

Auslandspreise: A 2,10 €; B 2,20 €; CH 3,80 CHF; CZ 93,00 CZK; DK 20,00 DKK; E 2,80 €; E (LC) 2,90 €; F 2,80 €; GR 2,90 €; I 2,80 €; L 2,20 €; NL 2,30 €; P 2,80 €; SK 2,50 €; SLO 2,80 €

2,00 Euro Nr. 21 · 25. 5. 2018 · www.autobild.de

# Auto Bild

EUROPE

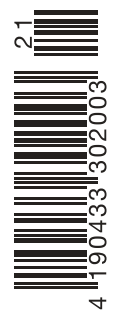
17 SEITEN  
ELEKTRO-  
SPEZIAL

## KOMPAKTE UNTER STROM

Wie alltagstauglich sind Nissan Leaf und VW e-Golf? Großer Vergleich



S. 44



# SUV ODER KOMBI?

NEUE SERIE WIR  
SETZEN LESER IN  
IHRE TRAUMWAGEN



S. 34



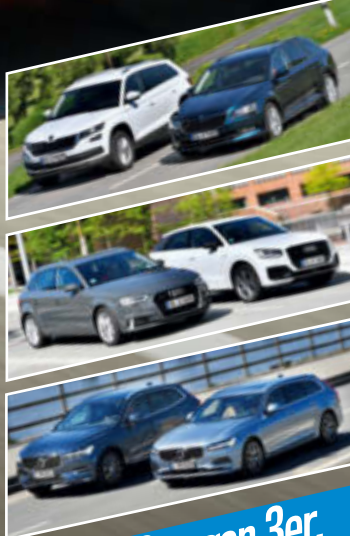
SCHON GEFAHREN  
NEUER  
VOLVO V60

S. 12

NEUE A-KLASSE  
DER GROSSE  
DETAIL-CHECK



S. 28



Vier Paare im Vergleich: BMW X2 gegen 3er,  
Skoda Kodiaq gegen Superb, Audi Q2 gegen A3,  
Volvo XC60 gegen V90

S. 6



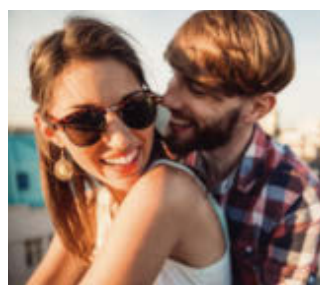
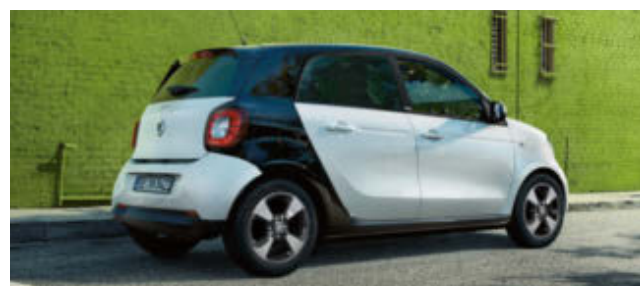
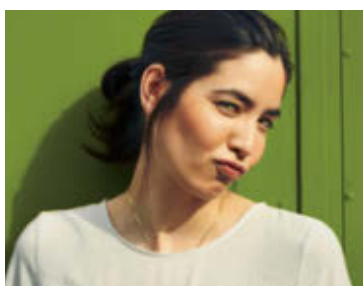
## HELDEN MIT HECKANTRIEB

S. 76

R8 RWS trifft auf NSU TT - nach 46 Jahren  
gibt's bei Audi endlich wieder Schub von hinten



# For him. For her. For you. For 99.



## >> Jetzt Ihren passenden smart besonders günstig leasen.

Jeder Mensch ist anders, genau wie jeder smart. Und egal, ob Sie einen smart nur für sich alleine, für zwei oder für die ganze Familie suchen: Den smart fortwo und den smart forfour gibt es jetzt ab 99,- Euro<sup>3</sup> im Monat. Nur bis zum 30.6.2018. Mehr Informationen bei Ihrem smart Händler.

