistenzsystemen hat Citroën gegenüber dem Vorgänger aufgerüstet, Verkehrsschilderkennung, Spurhalteassistent, Totwinkel- und Müdigkeitswarner kosten zusammen 750 Euro. Was in der Preisliste allerdings gänzlich fehlt, sind moderne LED-Scheinwerfer sowie ein Abstandsregeltempomat.

Im Gegenzug lässt sich einiges Geld in bunte oder luxuriöse Accessoires stecken. Denn obwohl der Cactus mit dem Facelift seine charakteristischen Airbumps eingebüßt hat, kann man ihn durchaus farbenfroher als den silber-schwarzen Testwagen konfigurieren. Und mit dem Hype-



**66,5
Meter**

Bremsweg
beim Renault
mit kalter
Anlage aus
Tempo 130
ergeben null von
zehn Punkten.
Der Citroën
kommt mehr als
drei Meter
früher zum
Stehen, was ihm
immerhin
einen Punkt
einbringt

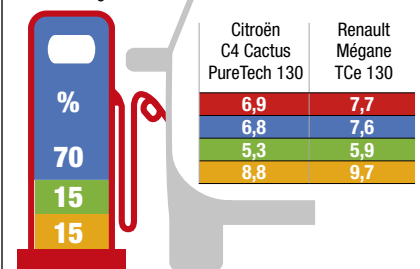
Red-Interieur samt rotem Armaturenbrett und heller Lederausstattung (990 Euro) hält sogar ein Hauch von Noblesse Einzug.

Das lenkt zumindest etwas von den knappen Platzverhältnissen ab. Vorn wie hinten bettet der C4 seine Passagiere zwar auf äußerst weich gepolsterte Komfortsitze, doch das Raumgefühl fällt wegen der nur 1,71 Meter breiten Karosserie und des 2,60 Meter kurzen Radstands eher knapp aus. Dazu schränkt das Panoramadach (490 Euro) die Kopffreiheit im Fond stark ein. Großzügiger sind da die zahlreichen, teils gummierten Ablagen. Große Gepäckstücke müssen jedoch hinten über eine hohe

auto motor **report** VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

Zusammensetzung:
70% **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15% **Eco**: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15% **Sportfahrer**: sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



IM VERGLEICH

CITROËN C4 CACTUS: 131 PS, 193 km/h Spitze, ab 20 190 Euro, Basispreis Baureihe 17 490 Euro

RENAULT MÉGANE: 132 PS, 198 km/h Spitze, ab 20 690 Euro, Basispreis Baureihe 17 790 Euro





Renault Mégane

Kante in den tiefen, kaum variablen Kofferraum gewuchtet werden. Mit 358 bis maximal 1170 Litern schluckt er etwas weniger als der des Mégane (384 bis 1247 Liter).

Auch im Renault kann die Rückbank nur im Verhältnis 60:40 geklappt werden, wobei ebenfalls eine Stufe entsteht. Dafür darf er mehr als eine halbe Tonne zuladen – der C4 nur knapp 400 kg. Zum besseren Raumangebot gesellen sich sportlich-

komfortable Leder-Veloursitze, die allen Insassen guten Halt bieten. Mit Ausnahme des verschachtelten Multimedia-Menüs fällt die Bedienung dank separater Klimaregler sowie übersichtlicher Lenkradtasten leichter als im C4. Die ebenfalls digitalen Cockpit-Instrumente informieren den Fahrer nicht nur umfassender, sondern lassen sich individualisieren.

Vielfältige Verstellmöglichkeiten bietet der Mégane auch in Bewegung:

Neben Gaspedalansprache und Motorsound lässt sich die Lenkung anpassen. Unabhängig vom Fahrmodus ist der Mégane das lebhaftere Auto.

Dynamisch-komfortabel

Mit seiner direkten Lenkung und weniger Karosseriebewegungen bei schnellen Richtungswechseln bereitet er auf Landstraßen mehr Freude, ohne dass der Federungskomfort auf der Strecke bleibt. Grobe Straßen-



Die hellen Ledersitze sind bequem, bieten aber wenig Halt und kosten zusammen mit dem dunkelroten Armaturenbrett 990 Euro. Das Digital-Display verzichtet auf einen Drehzahlmesser, dafür ist der Touchscreen Serie



Der Mégane kurvt deutlich flinker und federt dennoch nicht unkomfortabel. Innen ist er geräumiger und ebenfalls gut verarbeitet. Alle Sitze sind bestens ausgeformt, die Infotainment-Bedienung erfordert allerdings viel Aufmerksamkeit



unebenheiten schluckt er souveräner als der C4, während sich der Vierzylinder des 1,3-Tonnners kurz vor der WLTP-Rente etwas müde präsentiert. Zudem verbraucht er im Testmittel mit 7,7 l/100 km 0,8 Liter mehr als der Citroën.

Dessen quirliger Dreizylinder-Turbo wirkt mit seinen 230 Nm Drehmoment leichtfüßiger. Er beschleunigt den über 100 Kilo leichteren Cactus in 9,9 Sekunden und damit eine halbe

Sekunde schneller von 0 auf 100 km/h. Umgekehrt steht der Citroën aus Tempo 100 nach 36,2 Metern – mehr als zwei Meter früher als der Renault.

Wird der C4 jedoch flott bewegt, scharrt er gern mit den Vorderrädern. In schnell angegangenen Kurven neigt sich die Karosserie spürbar, bevor das ESP Ausbruchsversuche grob zusammenregelt. Auch das serienmäßige Komfortfahrwerk kann nicht gänzlich überzeugen. Denn

während der Cactus sanft über lange Bodenwellen hinweggleitet, wirkt er auf kurzen stößig bis in die direkt übersetzte Lenkung.

Letztlich entscheidet so der ausgewogenere Mégane das Testduell recht eindeutig für sich. Französisches Lebensgefühl, das transportiert jedoch der Cactus authentischer.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Achim Hartmann



Citroën C4 Cactus

DATEN UND -MESSWERTE

Kosten			
Festkosten	Euro		
Steuer		54,–	74,–
Haftpflicht		344,–	364,–
Teilkasko ¹⁾		98,–	140,–
Vollkasko ²⁾		399,–	452,–
Unterhaltskosten im Monat ³⁾			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	218,–	243,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	395,–	440,–
Grundpreis	Euro	22 490,–	22 890,–

FAZIT



2 CITROËN

So gemütlich und originell der C4 Cactus auch sein mag, es mangelt ihm trotz des quirligen, sparsamen Dreizylinders an Agilität. Preislich ist er dagegen äußerst attraktiv.

Summe	(100)	90	91
Gesamtwertung	(650)	383	375

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2

FRÜHER:
ZWEIT-WOHNUNG.
HEUTE:
AUSZEIT.



YOUNGTIMER – ECHTE TRÄUME LEBEN LÄNGER

TELEFON

0711 32068888

E-MAIL

ams@dpv.de

ONLINE

www.motor-klassik.de/yt

Heute ein Racer!

England ist für Hobbyrennfahrer das gelobte Land. Fast jeden Tag gibt's irgendwo einen Trackday. Selbstversuch mit einem Jaguar F-Type SVR in Snetterton und Mallory Park.



Die Ungeduldigen
drängeln schon
an der Boxen-
ausfahrt. Der
F-Type und sein
Fahrer sind
noch ganz cool





Merry Old England – oder Race Pace?



Im „Cock Horse“ wird Hausmannskost serviert. Der F-Type repräsentiert das ultramoderne England



Vor dem großen Auftritt auf der Rennstrecke gibt's eine kleine Stärkung am Imbiss von Angela Eagle. Dann steht in Snetterton das Streckenstudium an



Die Geräuschmessung ist für den autoritär bollernden F-Type SVR eine sehr ernste Hürde. Organisator Colin Jebson lässt freundlicherweise Milde walten



Bei Trackdays darf in England fast alles fahren, was vier Räder hat. Sylvia Stewart, eine der raren Ladys im Feld, pilotiert ein Mills Kit-Car mit 270-PS-Mazda-Turbo



Wie war ich?“ Man kennt diese peinliche Frage aus Woody-Allen-Filmen. Ich stelle sie trotzdem. „Well“, antwortet Mark Woodhead, an diesem Tag im Mai mein Tutor auf der Rennstrecke von Mallory Park. „Well, manchmal hast du ein bisschen spät gebremst, ein paar Mal hast du etwas zu früh eingelenkt. Aber das Auto ist einfach großartig!“

Vielen Dank für die Blumen, denke ich. Und: Woodhead hat ja völlig recht. Denn erstens halte ich mich nicht für eine Reinkarnation von Ayrton Senna oder Jim Clark. Und zweitens bestätigte die Topversion von Jaguars F-Type-Baureihe schon nach wenigen flotten Runden den Tenor der Testberichte. Die Kollegen besangen den 575 PS starken SVR geradezu enthusiastisch. Sie rühmten den 141 500-Euro-Sportler als Vollblutspriester, als leichtfüßigen Kurvenkünstler und dank der optionalen Carbonbremsen auch als ebenso kraftvollen wie ausdauernden Großmeister der Verzögerung. „Mehr Auto

braucht kein Mensch“, raunten sie mir vor meiner Abfahrt nach England zungenschnalzend zu.

Mit seinem Klappenauspuff ist der F-Type ein großes Showtalent. Im Alltag verhält es sich aber so, dass der phonstarke Auftritt des blauen F-Type nicht allerorten Begeisterung weckt, sondern auch die Nachbarn, die bisweilen ergrimmt reagieren, wenn ihnen der Krawall-Jag den erfrischenden Morgenschlaf raubt.

Glöckler beim Bikertreff

Doch in Snetterton ist der F-Type bei der Evening-Session des Trackday der ungekrönte König im Fahrerlager. Zwischen all der profanen Frontantriebsware à la Renault Clio und VW Golf, zwischen den diversen Kit-Cars unklarer Herkunft und dem Rudel uralter, teils kräftig verschrammter BMW aus den 1990er-Jahren wirkt der SVR mit seinen knallgelben Bremssätteln, den 20-Zöllern und seinem verstellbaren Carbonheckflügel etwas overdressed. So, als hätte sich der gockelige Mode-

schöpfer Harald Glöckler auf ein Bikertreffen verirrt. Immerhin: Auch ein Ferrari 430 kurvt herum, aber ohne Verhaltensauffälligkeiten. Weder beim Ton noch beim Kurvenspeed.

Um bei einem Trackday mitmischen zu können, braucht's nicht viel: Helm, Führerschein, eine Portion Mut – das genügt. Neben dem passenden Auto natürlich. Da gibt's kaum Grenzen. Vom echten Renn-Mini aus den 50ern über Lotus Seven und deren Ableger von Caterham und Konsorten bis zum Golf R mit 500 PS – fahren darf fast alles, was vier Räder hat. Slickreifen sind verpönt. Überrollkäfige sind zwar gern gesehen, gelten aber als entbehrlich. Nur beim Auspuff-Sound kennt Veranstalter Colin Jebson kein Pardon. „Die Nachbarn, wissen Sie...“

Das Resultat der Phonmessung ist nur bei sehr wohlwollender Interpretation des Ergebnisses streckentauglich. „Bitte nicht voll beschleunigen nach den Kurven“, rät der Prüfer. Seinen Namen will er nicht verraten. „Ich hatte schon so viel Ärger mit



Für 20 Pfund extra kann man die Dienste eines Instructors buchen. Profi Mark Woodhead (l.) lobt nach 20 Minuten vor allem das Auto: „Überragend!“

Im idyllisch gelegenen Fahrerlager von Mallory Park trifft der 575 PS starke F-Type auf ein paar Ahnen – den XK-R und den properen Mark 2 aus den 60ern

Fahren, die bei mir durchfielen. Ich will nicht in der Zeitung stehen.“

Fahrerbesprechung in der Kantine von Snetterton. Organisator Jebson steht neben der mannshohen Speisekarte, zu deren Highlights das „Full English Breakfast“ zählt – für 6,50 Pfund, Black Pudding (= Schweineblutwurst) inklusive. Im Stile eines launigen Kreuzfahrts-Conférenciers führt Jebson durchs Programm. Er erklärt: „Wir haben heute einen Trackday und keinen Testtag.“ Er erzählt Anekdoten: „Neulich hat sich einer schon auf der Besichtigungsrunde gedreht.“ Er droht: „Hartes Ausbremsen und Überholen in den Kurven ist strikt verboten. Wer rücksichtslos fährt, wird sofort an die Box zitiert. Wiederholungstäter fliegen bei der dritten Ermahnung raus.“

Nach einer halben Stunde hat Jebson fertig: „And now“, ruft er den Teilnehmern zu: „Let’s show some quality driving.“ 60 Mann und eine Frau nicken eifrig und holen sich die Armbänder ab. Manche haben eine blasse Nase und schauen so ernst

drein, als wüssten sie, dass sie bald etwas tun, was sie grenzwertig fordert – oder sogar ein bisschen mehr. Andere mimen den coolen Routinier.

Auf dem Weg in die Boxengasse erzählt Colin Jebson kurz von der Idee seines Lebens: „Bis vor 18 Jahren habe ich Waschmaschinen repariert“, sagt der joviale Mittsechziger. „Mein Hobby war das Organisieren von Rallyes. Da dachte ich: Warum sollte man so etwas nicht professionell machen?“ Jetzt hat Jebsons Firma Javelin Trackdays pro Jahr mehr als 200 Events auf 18 Strecken im Programm.

Hohe Emotionalrendite

Das engagierte Fahren auf abgesperrten Kursen ist für viele britische PS-Aficionados eine seelische Brotzeit. Und mit einem 575-PS-Geschoss macht es doppelt Spaß. Mit 140 km/h in Snetterton durch die Senke namens „Bomb Hole“ zu blasen oder tags darauf die schnelle, leicht nach außen hängende 180-Grad-Startkurve von Mallory Park im Grenzbereich zu

TIPPS FÜR TRACKDAYS

Rennspaß für alle

■ Eine Reise nach England mit dem Auto ist weit und teuer. Allein der Kanaltunnel kostet rund 300 Euro. Doch wer an Trackdays teilnehmen will, macht trotzdem einen guten Schnitt. Denn die Preise für drei Stunden auf der Piste beginnen bei knapp 80 Euro. Für einen ganzen Tag sind je nach Strecke zwischen 165 und 280 Euro zu berappen. Die Teilnahmevoraussetzungen sind gering: Führerschein und Helm genügen. Das Auto darf nicht allzu laut sein. Eine Straßenzulassung ist nicht nötig. Das technische Niveau der Sportgeräte ist bei den Trackdays ebenso weit gespreizt wie das fahrerische Können der Teilnehmer. Hartes Ausbremsen und das Überholen in Kurven ist strikt verboten. Veranstalter Colin Jebson plädiert für „common sense“. Erstaunlicherweise funktioniert dies recht gut. www.javelintrackdays.co.uk

nehmen, darauf hoffend, dass einem die Straße nicht ausgeht, das ergibt eine Emotionalrendite der Sonderklasse.

In der Ultraversion SVR gehört der F-Type zu den Stärksten bei Trackdays. Aber trotz Raketenbeschleunigung (null auf 100 km/h in 3,7 Sekunden) ist der Jag keineswegs der Schnellste auf der Piste: Ein weißer Golf R zum Beispiel entpuppt sich als nicht abzuschüttelnder 500-PS-Apparat mit Showtalent: Im Schubbetrieb züngeln meterlange Flammen aus den zwei Endrohren.

Kontrastprogramm bei der Rückfahrt. Auf 1110 zählen tempolimitierten Kilometern befinden sich Fahrer und Auto in einem Zustand permanenter Unterforderung. Ein Trost: Der Verbrauch sinkt jetzt auf sozialverträgliche Werte von unter zehn Litern. Und die HiFi-Anlage klingt klasse. Es könnte wirklich schlimmer kommen.

Text: Claus Mühlberger
Fotos: Craig Pusey

DAUERBRENNER

JETZT IM ABO LESEN:

26 Ausgaben je 3,84 €

Über 8 % Ersparnis

Gratis-Heft bei Bankeinzug

+ Powerbank „Jump Starter“



Ihr
Extra



POWERBANK „Jump Starter“

Die Ideale Starthilfe, im Taschenformat.
Kapazität: 6.000 mAh, Energie. Reicht für
ca. 30 Startvorgänge. Auch zum Aufladen
von Smartphones, Tablets etc. geeignet.
Maße: 14 x 7,8 x 1,7 cm

Zuzahlung 1,- €

Jetzt bestellen unter:

auto-motor-und-sport.de/abo

+49 711 32068888

Bei telefonischer Bestellung die Bestell-Nr. angeben:
selbst lesen 176 0360, verschenken 176 0361

26 Ausgaben auto motor und sport mit 8 % Rabatt für zzt. 99,90 €
(D) zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Auslandspreise auf Anfrage.
Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV
Deutscher Pressevertrieb als leistenden Unternehmer.