Übrigens, alle smart Modelle gibt es jetzt auch rein elektrisch.<sup>4</sup>

**Ohne  
Anzahlung.**

[www.smart.com](http://www.smart.com)

### Unser Leasingbeispiel für Privatkunden:

	smart fortwo coupé 52 kW <sup>1</sup>	smart forfour 52 kW <sup>1</sup>
Kaufpreis <sup>2</sup>	11.165,00 €	11.825,00 €
Leasing-Sonderzahlung	0,00 €	0,00 €
Gesamtkreditbetrag	11.165,00 €	11.825,00 €
Gesamtbetrag	4.752,00 €	4.752,00 €
Laufzeit in Monaten	48	48
Gesamtlaufleistung	40.000 km	40.000 km
Sollzins gebunden p. a.	-7,23 %	-7,68 %
Effektiver Jahreszins	-6,99 %	-7,42 %
48 mtl. Leasingraten à <sup>3</sup>	99,00 €	99,00 €



smart – eine Marke der Daimler AG

<sup>1</sup> Kraftstoffverbrauch: 4,9–4,8 l/100 km (innerorts), 3,8–3,7 l/100 km (außerorts), 4,2–4,1 l/100 km (kombiniert), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 97–93 g/km. Energieeffizienzklasse B. Die angegebenen Werte sind die „gemessenen NEFZ-CO<sub>2</sub>-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 2 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153, die im Einklang mit Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ermittelt wurden. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Aufgrund gesetzlicher Änderungen der maßgeblichen Prüfverfahren können in der für die Fahrzeugzulassung und ggf. Kfz-Steuer maßgeblichen Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs höhere Werte eingetragen sein. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen. <sup>2</sup> Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers, zzgl. lokaler Überführungskosten. Andere Motorisierungs- und Ausstattungsvarianten gegen Aufpreis möglich. <sup>3</sup> Ein Leasingbeispiel der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart. Stand 01.04.2018. Ist der Darlehens-/Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Das Angebot gilt vom 01.04. bis zum 30.06.2018 (Auftragseingang), sofern die berechnete Lieferung bis zum 31.12.2018 erfolgt. Nur solange der Vorrat reicht und nur bei teilnehmenden smart Händlern. <sup>4</sup> Nicht im Leasingangebot enthalten. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

Chefredakteur  
**TOM DRECHSLER**



**„In Norwegen haben e-Golf und Nissan Leaf Tesla längst abgehängt.“**

## HEY, PAPA, DAS AUTO VON DER TANKSTELLE KANN ABER WEITER FAHREN ALS DEINS

**M**ANCHMAL fahre ich meine große Tochter (fast 8) auf dem Weg zur Arbeit bei der Schule vorbei. Eigentlich soll sie zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad ist es zu gefährlich, es gibt keine Radwege. Wir fuhren e-Golf. Sie merkte sofort, dass es anders ist. Als wir an der Tankstelle vorbeifuhren, sagte ich: „Hier muss dieses Auto nie hin.“ Sie antwortete: „Aber das Auto von der Tankstelle kann weiter fahren als deins.“ Abgesehen davon, dass ich ziemlich stolz auf ihr Wissen bin, hat Töchterchen das Problem auf den Punkt gebracht.

Denn warum ist dieses tolle Auto, das alles kann, was einen Golf ausmacht, und dazu noch in der Stadt und im Pendlerbereich locker über 200 Kilometer „saubere“ E-Reichweite hat, bei uns kein Verkaufsschlager? Das gilt ebenso für den Renault Zoe, den Nissan Leaf, den Opel Ampera-e (den es seit Neuestem wieder mit kleiner Lieferfrist gibt). Warum also? Weil die Reichweite, fährst du aus der Stadt raus auf die Autobahn, sofort jämmerlich zusammensackt. Weil die meisten von uns nicht zwei Autos kaufen können, eins für die Langstrecke, eins für die Stadt. Und dazu dann der Zweitwagen teurer wäre als der große. Unser Test (ab S. 44) beschreibt dieses Problem. Das wird – und das muss – sich ändern.

**WER ÜBER AUTOS SCHREIBT, MUSS SIE AUCH FAHREN. MEINE TESTWAGEN DIESER WOCHE**



**Citroën C4 Cactus**

Ungerecht? Ich finde Peugeot um Klassen besser.



**VW e-Golf**

Souveränität eines Golf im E-Auto, was willst du mehr?



**Nissan Leaf**

E-Weltmeister, zu Recht. Einen Tick komplizierter als der Golf

KONTAKT

redaktion@autobild.de



twitter.com/autobildonline



facebook.de/autobild



### Zahl der Woche

# 1922



gab es schon einmal einen Rolls-Royce-Geländewagen! Diesen Ur-SUV schenkten Arbeiter W. I. Lenin, dem Gründer der Sowjetunion, für den russischen Winter mit Ketten und Kufen. Der Silver Ghost steht heute im Museum. Es war Lenins zweiter RR. Den ersten übernahm er vom ermordeten Zaren.