Ewig lockt Le Mans

In der Königsklasse LMP1 Hybrid fährt nur noch Toyota.
In der GTE-Klasse beharken sich sechs Werke, aber
dies ist bestenfalls 2. Liga. Dennoch kommen
rund 250 000 Fans. Was macht die Faszination
dieses Rennens aus? Spurensuche auf einer der
berühmtesten Strecken der Welt.



Fernando Alonso, Kazuki Nakajima und Sébastien Buemi holten die Pole und den Sieg. Toyota hat es diesmal nicht geschafft, sich selbst zu schlagen. Die Fans amüsierten sich in Arnage





Nakajima löst Alonso ab. Der siegreiche Toyota absolvierte 37 Stopps zum Tanken und für Reifenwechsel





Allein Toyota beackert das Feld in der LMP1-Hybrid-Klasse. Porsche fährt nur noch in der GTE-Kategorie



Fideles Holland-Trio: Topmanager van Eerd, Le Mans-Veteran Lammers und van der Garde (v. r.) kamen auf Platz 13

GTE-Sieg für Christensen, Est-ré und Vanthoor im Werks-911

Mittwoch, 16 Uhr, Porsche-Kurven

Die Eau Rouge-Kurve von Spa ist von den Geschichtsschreibern des Motorsports schon oft besungen worden: Als die schwierigste Kurve der Welt, als ultimative Mutprobe für die Fahrer. Auch Le Mans hat so eine Passage zu bieten: Die Porsche-Kurven als ein Highspeed-Geschlängel. „Im Prototyp hast Du hier 260 km/h drauf“, sagt Timo Bernhard, der 2017 im Porsche 919 in Le Mans gewann.

Um sich auf die Formel E zu konzentrieren (und wohl auch, um so ungefähr 100 Millionen Euro pro Jahr zu sparen), hat Porsche den 919 Hybrid nach drei Le Mans-Siegen ins Museum geschickt. GTE-Klasse – so lautet jetzt die Parole.

Ein rennfertiger 911 RSR kostet 991 000 Euro. Jedermann kann zugreifen. Timo Bernhard fährt jetzt einen der vier Werks-911. In der Woche zuvor hat er noch auf der Nordschleife des Nürburgrings die wohl ultimative Rennsport-Waffe aller Zeiten ausprobiert. Mit einem auf 1200 PS angeschärften 919 Hybrid will Porsche einen neuen Fabelrekord in der Eifel setzen.

Jetzt, in Le Mans, muss sich der zweifache Gesamtsieger mit den in der GTE-Klasse gängigen 520 PS begnügen. „Mit diesem Auto schnell zu fahren, ist genauso schwer wie im Prototyp“, sagt Bernhard tapfer. „Die Prototypen haben einen brutalen Kurvenspeed. Aber im GTE ist es auch nicht einfach. Das Auto hat viel weniger Downforce. Es rutscht ein bisschen und es ist weniger stabil.“

210 km/h schaffen die GTE in der ersten Porsche-Kurve, 50 km/h weniger als die LMP1. Mit galaktischem

In Kurven sind Prototypen um Lichtjahre schneller als die GT. Die klaren Vorfahrtsregeln greifen aber nicht immer



Tempo-Überschuss pfeifen die Prototypen hier an den GT vorbei. Und zwar nicht nur die Werks-Toyota, sondern auch die oft mit Paydrivern bemannten Prototypen von kaum bekannten Teams wie Rebellion, SMP-Racing oder Dragonspeed.

Wenn die Schnellen von hinten kommen, leuchten im Dashboard der Porsche 911 RSR rote Pfeile auf – als Warnung. Es gelten simple Vorfahrtsregeln: Der Langsame bleibt auf seiner Linie, der Schnelle muss außen herumkurven. Das Rennen wird zeigen: Das klappt nicht immer. Zweimal entgleisen hier Prototypen, weil sie über GT-Autos stolpern, darunter der zu diesem Zeitpunkt drittplatzierte Matevos Isaakyan mit seinem BR-AER. Der Russe kracht massiv in die Reifenstapel und muss einpacken.

Donnerstag, 24 Uhr, Boxengasse

Das Fotografen-Rudel drängelt vor der Toyota-Box. Fernando Alonso, Kazuki Nakajima und Sébastien Buemi haben Miss Le Mans in die Mitte genommen. Le Mans-Rookie Alonso deutet auf den Japaner: „Der da fuhr auf die Pole.“ Der Spanier räumt kleine Probleme ein. „Im Dunklen habe ich noch Mühe, die Bremspunkte zu finden.“

Für den ACO ist der zweifache Formel 1-Champion Gold wert. Wenn in der Topklasse nur ein Werksteam startet, müssen wenigstens große Fahrernamen für Glanz sorgen. Auch Jenson Button, F1-Weltmeister 2009, und Juan Pablo Montoya, früheres Enfant terrible der Formel 1, kamen. Beide hatten aber in ihren von Privatteams genannten LMP 2-Autos (600 PS, 930 Kilo) krassen Trainings-

rückstand. „Ich habe nur 40 Runden getestet“, sagt der Kolumbianer. Zum Vergleich: Toyota fuhr fünf 24-Stunden-Tests. „Ich saß ungefähr 60 Stunden im Auto“, rechnet Buemi vor.

Freitag, 10 Uhr, Pressekonferenz des ACO

Endlich: Der Stein der Weisen ist gefunden! Diesen Eindruck muss man gewinnen, wenn man hört, mit welcher Begeisterung die Regelmacher des ACO und der FIA das neue Reglement für die Jahre 2020 ff vorstellen.

„Die Kosten für die Topklasse werden geviertelt“, deklamiert ACO-Chef Pierre Fillon. Die sogenannten Hyperautos sollen 700 PS haben und sie sollen so aussehen, dass sie von den Fans sofort der jeweiligen Marke zugeordnet werden können. Nach dem Abschied von Nissan, Audi und Porsche aus der Topkategorie war klar: Abrüstung tut Not. Von der angeblich so zukunftsorientierten Hybridtechnik will man sich nicht ganz verabschieden. Ein KERS-System mit 272 PS-E-Motor wird an Bord sein, aber in stark vereinfachter Form. Vor zwei Jahren noch konnte dem ACO die Technik der Autos gar nicht kompliziert genug sein. Man wollte sogar ein drittes Hybridsystem einführen. Irre.

Freitag, 13 Uhr, Fahrerlager, Toyota-VIP-Zelt

In der Bierzelt-ähnlichen VIP-Bleibe der Japaner ist es drückend heiss. So als wolle Toyota den Gästen demonstrieren, wie warm es den Piloten im Cockpit werden kann. Dabei haben die Prototypen schon längst Klimaanlage. Fahrer und Teamleitung versichern wieder einmal, dass sie nach 19 vergeblichen Anläufen endlich

Platz drei für
den LMP1-Rebel-
lion von Beche,
Laurent und
Menezes, der
ohne Hybrid-
Power fährt



Sturzflug im
Training. Giorgio
Sernagiotto blieb
unverletzt. Im
Rennen kam der
Dallara auf Platz 22



gewinnen wollen. „Pushing the limits for better“, lautet ihr Claim, der am Eingang des Zelts pappt.

In den letzten Jahren wurden die TS 050 Hybrid durch teils bizarre Vorfälle gestoppt. „Bei den Tests haben wir alle denkbaren Szenarien durchgespielt. Wir sind auch eine Runde auf drei Rädern gefahren“, sagt Teamchef Pascal Vasselon. „Paranoia? Vielleicht. Wir Techniker sagen Risiko-Analyse dazu.“ Braucht's schmutzige Phantasie, um sich alle Möglichkeiten des Versagens auszu-denken? „Aber nein“, antwortet Fahrer Buemi. „Man muss sich bloß anschauen, was bei uns in den letzten Jahren alles passiert ist.“

Freitag, 17 Uhr, Fahrerparade in der Innenstadt

180 Fahrer warten darauf, in Oldtimern durch das Zuschauerspalier chauffiert zu werden. „Le Mans ist ein Amateur-Rennen, bei dem auch die Profis-Teams ihren Platz haben“, sagt Le Mans-Veteran Jackie Ickx oft.