### Mein Fundstück



So was machst du nur einmal im Leben: Stefan Voswinkel, mein Vize, hat irgendwie den besseren Job als ich. Er ist bei der Mille Miglia, dem berühmten 1000-Meilen-Rennen in Italien, am Start. Was er im Flügeltürer-Mercedes mit der Startnummer 350 erlebte, lesen Sie in der kommenden Ausgabe.

### Meine Werbung



Auto-Reklame, diesmal aus Frankreich. „Endlich ein Auto, in das ich alle meine Kinder reinbekomme“, sagt das achtjährige Mädchen zum sympathischen Fiat 500L. Das Auto überzeugt ziemlich viele Kunden, auch bei uns.

**AUTO BILD - AUCH ALS APP**



Jede Ausgabe gibt es auch als eMagazine für Smartphone und Tablet

FOTOS: T. BADER (2), T. RUDDIES, PHILIPP BÖGLE, KEIN OR, MERCEDES-BENZ MUSEUM GMBH, ULLSTEIN BILD

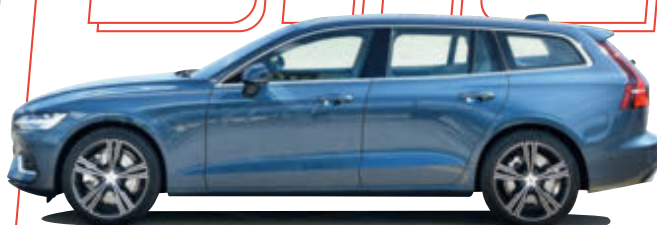


# Auto Bild

25. MAI  
2018  
NUMMER 21



48 **Honda Clarity:**  
Ist Wasserstoff  
die Lösung?



12

## Klasse-Kombi: Neuer Volvo V60

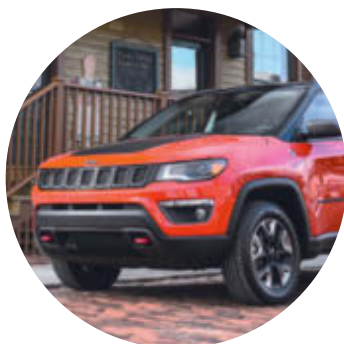
Kombis konnten die Schweden schon immer –  
und das bleibt auch beim neuen V60 so. Erste Ausfahrt



16 **Citroën C5  
Aircross:** Ein SUV  
für Genießer



64 **Moderne Zeiten:**  
Reifendruck-  
Check per Handy



38

**Im Jeep auf  
den Spuren von  
Mark Twain**



18 **BMW 2er Tourer:**  
Facelift für  
die Bayern-Vans



Audi A3 Sportback 2.0 TFSI .....	9	BMW X2 20i sDrive .....	6	Nissan Leaf .....	44	Tesla Model X P100D .....	61
Audi Q2 2.0 TFSI .....	9	BMW Z3 .....	34	Nissan Navara 2.5 dCi Double Cab .....	68	Volvo V60 .....	12
Audi Q8 .....	14	Citroën C5 Aircross .....	16	NSU TT .....	76	Volvo V90 D5 AWD .....	10
Audi R8 Coupé V10 RWS .....	76	Honda Clarity Fuel Cell .....	48	Renault Twizy .....	61	Volvo XC60 D5 AWD .....	10
BMW 218i Active Tourer .....	18	Kia Sportage .....	20	Skoda Kodiaq 2.0 TDI .....	8	VW e-Golf .....	44
BMW 320i Touring .....	6	Mercedes A 200 .....	28	Skoda Superb Combi 2.0 TDI .....	8	VW Golf V Variant .....	54





#### MOBILE

Lesen Sie AUTO BILD  
auch auf dem Smartphone  
oder dem Tablet! Mit allen  
Themen, allen Fotos  
und Videobeiträgen.  
Einfach als App  
downloaden.

Noch immer längen  
sich die Steuerketten  
bei Modellen aus dem  
VW-Konzern mit  
EA111-Motor. Klamm-  
heimlich hat Volks-  
wagen seine Kulanz-  
zusage kassiert.

# 24

## TITEL-THEMA

SUV oder Kombi? Vier Duelle:  
BMW X2 gegen 3er Touring, Audi Q2 gegen  
A3 Sportback, Skoda Kodiaq gegen  
Superb Combi, Volvo XC60 gegen V90 ..... 6

## ERSTE FAHRT

Volvo V60 ..... 12  
Audi Q8 ..... 14  
Citroën C5 Aircross ..... 16  
BMW 2er Active Tourer ..... 18

## AKTUELL

Kia Sportage als Diesel-Mildhybrid ..... 20  
Das bedeutet das Dashcam-Urteil ..... 21  
Europa baut zu wenig Batterien ..... 21

## AUFREGER

Parken wird zum Luxus ..... 22

## REPORTAGEN

Steuerkette: VW bricht Versprechen ..... 24  
Mit dem Jeep Compass auf den  
Spuren von Mark Twain ..... 38

## TEST

Mercedes A 200 ..... 28

## SERIE

Mein erster Traumwagen, Folge 1: BMW Z3... 34

## AKTIONEN

VIP-LOUNGE: Soundbars zu gewinnen ..... 43  
Handytarif für unter 15 Euro ..... 63

## ELEKTRO-SPEZIAL

Test: Nissan Leaf gegen VW e-Golf ..... 44  
Test: Honda Clarity Fuel Cell ..... 48  
Hingucker: Der e-Golf von 1976 ..... 52  
Weltreise in einem Elektroauto ..... 54  
Fahrt im ersten elektrischen Fernbus ..... 58  
Zahlenduell: Renault Twizy/Tesla Model X ..... 61

## SERVICE

Acht Reifendruck-Kontrollsysteme im Test .... 64

## SECONDHAND

Nissan Navara: Knick-up statt Pick-up ..... 68

## FASZINATION

Es lebe der Heckantrieb!  
Audi R8 Coupé V10 RWS gegen NSU TT ..... 76

## RUBRIKEN

Kreuzwortsäusel ..... 62  
Post ..... 74  
Impressum ..... 75  
Vorschau ..... 82



Hipper Hochsitz gegen klassischen Kombi

# Warum wollt Ihr alle SUV

Fast 27 Prozent aller Neuwagen sind SUV – trotz attraktiver Alternativen wie dem Kombi.



BMW 320i  
Touring

Klar, im 3er steckt reinste BMW-Technik, Antrieb also auf die Hinterräder. Allradantrieb für 2500 Euro als Extra

## ALLE GUTEN DINGE SIND IM 3er

**E**IN MÜNCHNER IM HIMMEL? Das schafft hier nur der 3er. Er wird nach bayrischem Reinheitsgebot mit Hinterradantrieb geb(r)aut, während es sich beim X2 im Kern um einen großen Mini handelt. Einen mit Frontantrieb und Einflüssen in der Lenkung. Schlecht fährt der X2

keineswegs. Aber das feine Handling und die lustvolle Präzision des Dreiers erreicht er nicht. An der feinen Lenkung des Touring zerzt nur der Fahrer und sonst nix. Und die Achtstufenautomatik macht den 3er zwar 2500 Euro teurer als den X2, sie schaltet und waltet dafür perfekter als dessen

serienmäßiger Doppelkuppler. Da hilft das BMW-Logo auf der C-Säule dem formschönen „SUV-Coupé“ auch nicht weiter.

Zumal die tatsächlich hübsche Hülle einige Nachteile bietet. Unterm schräg auslaufenden Dach des X2 wird es nicht nur mit dem Urlaubsgepäck stressiger (der Kofferraum ist bis zu 145 Liter kleiner als beim Touring). In Reihe zwei wird es auch schneller eng. Der Dreier weckt bei Hinterbänkern irgendwie mehr Reiselust – auch wenn

## UNSER TIPP: KOMBI

Der 3er Touring fährt besser und bietet mehr Platz als der X2. Obwohl der Kombi mehr kostet, ist das eine klare Sache.



Skoda Superb Kombi : Skoda Kodiaq  
S. 8



# fahren?

AUTO BILD klärt auf

UNGE BREMSTES  
WACHSTUM:  
ANTEIL DER SUV  
AN DEN NEU-  
ZULASSUNGEN IN  
DEUTSCHLAND:

**23,8 %**  
2017

**26,7 %**  
1-4/2018

**W** O SOLL DAS ALLES ENDEN? Die SUV legen in Deutschland weiterhin vehement zu, gewinnen in fast allen Klassen Marktanteile und bestimmen mehr und mehr unser Straßenbild. Ein Volk hoch auf dem rustikalen Wagen.