Viele der Profis haben bei dem Pflichttermin schlechte Laune. Amateure wie Frits van Eerd freuen sich auf die Sause: Der Besitzer der Supermarktkette Jumbo teilt sich einen LMP2-Dallara mit seinen Landsleuten Jan Lammers, 62, Le Mans-Sieger von 1988 im Jaguar, und Giedo van der Garde. Van Eerd, 51, fuhr lange Jahre

einen Renn-Lastwagen bei der Dakar-Rallye und auch historische Formel-1-Rennen, arbeitet aber Fulltime als CEO. „Le Mans ist für mich wie Urlaub“, strahlt er. Ein paar Meter daneben steht GP-Veteran Jean-Eric Vergne. „Urlaub in Le Mans? Ich riskiere hier mein Leben!“

Freitag, 19 Uhr, Hunaudières-Gerade

Die Landstrasse D 338 in Richtung Tours, besser bekannt als Hunaudières-Gerade, ist am Tag vor dem Start für den normalen Verkehr freigegeben. Ein paar unverzagte Fans wandern um die Strecke, wohlwissend, dass sich die 13,6 Kilometer



Was für ein Heck:
Die Ford GT ge-
fielen auch durch
geschmackvolle
Illumination

ganz schön ziehen können. Auf der berühmtesten Geraden des Rennsports erreichten die Schnellsten bis zu 405 km/h, ab und zu flog einer ab. 1989 fand der ACO, es sei an der Zeit, zwei Schikanen einzubauen. Die schnellsten Autos, die LMP2, schaffen jetzt bloß noch 330 km/h. Die Hybrid-Toyota sind mit 315 km/h deutlich langsamer. Die Fahrer müssen Sprit sparen und lupfen daher das Gaspedal weit vor den Bremspunkten.

Freitags, im Straßenverkehr, gilt Tempo 90. Der Asphalt ist schön glatt. Das „Café des 24 Heures“, früher Hotspot für ein enthemmtes Partyvolk, ist jetzt ein China-Restaurant. Dort, wo früher einige Flegel vor dem Rennen gerne auch mal die Strohhallen anzündeten, herrscht jetzt Ruhe.

Die Gaudi-Burschen, oft aus England oder Holland stammend, feiern jetzt im Dörfchen Arnage. Am Zebra-streifen gibt ein selbst ernannter Rennleiter ehrgeizigen Fahrern das Signal für Burnouts und Launch-Control-Starts. Die bierselige Meute in den Straßencafé jöhlt. Die Gendarmerie ist abwesend.

Samstag, 15 Uhr, Start

Der aus zweiten Reihe losbrausende André Lotterer sorgt nach 400 Metern für Aufruhr. Ums Haar rammt der Deutsche mit seinem Rebellion einen Toyota. Er trifft einen Dragonspeed,

der sich dreht. „Die Fronthaube war locker“, entschuldigt sich der Deutsche. „Ein Montagefehler. Ich hatte vorn keinen Abtrieb.“ Diese Eskapade sollte einer der wenigen Aufreger eines oft faden Rennens bleiben.

Samstag, 21 Uhr, Dunlop-Bogen

Wer hier zuschaut, dem klingeln bald die Ohren. Während die Hybrid-Toyota akustisch sehr diskret nach vorne hechten, treten speziell die Saugmotor-911 enorme Soundlawinen los. 50 Meter neben der Strecke steht eine Bühne. Die Punker von „Yarol & Black Minou“ entpuppen sich als Gitarristen der Apokalypse. 5000 Zuhörer finden's prima. Weitere 5000 stehen hier am Bierauschank an. Man amüsiert sich prächtig. Viele Zuschauer verdrehen sich auf den Stehplätzen stundenlang den Hals. Andere zechen lieber. Le Mans, das ist auch Karnaval mit Autos. Laut, bunt und krachig.

Für die Fahrer ist das Rennen oft purer Stress, vor allem wegen des Verkehrs. Bei den Restart nach Safety-car-Phasen geht es mitunter drunter und drüber: Fernando Alonso hat es hier sehr eilig. In seiner Not macht er eine vierte Spur auf, mit zwei Rädern im Dreck. Der Spanier lässt sich schon nach drei und nicht erst nach vier Stints à elf Runden ablösen. So

Für viele der Gentleman-Driver ist Le Mans wie Urlaub. „Aber man riskiert hier sein Leben“, entgegnet Profi Jean-Éric Verge

viel Verkehr gibt's in der Formel 1 nicht.

Sonntag, 13.30 Uhr, Tertre Rouge

Das Rennen an der Spitze plätschert zäh vor sich hin. Plötzlich Alarm. Der zweitplatzierte Toyota zuckelt mit 80 km/h über die Bahn. Die Schadenfrohen klopfen sich schon auf die Schenkel. Gibt's wieder dramatische Last-minute-Pannen? Kamui Kobayashi fährt elektrisch. Nach einer gefühlten Ewigkeit kommt er an Box. Das Team weiß längst, dass ihm bloß das Benzin ausging, weil er die Boxeneinfahrt verpasste. Zum Glück war die KERS-Batterie ausreichend geladen.

Sonntag, 15 Uhr, Ziel

Porsche feiert mit den beiden Retro-lackierten Werks 911 einen klaren Doppelsieg in der GTE-Klasse. Lediglich die Ford GT konnten das Tempo der RSR in etwa mitgehen. Die wuchtigen neuen BMW M8, die neben den zierlichen und ultraflachen Ford wie Möbelwagen wirken, schlagen sich mit Stoßdämpferproblemen herum. Nachts verlieren die Münchener ein Auto durch Unfall von Alexander Sims. Der andere M8 von Martin Tomczyk, Philipp Eng und Nicky Catsburg kommt nach Kühlerwechsel als Zwölfter in der Klasse nach Hause. Immerhin ist BMW im Tabellenkeller in guter Gesellschaft. Weder Corvette und Aston Martin, 2017 immerhin die tonangebenden Mannschaften in Le Mans, noch Ferrari bohrten dicke Bretter.

Bei Toyota spürt man die Erleichterung – Bann gebrochen, Blamage vermieden. Mangels Gegnern hätte man sich ja nur selbst schlagen können. Trotzdem fließen Tränen. Buemi spricht vom „schönsten Tag seiner Karriere.“ Alonso wirkt sehr zufrieden, dass er den Grand Slam des Motorsports – Siege beim Indy 500, dem Monaco-GP und Le Mans – jetzt zu zwei Dritteln geschafft hat. Teamchef Vasselon meint, dass es mehr die Konzentration als die Spannung war, die ihn in Atem hielt. Unbändige Freude sieht anders aus. Die japanische Hymne erklingt. Eine getragene Melodie, die einem Requiem ähnelt.

Die unermüdliche Radio Le Mans-Crew, die sich mehr als 30 Stunden lang die Zunge faltig geredet hat, erinnert an eine alte Langstrecken-Weisheit: „In Le Mans gewinnst du nicht. Le Mans lässt dich gewinnen.“

Text: Claus Mühlberger

Fotos: Daniel Reinhard, Andreas Beil, Toyota, Porsche, Michelin



Zähe Premiere: Einer der beiden Werks-BMW M8 kam ins Ziel, als Zwölfter in der GTE-Klasse

ERGEBNIS

24-Stunden-Rennen Le Mans: Siegedistanz 388 Runden à 13,626 km = 5286,888 km

1. Buemi/Nakajima/Alonso	Toyota TS050 Hybrid	388 Rdn.
2. Lopez/Conway/Kobayashi	Toyota TS050 Hybrid	– 2 Rdn.
3. Laurent/Beche/Menezes	Rebellion R13-Gibson	– 12 Rdn.
4. Lotterer/Jani/Senna	Rebellion R13-Gibson	– 13 Rdn.
5. Vergne/Rusinov/Pizzitola	Oreca 07-Gibson (1. LMP2)	– 19 Rdn.
6. Lapierre/Negrao/Thiriet	Alpine A470-Gibson	– 21 Rdn.
7. Gommendy/Capillaire/Hirschi	Oreca 07-Gibson	– 22 Rdn.
8. Duval/Perrodo/Vaxivière	Oreca 07-Gibson	– 22 Rdn.
9. Montoya/de Sadeleer/Owen	Ligier JSP 217-Gibson	– 23 Rdn.
10. Jaafar/Jefri/Tan	Oreca 07-Gibson	– 27 Rdn.



Vettel-Sieg im Mercedes-Land

Bei Mercedes herrscht Alarmstimmung:
Sebastian Vettel und Ferrari haben
den Silberpfeilen beim GP Kanada eine
empfindliche Niederlage zugefügt.
Im Dreikampf um den Titel wird jeder
Fehler und jede Panne sofort bestraft.





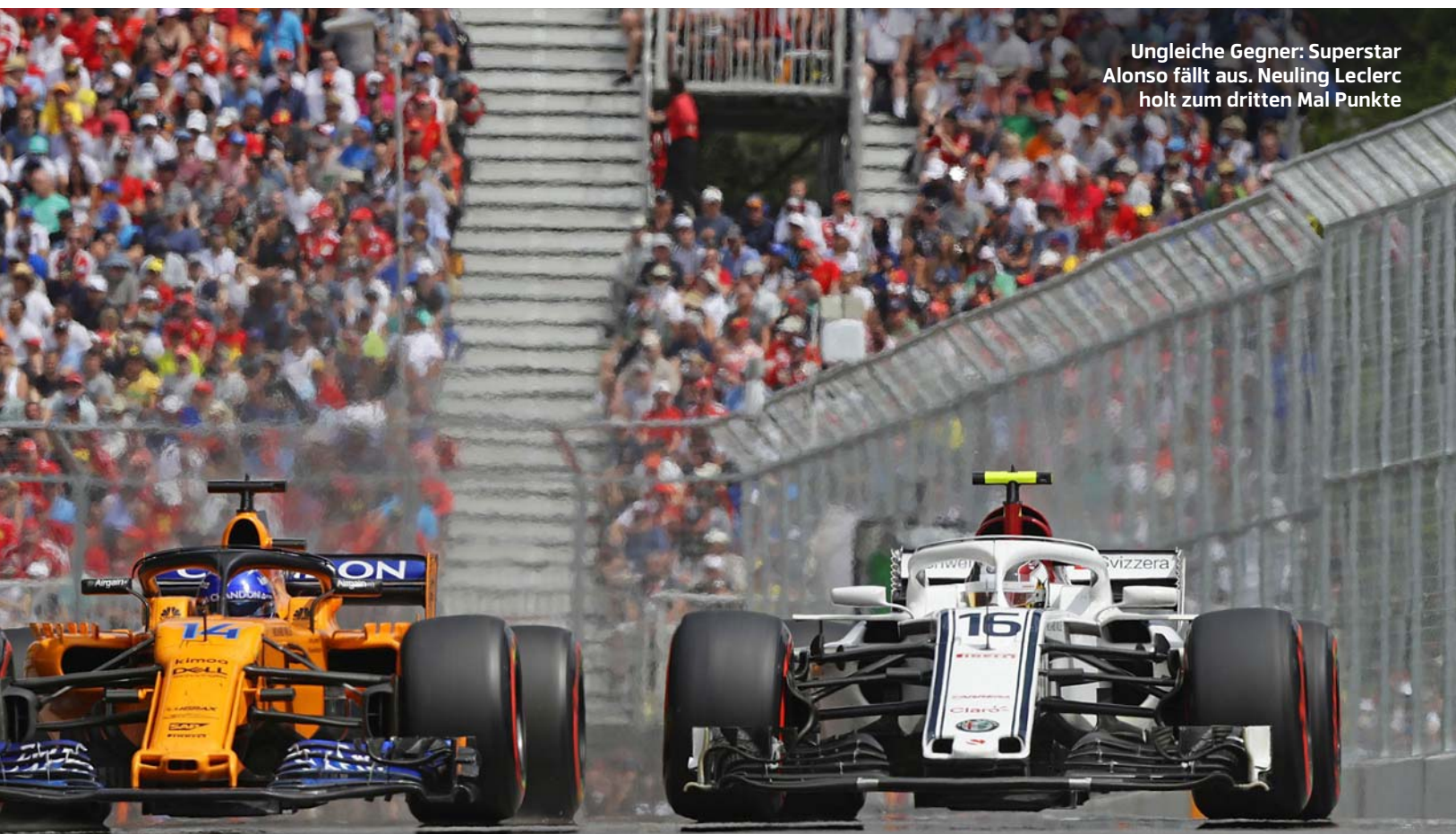
Ein Klassiker: Seit 40 Jahren fährt die Formel 1 auf der Île de Notre-Dame von Montreal



Außer Tritt: Hamilton wird nur Fünfter. Teamkollege Bottas vertritt Mercedes auf dem Podium



Rehabilitiert: Nach seiner Unfallserie liefert Verstappen ein fehlerfreies Wochenende ab



Ungleiche Gegner: Superstar Alonso fällt aus. Neuling Leclerc holt zum dritten Mal Punkte

Es sagt viel über die Qualität eines Rennens, wenn die Höhepunkte ein Unfall in der Startrunde und ein kanadisches Model sind, das den GP Kanada eine Runde zu früh abgewinkt hat. Dazwischen passierte nicht viel. Elf Überholmanöver insgesamt, Waffenstillstand in den letzten 22 Runden.

Die Dame mit der Schachbrettfahne traf keine Schuld, denn der Befehl zum Abwinken kam nach einem Missverständnis aus der Rennleitung. Ist dem Fußball-Gott Pelé 2002 in Brasilien auch schon passiert. Immerhin hatte die Verkürzung der Renndistanz keinen Einfluss auf das Ergebnis – anders als 1985 in Silverstone, als Jacques Laffite ein dritter Platz geschenkt und Nelson Piquet das gleiche Resultat gestohlen wurde.

Wenig Überholmanöver in Monaco mag man verstehen, aber in Montreal mit drei DRS-Zonen und einer 1050 Meter langen Geraden? Der Hintermann hätte zwei Sekunden schneller sein müssen, um einen Angriff zu wagen. Jeder Fahrer hatte seine eigene Theorie, warum das Streckenlayout mehr verspricht, als es hält. „Die Reifen sind einfach zu fragil. Wenn du aufschließt, überhitzen sie und du beginnst zu rutschen. Dann geht der ganze Grip verloren“, klagte Nico Hülkenberg.

Romain Grosjean kritisierte die neue DRS-Zone zwischen den Kurven 7 und 8. „Sie hätten uns lieber eine Gerade später auf der Anfahrt zur Haarnadel den Heckflügel öffnen lassen sollen. Dann hätte man besser aufschließen können und wäre vor der nächsten Geraden näher am Vordermann gewesen.“

Die
Formel 1
erlebt eine
Wieder-
holung der
Saison
2007: ein
spannender
Titelkampf,
langweilige
Rennen

Die Formel 1 erlebt gerade eine Wiederholung der Weltmeisterschaft von 2007 – ein spannender Titelkampf, langweilige Rennen. Ferrari, Mercedes und Red Bull haben in der Summe ihrer Eigenschaften gleichwertige Autos. Die Rennstrecke, ein Entwicklungsschritt oder der Ablauf der Vorbereitung bestimmen, wer wo seine Qualitäten ausspielen kann.

In Montreal war wieder Ferrari an der Reihe. Neue Leitbleche für mehr Abtrieb, ein neuer Zylinderkopf für mehr Leistung lieferten das Fundament. Ein Mauerkuss von Sebastian Vettel am Freitag verschleierte der Konkurrenz den Blick darauf, wie gut der Ferrari tatsächlich mit der Strecke harmonierte. Das Auto war krumm. Am Samstag folgte die 54. Pole-Position, am Sonntag der 50. Sieg. Vettel führte vom Start bis ins Ziel. 7,3 Sekunden Vorsprung auf Valtteri Bottas dokumentieren nur unscharf seine Überlegenheit. Red Bull versuchte es mit einer alternativen Taktik. Doch der Start auf der weichsten Reifenmischung hätte nur funktioniert, wenn Max Verstappen den 362 Meter langen Spurt in die erste Kurve gewonnen hätte.

Alarm bei Mercedes

Diese Niederlage nagte an Mercedes. Teamchef Toto Wolff gab zu: „Wir sind nach Montreal in dem Glauben gekommen, dass unser Auto stark sein würde. Jetzt reisen wir mit der Erkenntnis ab, dass Ferrari in allen Phasen das bessere Auto hatte.“ In Monte Carlo oder Singapur mag man das akzeptieren, doch nicht auf einer Strecke, auf der man seit 2015 immer gewonnen hat. Angesichts des Über-

holproblems hat Mercedes das Rennen schon im Training verloren.