Und wir fragen einfach mal: wie-so eigentlich? Immerhin stehen unbestrittenen Vorteilen wie hoher Sitzposition und gutem Überblick

durchaus nennenswerte Nachteile gegenüber. So ein SUV verbraucht zum Beispiel meist mehr als sein konventioneller Kombi-Bruder. Weil er oft mehr wiegt und immer höher baut, dem Wind also mehr Widerstand leistet. Außerdem sorgt der höhere Schwerpunkt für ein weniger dynamisches Fahrverhalten.

Genug Gründe, um der Sache auf den Grund zu gehen. Sind SUV eigentlich zu Recht so beliebt? ➔

Der flotte X1-Ableger nutzt Technik von Mini – deswegen scharren die Vorderräder. Allradantrieb beim 20i nicht lieferbar

BMW X2 20i sDrive

Aufgehübscht: Der modische SUV bietet den größeren Monitor und den schlankeren Pralltopf

Im 3er herrscht bayrische Ordnung, wie beim X2 bietet iDrive volle Kontrolle ohne Knopfchaos

der Einstieg in den X2 spürbar weniger Beweglichkeit verlangt. Und sogar der Fahrer leidet ein wenig unterm coupéhaften Profil des X2, weil das schmale Heckfenster und die mächtigen C-Säulen die Sicht arg einschränken. Im geradlinigeren 3er mit dem zusätzlichen dritten Seitenfenster fällt die Rücksicht jedenfalls leichter.

Unter den Hauben von X2 und 320i schlägt im Prinzip das gleiche Vierzylinder-Herz. Mit 184 PS im Touring und 192 PS im SUV, auf jeden Fall

aber kerngesund und kraftvoll. Dass der Kombi damit einen Hauch schneller unterwegs ist? Geschenkt! Schon interessanter, dass er außerdem 0,2 Liter weniger verbraucht. So kann der Touring seinen höheren Grundpreis und die teureren Kilometerkosten ein bisschen auffangen. Und am Ende den Sieg einfahren. Für so einen waschechten BMW zahlen wir doch gern Zuschlag – und kommen dem automobilen Himmel auf Erden etwas näher.

## Fahrzeugdaten

	BMW 320i TOURING	BMW X2
<b>Modell</b>	<b>320i</b> Automatik	<b>2.0i s-Drive</b> Automatik
kW (PS) bei U/min	135 (184)/5000	141 (192)/5000
max. Drehmoment	290 Nm bei 1350/min.	280 Nm bei 1350/min.
Antrieb	Hinterrad/Achtstufenautom.	Vorderrad/Siebengang-DKG
0-100 km/h	7,5 s	7,7 s
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h	227 km/h
Kofferraumvolumen	495-1500 l	470-1355 l
Leergewicht/Zuladung	1520/595 kg	1535/595 kg
Testverbrauch	min. 6,0 l/7,9 l/max. 10,5 l	min. 6,5 l/8,1 l/max. 10,8 l
Preis	41 700 Euro	39 200 Euro
Cent pro km*	<b>73 Cent</b>	<b>68 Cent</b>

\*Berechnet für vier Jahre Haltedauer und 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung

Audi A3 Sportback  
Audi Q2

S. 9



Volvo V90  
Volvo XC60

S. 10







Dritte Sitzreihe ab 750 Euro. Hatte der Testwagen nicht, deswegen Symbolbild

Skoda Kodiaq



Im jüngeren Kodiaq liegen Monitor und Klimasteuerung etwas weiter oben

## BEIDE TSCHECHEN BEWEISEN GRÖSSE

**ZWEI WEGE. EIN ZIEL:** Bei Skoda buhlen mit Superb Combi und Kodiaq gleich zwei richtig stramme Burschen um Familienfreunde und Freizeitkönige – dabei locken sie allerdings mit ganz verschiedenen Reizen.

Der Kodiaq setzt komplett auf Größe und Gemütlichkeit. Wo sich der Superb schon mehr als üppig zeigt, legt der SUV hinter Fahrer und Beifahrer noch eine Schippe drauf. In der zweiten Reihe stoßen Kopf und Knie noch etwas später an Grenzen, die verstellbare Lehne erlaubt fast schon eine entspannte Liegeposition, ab 750 Euro Aufpreis sitzen Nr. 6 und Nr. 7 im Kofferraum. Den behält der Superb allein dem Gepäck vor – und kann dennoch nicht mehr einpacken. Maximal

passt in den Kodiaq mit 2065 Liter dann doch noch ein Koffer mehr.