Bottas fehlten 93 Tausendstel auf Vettels Bestzeit – ein Wimpernschlag, aber doch zu viel. Lag es daran, dass Mercedes zu wenig Reifen der weichsten Mischung bestellt hatte, was den Piloten weniger Möglichkeiten gab, sich auf die Hypersoft-Gummis einzuschließen? Oder war am Ende der Verzicht auf die Ausbaustufe des Motors schuld? Die Lehre laut Wolff: „Das Titelrennen zwischen Ferrari, Red Bull und uns ist so eng, dass du dir in keinem Bereich mehr die geringste Blöße geben kannst.“

Auch im Rennen lief es nicht rund. Im Auto von Lewis Hamilton sorgte ein klemmendes Ventil im Wasserkreislauf für einen Hitzestau im Heck. Der Weltmeister musste die Finger vom Rennmodus Plus lassen, und der heiß laufende Motor diktierte ihm einen frühen Boxenstopp in Runde 16. Dabei wurden die beiden Kühlauslässe neben dem Fahrerkopf durch Entfernen der Abreißfolie vergrößert. Hamilton konnte wieder Gas geben, verlor aber eine Position an Daniel Ricciardo. „Ich habe bis zum Schluss gezittert, dass ich noch ausfalle.“

Valtteri Bottas fuhr die zweite Rennhälfte nur noch mit Blick auf die Tankuhr. „Wir mussten alle Sprit sparen, doch Ferrari konnte dabei schnellere Runden drehen. Und Verstappen hätte mich fast noch eingeholt.“ Ein günstiger Verbrauch war bislang immer die Domäne der Silberpfeile. „Jetzt sind Ferrari und Renault da besser als wir. Das macht mir Sorgen“, gestand Niki Lauda und forderte eine Generalmobilmachung

SCHMIDTS FORMEL 1

Warum so kompliziert?

Michael Schmidt berichtet seit 1981 von der Formel 1. Hier erklärt unser Experte, warum die Formel 1 viel zu kompliziert ist. Und das ohne Not.

■ Pirelli hat sieben Reifentypen im Angebot und wählt für jedes Rennen drei davon aus. 14 Monate vor dem Grand Prix nominieren die Teams ihre 13 Garnituren pro Fahrer aus diesem Angebot. Die Top Ten der Startaufstellung müssen auf dem Reifen starten, den sie in der zweiten K.-o.-Runde der Qualifikation fahren. Alle anderen dürfen den Reifentyp für den Start des Rennens frei wählen, müssen später aber auf eine Gummimischung wechseln, die Pirelli als Standardreifen bestimmt. Die komplizierte Rege-

lung soll das Feld durcheinanderwürfeln und die Rennen spannender machen. Das Gegenteil ist der Fall. Mit dem Auswahlverfahren verwirrt man nur die Zuschauer. Es ginge viel einfacher. Warum darf sich nicht jedes Team seine 13 Reifensätze aus der kompletten Palette zusammenstellen? Dann gäbe es auch größere Unterschiede. Warum muss nicht jeder auf dem Reifen starten, auf dem er sich qualifiziert hat? Und wozu überhaupt ein Pflichtstopp? Überlässt diese Entscheidung den Teams. Dann sehen wir auch mehr Strategien, mehr Fehler, mehr Spannung.



auf allen Gebieten ein. „Bei uns herrscht Alarmstufe.“

Der GP Kanada markierte den Einsatz der zweiten Entwicklungsstufe der Antriebseinheiten. Ferrari, Renault und Honda hatten mehr oder weniger neue Motoren im Gepäck, nur Mercedes nicht. Fünf Tage vor dem Rennen hauchte ein Motor auf dem Prüfstand sein Leben aus, der erst 3700 Kilometer gelaufen war. 7000 sind Pflicht. Mercedes fand schnell den Fehler, ein Teil im Kurbelgehäuse wich um 0,02 Millimeter von der Norm ab. Ein Einsatz war zu riskant, und die sechs Triebwerke für das Werksteam und die Kunden wären dann versiegelt worden. Man hätte mit dem Fertigungsfehler leben und beten müssen, dass nicht auf der Rennstrecke das Gleiche passiert wie auf dem Prüfstand.

Mercedes schickte deshalb seine ersten Motoren in eine Zusatzrunde. Sie hätten zwar später in der Saison in Ungarn noch ihr siebtes Wochenende abspulen müssen, doch der Hungaroring bedeutet für die Antriebseinheiten viel weniger Stress als der Kurs von Montreal, auf dem mit 73 Prozent Volllast gefahren wird. Beide Triebwerke überlebten in einem für Rennmotoren betagten Alter. Das von Bottas hat jetzt 5604 Kilometer auf der Uhr, das von Hamilton 5428. Die 24 Stunden von Le Mans wären da eine lockere Fingerübung.

Mercedes verzichtete auf knapp 10 PS oder, in Rundenzeit umgerechnet, auf ein Zehntel. „Besser so, als mit einem Defekt auszufallen“, wog Toto Wolff ab. Ferrari packte 10 PS drauf, Renault und Honda je 20. Bei Renault kam der volle Leistungsgewinn nur beim Werksteam an. Red Bull musste sich mit 12 PS begnügen. Man fährt mit einem anderen Kraftstoff, der für die neue Motorenspezifikation erst angepasst werden muss. Das wird frühestens beim GP Ungarn passieren. Die Kundenteams bezahlen für die Benzinentwicklung ein Vermögen. McLaren drückt vier Millionen Euro an Renault und seinen Kraftstofflieferanten ab.

Honda oder Renault?

Red Bull will beim Heimspiel in Österreich Anfang Juli seinen Motor für 2019 bekannt geben. „Wir schauen uns in Kanada und Frankreich an, was die Ausbaustufen von Honda und Renault bringen“, erklärt Teamchef Christian Horner. Renault drängt auf Eile: „Red Bull weiß, was sie wissen müssen.“ Honda ist in der Favoritenrolle. Höhere Entwicklungsgeschwindigkeit, mehr Flexibilität, weniger

Kosten. Bei den Japanern wäre Red Bull Werksteam, nicht Kunde.

Plötzlich weint Renault dem ungeliebten Partner nach. „Wenn sie wieder Weltmeister werden wollen, dann bleiben sie am besten bei uns“, wirbt Sportchef Cyril Abiteboul um die kürzlich noch verschmähte Braut. Vor einem Monat hatte er Red Bull als undankbaren Partner beschimpft, der reflexartig alle Fehler und Pannen auf den Motorenhersteller abwälze. Die neue Liebeserklärung hat ihren Grund. Renault würden mit einem Mal 20 Millionen Euro in der Kasse fehlen. Und mit Red Bull kann man gewinnen, mit McLaren nicht.

Egal für welchen Motor sich Red Bull entscheidet, er soll nur eine Zwischenlösung sein, bis 2021 Porsche in die Formel 1 einsteigt. Dass die Schwaben an einem Formel-1-Comeback arbeiten, ist mehr als nur ein Gerücht. Das für 2021 anvisierte Motorenreglement mit abgespeckter Hybridtechnik erlaubt es Neueinsteigern, zu vertretbaren Kosten aus dem Stand einen wettbewerbsfähigen Motor zu bauen. Porsche sowieso, da man aus der Sportwagen-WM bereits Hybriderfahrung hat. Offiziell wird sich der Hersteller erst einmal hinter seinem Formel-E-Projekt ab 2019 verstecken, das dann zwei Jahre später an eine andere Konzerntochter abgegeben werden soll. Renault hat es vorexerziert und übergibt nächstes Jahr den Staffelfstab an Nissan. Die Franzosen konzentrieren sich auf die Königsklasse.

Nicht nur an der Spitze versucht man sich für die neue Formel-1-Ära ab 2021 zu positionieren. Wenn die Budgetdeckelung kommt, müssen die großen Teams massiv Personal abbauen oder in andere Projekte auslagern. McLaren steigt 2019 in die IndyCar-Serie ein und 2021 in die Langstrecken-WM. Damit schafft man für sein teuerstes Pferd im Stall ein Ausweichgleis. Fernando Alonso beendete seinen 300. GP-Einsatz mit einem Ausfall. Vorher schlug er sich mit Sauber-Pilot Charles Leclerc um Platz 10. Alonso merkt, dass seine hochfliegenden Träume vom ersten Sieg seit Barcelona 2013 eine Luftblase sind. Er sucht sich Ersatzbefriedigungen wie die 24 Stunden von Le Mans und nächstes Jahr vielleicht eine ganze IndyCar-Saison. McLaren-Chef Zak Brown beteuert: „Fernando fährt 2019 einen McLaren.“ Die Frage ist nur, in welcher Serie.

Text: Michael Schmidt
Fotos: Wolfgang Wilhelm, Sutton Images (2)



Verstappen will Bottas beim Start überholen. Das Vorhaben misslingt. Bottas verteidigt Platz 2 bis zum Schluss

SO LIEF DAS RENNEN

Vettels Einmannshow

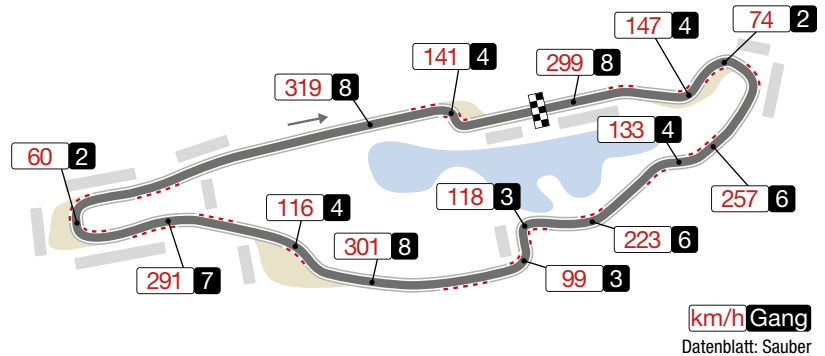
■ Sebastian Vettels Sieg stand nie infrage. Der Ferrari-Pilot hielt seinen einzigen Verfolger Valtteri Bottas zwischen 2,5 und 7,5 Sekunden auf Abstand und verlor die Führung kein einziges Mal. Bottas musste am Ende noch zittern. „Ich bin mit dem letzten Tropfen Benzin ins Ziel gekommen.“ Max Verstappen hing schon im Windschatten. Der Holländer beendete ein fehlerloses Wochenende auf Platz 3. Die Red Bull starteten gegen den Trend mit Hypersoft-Reifen. Für Verstappen zahlte sich der weiche Reifen am Start nicht aus, für Daniel Ricciardo schon. Er überholte Kimi Räikkönen beim Start und Lewis Hamilton durch den späteren Boxenstopp. Hohe Motortemperaturen zwangen Hamilton schon in Runde 16 an die Box. In den letzten Runden biss sich der Weltmeister an Ricciardo die Zähne aus. Nico Hülkenberg feierte Platz 7 mit dem Satz: „Ich habe die zweite Klasse gewonnen.“ Den Platz, den er gegen Esteban Ocon in der Startrunde verlor, holte er sich durch den schnelleren Boxenstopp wieder zurück. Bei Ocon rastete der hintere Wagenheber nicht gleich ein. Das kostete zwei Sekunden. Force-India-Teamkollege Sergio Pérez verlor vier Plätze nach einer Kollision mit Carlos Sainz. Das Rennen begann mit einer Schrecksekunde. Lance Stroll drückte Brendon Hartley mit 230 km/h in eine Mauer, der Williams und der Toro Rosso verhakten sich. Hartley musste kurz ins Krankenhaus, weil er sich den Kopf an seinem Cockpitschutz angeschlagen hatte.

GP Kanada: 7. von 21 Läufen

10. Juni 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	4,361 km
Runden:	68
Distanz:	296,548 km
Zuschauer:	100 000
Wetter:	21 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation:	329,3 km/h (Leclerc)
Topspeed Rennen:	349,7 km/h (Pérez)
Gangwechsel/Runde:	50
Volllastanteil:	74 % (1045 m = 14,0 s)
Benzinverbrauch/Runde:	2,03 Liter
Führungswechsel:	0



STARTAUFGSTELLUNG

1	Sebastian Vettel, D	5
2	Valtteri Bottas, FIN	77
3	Max Verstappen, NL	33
4	Lewis Hamilton, GB	44
5	Kimi Räikkönen, FIN	7
6	Daniel Ricciardo, AUS	3
7	Nico Hülkenberg, D	27
8	Esteban Ocon, F	31
9	Carlos Sainz, E	11
10	Sergio Pérez, MEX	10
11	Kevin Magnussen, DK	20
12	Brendon Hartley, NZ	28
13	Charles Leclerc, MC	16
14	Fernando Alonso, E	14
15	Stoffel Vandoorne, B	2
16	Lance Stroll, CDN	18
17	Sergey Sirotkin, RUS	35
18	Marcus Ericsson, S	9
19	Pierre Gasly, F ¹⁾	10
20	Romain Grosjean, F ²⁾	8



„Ich habe einen McLaren berührt. Dann bin ich Seite an Seite mit Hartley in Kurve 5. Das Auto brach aus, ich habe korrigiert, aber es war kein Platz für uns beide“

Lance Stroll

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	Vettel	68/68 ²⁾	1:28.31,377 min = 200,997 km/h	us/ss	1 (23,529 s)	1.13,964 min
2.	Bottas	68	+ 7,376 s	us/ss	1 (23,775 s)	1.13,992 min
3.	Verstappen	68	+ 8,360 s	hs/ss	1 (23,137 s)	1.13,864 min
4.	Ricciardo	68	+ 20,892 s	hs/ss	1 (23,279 s)	1.14,159 min
5.	Hamilton	68	+ 21,559 s	us/ss	1 (23,335 s)	1.14,183 min
6.	Räikkönen	68	+ 27,184 s	us/ss	1 (23,645 s)	1.14,075 min
7.	Hülkenberg	67		hs/ss	1 (24,521 s)	1.15,588 min
8.	Sainz	67		hs/ss	1 (24,416 s)	1.15,666 min
9.	Ocon	67		hs/ss	1 (25,353 s)	1.15,610 min
10.	Leclerc	67		us/ss	1 (23,666 s)	1.15,480 min
11.	Gasly	67		hs/ss	1 (24,107 s)	1.15,699 min
12.	Grosjean	67		us/ss	1 (24,400 s)	1.15,470 min
13.	Magnussen	67		us/ss	1 (24,008 s)	1.15,401 min
14.	Pérez	67		hs/ss/ss	2 (47,804 s)	1.15,100 min
15.	Ericsson	66		us/ss	1 (23,529 s)	1.16,403 min
16.	Vandoorne	66		us/ss/hs	2 (23,537 s)	1.15,765 min
17.	Sirotkin	66		ss/us	1 (23,531 s)	1.15,924 min
18.	Alonso	40	Auspuff (P 10)	us/ss		1.16,180 min
19.	Stroll ⁴⁾	0	Unfall (P 12)	us		
20.	Hartley	0	Unfall (P 13)	hs		

¹⁾ Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, ²⁾ Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**,

³⁾ 10 Sekunden addiert, ⁴⁾ 5 Sekunden addiert, ⁵⁾ 30 Sekunden Strafe addiert

FAHRER-WM

1.	Vettel	3*	121 Punkte
2.	Hamilton	2	120 Punkte
3.	Bottas		86 Punkte
4.	Ricciardo	2	84 Punkte
5.	Räikkönen		68 Punkte
6.	Verstappen		50 Punkte
7.	Alonso		32 Punkte
8.	Hülkenberg		32 Punkte
9.	Sainz		24 Punkte
10.	Magnussen		19 Punkte
11.	Gasly		18 Punkte
12.	Pérez		17 Punkte
13.	Ocon		11 Punkte
14.	Leclerc		10 Punkte
15.	Vandoorne		8 Punkte
16.	Stroll		4 Punkte
17.	Ericsson		2 Punkte
18.	Hartley		1 Punkt

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	4:3
Vettel – Räikkönen	6:1
Ricciardo – Verstappen	3:4
Alonso – Vandoorne	7:0
Sirotkin – Stroll	3:4
Pérez – Ocon	2:5
Gasly – Hartley	5:2
Grosjean – Magnussen	2:5
Hülkenberg – Sainz	4:3
Ericsson – Leclerc	2:5

* Anzahl Siege

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	2*	206 Punkte
2.	Ferrari	3	189 Punkte
3.	Red Bull-Renault	2	134 Punkte
4.	Renault		56 Punkte
5.	McLaren-Renault		40 Punkte
6.	Force India-Mercedes		28 Punkte
7.	Toro Rosso-Honda		19 Punkte
8.	HaasF1-Ferrari		19 Punkte
9.	Sauber-Ferrari		12 Punkte
10.	Williams-Mercedes		4 Punkte

● Startnummer

¹⁾ Versetzung ans Ende des Feldes wegen Austausch von vier Motorelementen (Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K)

²⁾ hat am Training nicht teilgenommen wegen Technikproblem



Jetzt noch motorsportlicher

Die neue MOTORSPORT aktuell.
Wir haben die Pflichtlektüre für echte Rennsport-Fans tiefer gelegt, schneller gemacht und mit noch mehr Drehzahlen ausgestattet. Jeden Mittwoch am Kiosk.