War's das also in diesem Duell? Nee, nee! Denn der wahrlich nicht kleine Kombi wendet sich an die aktiven Dynamiker. Der Superb

### UNSER TIPP: BEIDE

Im Kodiaq auf launige Freizeit-Tour oder die schnelle Reise mit dem Superb – beides gut!

kommt mit den 150-Diesel-PS deutlich spritziger und flotter aus dem Quark, lässt den über 200 Kilo schweren Kodiaq ganz locker stehen. Und liegen womöglich auch noch Kurven an, vergrößert sich der Vorsprung des handlichen Superb schneller als die Crew im schaukeligen

Kodiaq nach einer Pause rufen kann. Ja, dafür fordert der Superb auch Spaßzuschlag. Am Ende bleibt es aber Geschmackssache, welchen Weg sie wählen – wir können beide empfehlen.



Skoda Superb Combi

Der Superb stammt schon aus 2015, die Klimaregler sitzen zu weit unten

### Fahrzeugdaten

	SKODA SUPERB COMBI	SKODA KODIAQ
<b>Modell</b>	Style 2.0 TDI 7-DSG	Style 2.0 TDI 7-DSG
kW (PS) bei U/min	110 (150)/3500	110 (150)/3500
max. Drehmoment	340 Nm bei 1750/min.	340 Nm bei 1750/min.
Antrieb	Vorderrad/Siebengang-DSG	Vorderrad/Siebengang-DSG
0-100 km/h	9,0 s	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h	199 km/h
Kofferraumvolumen	660-1950 l	650-2065 l
Leergewicht/Zuladung	1565/664 kg	1783/605 kg
Testverbrauch	min. 5,0 l/6,1 l/max. 7,9 l	min. 4,9 l/6,3 l/max. 8,5 l
Preis	38.750 Euro	37.090 Euro
<b>Cent pro km*</b>	<b>64 Cent</b>	<b>61 Cent</b>

\*Berechnet für vier Jahre Haltedauer und 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung

Superb 16 Zentimeter länger, Kodiaq 18 Zentimeter höher - Platz ähnlich



FOTOS: T. BADER (16)

BMW 320i touring : BMW X2  
S. 6/7



Höhe 1,48 m

Breite 1,86 m



Sitzhöhe 530 mm

Länge 4,86 m

Skoda Superb Combi

Skoda Kodiaq

Breite 1,88 m



Sitzhöhe 680 mm

Länge 4,70 m

Höhe 1,66 m



Lecker: 2.0 TFSI mit Allrad und DSG - jeder aber um 35 000 Euro teurer

Audi A3 Sportback

Audi Q2 2.0 TFSI



Gute Sitze bieten beide, Fahrer fühlen sich im A3 verbundener



Mit dem Facelift 2016 zog das digitale Cockpit auch in den A3 ein. Toll, Klima aber etwas tief



Der Q2 unterscheidet sich nur in Kleinigkeiten von seinem kompakten Bruder

## BEIM A3 GLÄNZEN DIE RINGE HELLER

**E**IN GANZ ENGES HÖSCHEN wird das. Der elegant-erfahrene A3 (Debüt 2013) war tatsächlich schon zum Facelift, als der mutig-moderne Q2 im Juli 2016 auf den Markt – und ins Kompaktrevier drängte. Das Stück, das dem SUV dabei in der Länge fehlt, legt er einfach obendrauf. Und verwöhnt so mit leichtem Einstieg und entspannter Übersicht. Doch der A3 hält dagegen, mit dem Hauch mehr Platz auf allen Plätzen. Lange Beine lassen sich leichter sortieren, im Fond heißt's auch zu dritt noch „kuscheln“ – und nicht „quetschen“ wie im Q2. Der schwächelt auch beim Gepäck früher, schluckt maximal 130 Liter oder einen großen Koffer weniger als der Sportback.

Also ab auf die Piste, wie fährt sich das? Ehrlich gesagt, ähnlicher als gedacht. Beide verführen mit dem 190 PS starken Zweiliter-TFSI plus Siebengang-Doppelkuppler und Allrad zum Gas geben. Und beide lassen nichts anbrennen. Deutlich unter sieben Sekunden auf Tempo 100, dafür weit über 200 km/h schnell – der A3 kommt zwar immer eine Wagenlänge vor dem Q2 ins Ziel, bei beiden gehört das Ticket für die linke Spur aber zur Serienausstattung. Unterschiede ergeben sich erst, wenn statt geradeaus auch Kurven auf dem Spielplan stehen – je mehr, desto deutlicher. Dann pfeift der A3 immer eine Spur aufrechter und agiler ums Eck als der hochbeinige und stärker wankende Q2.

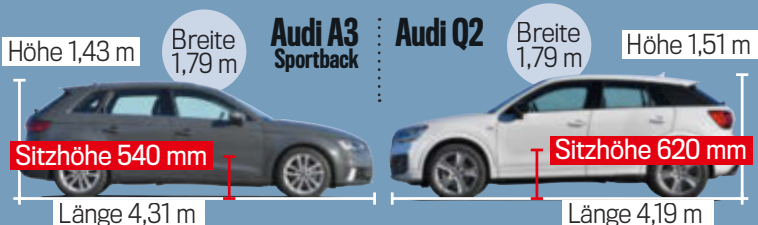
Bleibt noch das liebe Geld. Der A3 lässt sich die größere Reife inklusive der etwas feineren Verarbeitung mit akzeptablen 1050 Euro mehr bezahlen. Und obwohl er mit 7,2 Litern nicht weniger verbraucht als der Q2, rettet der feinere Fahreindruck ihm den Sieg – wenn auch nur um den Hauch eines Höschens.

**UNSER TIPP:**  
**KOMBI**  
– also Sportback. Der fünftürige A3 bietet mehr Spielraum – beim Platz wie auch in Kurven

### Fahrzeugdaten

	AUDI A3 SPORTBACK	AUDI Q2
<b>Modell</b>	sport 2.0 TFSI quattro s-tronic	sport 2.0 TFSI quattro s-tronic
kW (PS)+bei U/min	140 (190)/4180	140 (190)/4180
max. Drehmoment	320 Nm bei 1500/min.	320 Nm bei 1500/min.
Antrieb	Allrad/Siebengang-DSG	Allrad/Siebengang-DSG
0-100km/h	6,2 s	6,5 s
Höchstgeschwindigkeit	236 km/h	228 km/h
Kofferraumvolumen	340-1180 l	355-1050 l
Leergewicht/Zuladung	1400/545 kg	1430/560 kg
Testverbrauch	min. 6,4 l / 7,2 l / max. 10,0 l	min. 6,6 l / 7,2 l / max. 11,3 l
Preis	35 850 Euro	34 800 Euro
Cent pro km*	<b>63 Cent</b>	<b>62 Cent</b>

\* Berechnet für vier Jahre Haltedauer und 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung







Zwei stattliche Schweden mit stil-sicherem Design – dank AdBlue sauber nach Euro 6d-TEMP



Volvo XC60

Volvo V90



So ein XC60 sieht auf den ersten Blick richtig lecker aus – die Bedienung kann nerven



Andere Farben, gleiches Layout: zentraler Berührbildschirm im Hochformat auch im V90



FAZIT

Redakteure  
GERALD CZAJKA  
UND MANFRED  
KLANGWALD

3:2  
FÜR DEN  
KOMBI

Die SUV befinden sich auf dem Vormarsch – nicht nur, was die Verkaufszahlen angeht, sondern auch bezüglich ihrer Alltagsqualitäten. Einen Sieg und ein Unentschieden erkämpfen sie sich hier, unterliegen den Kombis denkbar knapp. Die praktischen Kastenhecks müssen also nachlegen und (auch preislich) attraktiver werden – sonst siegen bald die SUV.

## DER XC60 PASST BESSER INS LEBEN

**VORSICHT, BLENDER!** Nein, es geht nicht um falsch eingestellte Scheinwerfer, sondern um den Volvo V90. Ein bildschönes Auto mit feinem Interieur und einem wahrhaft großen Auftritt. Der Nobel-Hobel ist immerhin fast fünf Meter lang. Aaaber ... Sobald du fährst, endet die Grandezza. Der Diesel reizt dein Trommelfell immer eine Spur zu doll, die im Kern weich-wogende Federung übersieht eigentlich keinen noch so kleinen Fahrbahnfehler, das Handling dieses Pracht-Schweden erinnert eher an einen Ozeandampfer als an einen Reise-Kombi.

Wie es besser geht, zeigt der XC60 aus gleichem Hause. Kaum weniger stylish und genauso modern-minimalistisch eingerichtet, zeigt in diesem Duell ausgerechnet der SUV mehr Sinn für den Alltag.

In Parkhäusern und engen Innenstädten weißt du die 25 Zentimeter weniger Außenlänge zu schätzen, ohne beim Platzangebot wirklich verzichten zu müssen. Vorne ist der XC60 sogar luftiger, hinten und im Kofferraum bietet der V90 mehr Raum. Knapp 100 Liter bei umgelegter Rück-

bank – Urlaub im XC60 heißt also clever packen.