Mit kompakteren Abmessungen, aber dem kompletten Sicherheits-, Assistenz- und Leistungsangebot der größeren Modelle ist die Neuauflage des Schweden-Kombis eine stilvolle Alternative in der Premium-Mittelklasse. Test

Sportler und Gentleman

Dauertest Dynamisch, stilvoll, weltläufig – so kennt man den Jaguar F-Type SVR mit seinem Fünfliter-V8-Kompressormotor und Allradantrieb. Doch wie sieht die Bilanz nach 100 000 km aus?



Mief im Auto

Test An zehn aktuellen Autos unterschiedlicher Klassen haben wir untersucht, wie gut Klimaanlage die Außenluft filtern. Zum Ergebnis schon so viel vorweg: Die Unterschiede sind gravierend



Jetzt bequem zu Hause testen

Lassen Sie sich die nächsten sechs Ausgaben für nur 17,60 Euro (Inland, Ausland auf Anfrage) mit über 30 % Ersparnis frei Haus liefern. Einfach anrufen unter 07 11/32 06 88 88. Geben Sie bitte bei Ihrer Bestellung die Bestellnummer 1737845 an.

Vorfahrt: Audi A6

Ausstrahlungsdatum: Freitag, 22. Juni 2018, 21:05 Uhr

In seiner fünften Modellgeneration rückt der A6 noch näher an den A8, nimmt nicht nur optische, sondern auch viele technische Anleihen beim Flaggschiff der Marke. Im Test analysieren wir, ob die neue Limousine inzwischen so gut wie die Luxusklasse geworden ist.



G fort

Test Nie zuvor in seiner 39-jährigen Laufbahn wurde der Geländeklassiker von Mercedes so gründlich renoviert wie jetzt. Ist sich der G 500 im Wesen trotzdem treu geblieben?



SUV à la carte

Vergleichstest Natürlich gibt es gute Gründe für jeden dieser drei Kompakt-SUV, aber nur einer wird gewinnen. Jeep Compass, Opel Grandland X oder Skoda Karoq?



Designstudie von Mazda

Impression Das äußerst attraktive Concept Vision Coupé wird zwar ein Einzelstück bleiben, aber Stil, Proportionen und Details künftiger Serienmodelle der Marke prägen

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

SAISONKLASSIKER

**JETZT IM
ABO TESTEN:**

6 Ausgaben für 18,90 €

25% Ersparnis

+ Bluetooth-Lautsprecher „Cuboid“



Ihr
Extra



BLUETOOTH-LAUTSPRECHER „Cuboid“

Für Smartphones, Tablets etc. mit Bluetooth
Maße: ca. 10,8 x 5,4 x 3,6 cm

Zuzahlung 1,- €

Jetzt bestellen unter:

auto-motor-und-sport.de/abo

+49 711 3206888 Bitte die Bestell-Nr. angeben: 176 0353

6 Ausgaben auto motor und sport mit 25% Rabatt für zzt. 18,90 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung. Auslandspreise auf Anfrage. Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb als leistenden Unternehmer.



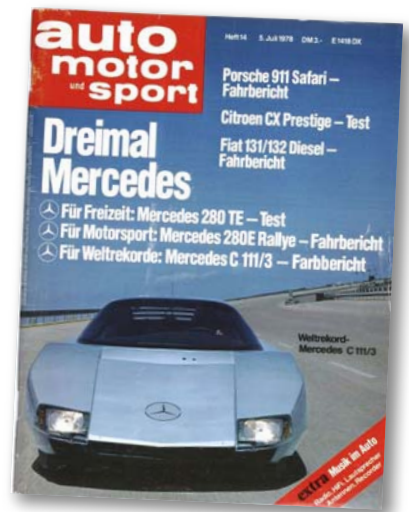
Erster Werks-Kombi: Mercedes 280 TE für Freizeit und Familie

Der Buchstabe T am Heck soll den weiten Bereich zwischen Transport und Touristik symbolisieren, den der erste Mercedes-Kombi auf Basis des Typs W 123 abdeckt. Neben dem großen, variablen Gepäckabteil profitiert auch das Raumgefühl im Fond von dem nach hinten gezogenen Dach, und gegen Mehrpreis lässt sich die Rückbank sogar geteilt umklappen und eine dritte Sitzreihe mit Blickrichtung nach hinten installieren. Damit man die Transportkapazität ohne Einbußen an Komfort und Fahrsicherheit ausnutzen kann, werden sämtliche T-Modelle mit einer automatischen Niveauregulierung an der Hinterachse sowie Breitreifen des Formats 195/70 HR 14 ausgerüstet.



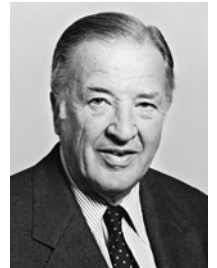
Zu schade für Farbeimer: edel verkleideter Laderaum

Mit den baugleichen Radaufhängungen entsprechen die Fahreigenschaften weitgehend denen der Limousine, doch durch das zusätzliche Gewicht auf der Hinterachse sind Lastwechsel in Kurven etwas deutlicher zu spüren. Unter den fünf lieferbaren Motorversionen stellt der 280 TE derzeit das Optimum dar, wobei die 185 PS des 2,8-Liter-Sechszylinders den 1660 kg schweren Kombi mit dem optionalen Automatikgetriebe in 12,8 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigen. Allerdings genehmigte er sich im Testmittel stramme 18,2 Liter Super pro 100 km, und mit knapp 4400 Mark fällt auch der Mehrpreis ziemlich happig aus. So steht der Buchstabe T nicht zuletzt für teuer.



Generationswechsel

Eine Häufung geschäftlicher und privater Kritik gegen ihn scheint für Henry Ford II. Grund genug, den Rückzug aufs Altenteil vorzubereiten. Der hemdsärmelige Boss kam 1945 an die Macht und hat aus dem am Boden liegenden Unternehmen zum Teil mit Wildwestmethoden einen blühenden Konzern gemacht. Jetzt scheint er die Flinte ins Korn werfen zu wollen: Nachdem er kürzlich seinen Bruder William Clay in die Firmenspitze berief, wird nun sein Sohn Edsel II. auf künftige Führungsaufgaben vorbereitet.



Alle Hefte seit 1946 jetzt online lesen!

Wer in alten Heften von auto motor und sport blättern will, kann dies jetzt auch online auf zwischen-gas.com. Ab sofort haben Sie dort direkten Zugriff auf die Jahrgänge 1946 (damals hieß die Zeitschrift noch „Das Auto“) bis 1981, weitere werden in Kürze folgen. Um die Seiten mit sämtlichen Artikeln im korrekten Zusammenhang und im Großformat anschauen und gut lesen zu können, ist eine Premium-Mitgliedschaft auf dem Oldtimer-Portal Zwischen-gas nötig, die ab 69 Euro pro Jahr kostet – oder pro Monat ab 5,75 Euro. Zum Zwischen-gas-Online-Zeitschriftenarchiv geht es hier: <https://www.zwischengas.com/de/archiv/index.xml>

Windige Sache: Aufstand gegen „Staubsauger-Brabham“



Beim ersten Test in Brands Hatch wurde die neue Brabham-Konstruktion noch nicht richtig ernst genommen, denn Lauda scheiterte bereits nach fünf Runden mit gebrochenem Ventilator. Der Streit um das auffällige Gebläse im Heck spaltet die Formel-1-Gemeinde: Dient es wirklich hauptsächlich der Kühlung von Wasser und Öl, und ist die Saugnapfwirkung nur ein Nebeneffekt oder umgekehrt? Lotus-Chef Chapman ist der Rädelführer des Aufstands und will ein Verbot „bis zum jüngsten Gericht“ verfolgen, doch Brabham-Teamchef Ecclestone kontert: „Man muss nur lernen, das Regelbuch zu lesen.“

ZUKUNFT WAR GESTERN

MC/DOVE
auto motor sport
MC/DOVE
CONNECTED MOBILITY 2/2018 • 5,90 EURO

HAMBURG
Digitale Stadt der Zukunft



**Neuer Trend
Autos im Abo**

Vor dem Verkaufsstart
**E-Autos in allen
Preisklassen**

Vorreiter für
die Autoindustrie
Der Lkw der Zukunft

STAU VERMEIDEN • TERMINE MACHEN • FITNESS CHECKEN

**Mein Auto –
mein persönlicher Assistent**

**Ab
jetzt am
Kiosk**

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT
smart – vernetzt – visionär

Jetzt bestellen: moove-magazin.de

LAUFEN MACHT DURST.



NATÜRLICH
ISO
TONISCH
ALK. 0,0% VOL

Krombacher 0,0%. Der natürliche Durstlöscher mit 0,0% Alkohol.