Dafür nervt der Dieselsound im SUV nicht so sehr, er wirkt irgendwie gedämpfter. Im Sprint liegen die beiden Zwei-Tonnen-Schlitten übrigens gleichauf, auf der Autobahn fährt der V90 dann davon. Und tankt wegen des geringeren Verbrauchs auch seltener.

Unterm Strich fährt der XC60 dennoch günstiger – jeden Kilometer um elf Cent. Irgendwie blendend!

### Fahrzeugdaten

	VOLVO V90	VOLVO XC60
<b>Modell</b>	D5 AWD Inscription Automatik	D5 AWD Inscription Automatik
kW (PS) bei U/min	173 (235)/4000	173 (235)/4000
max. Drehmoment	480 Nm bei 1750/min	480 Nm bei 1750/min
Antrieb	Allrad/Achtstufenautomatik	Allrad/Achtstufenautomatik
0-100km/h	7,2 s	7,2 s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h	220 km/h
Kofferraumvolumen	560-1526 l	505-1432 l
Leergewicht/Zuladung	1996/404 kg	2051/419 kg
Testverbrauch	min. 6,4 l/7,5 l/max. 9,9 l	min. 6,8 l/7,9 l/max. 10,1 l
Preis	63 950 Euro	58 650 Euro
Cent pro km	97 Cent	86 Cent

\* Berechnet für vier Jahre Haltedauer und 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung

### UNSER TIPP: SUV

Der XC60 ist nicht wirklich kleiner als der V90, fährt aber angenehmer und kostet deutlich weniger – so ergibt der SUV tatsächlich Sinn.



➔ Lesen Sie auf den folgenden Seiten den ersten Fahrbericht zum Volvo V60 – und wie gefährlich er dem Kompakt-SUV XC40 wird

FOTOS: T. BAUER (6), S. HABERLAND (2), HERSTELLER



**Ford Umwelt-Offensive**

# 4 echte Gründe für einen Neuen!

✓ **Bis zu 8.000,- Euro  
Umweltbonus<sup>1</sup>**

✓ **Gilt für Benzinern,  
Hybrid und Diesel<sup>1</sup>**

✓ **5 Jahre Garantie  
kostenlos<sup>2</sup>**

✓ **Immer mobil dank  
Ford City-Garantie<sup>3</sup>**



**Eine Idee weiter**

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Ford Focus RS: 10,0 (innerorts), 6,3 (außerorts), 7,7 (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 175 g/km (kombiniert). Ford S-MAX: 8,0 (innerorts), 5,6 (außerorts), 6,5 (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 149 g/km (kombiniert). Ford C-MAX Energi: 2,0 (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 46 g/km (kombiniert); Stromverbrauch: 16,3 kWh/100 km (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km (kombiniert). Ford Focus Electric: Stromverbrauch: 16,4 kWh/100 km (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0,0 g/km (kombiniert).

<sup>1</sup>Bei Abgabe und zertifizierter Verschrottung Ihres Diesel-Altfahrzeugs bis Euro 4 und älter erhalten Sie beim teilnehmenden Händler bei Neufahrzeugbestellung (außer Ford Mustang, Ford Focus RS und Ford C-MAX Energi) eine modellabhängige Prämie von bis zu € 8.000,- (z.B. Ford S-MAX Trend, 1,5-l-EcoBoost-Benzinmotor, 118 kW (160 PS). UPE: € 30.800,-, nach Abzug des Ford Umweltbonus von € 8.000,- = € 22.800,- zzgl. Überführungskosten). Die modellabhängige Prämie gilt bei Neufahrzeugbestellung von Diesel-Motoren, Benzin-Motoren sowie Hybrid-Motoren. Zulassungsdauer Altfahrzeug mindestens 6 Monate auf den Käufer des Neufahrzeugs. Die Prämie wird auf den Kaufpreis angerechnet. Angebot gilt für Privatkunden (außer Werkangehörige) und Gewerbetreibenden (ausgeschlossen sind Großkunden mit Ford Rahmenabkommen sowie gewerbliche Sonderabnehmer wie z.B. Taxi, Fahrschulen, Behörden). Nicht kombinierbar mit anderen Angeboten. Details bei allen teilnehmenden Ford Partnern. <sup>2</sup>Zwei Jahre Neuwagengarantie des Herstellers sowie Ford Protect Garantie-Schuttbrief (Neuwagenanschlussgarantie) inkl. Ford Assistance Mobilitätsgarantie für das 3.-5. Jahr, bis max. 50.000 km Gesamtleistung (Garantiegeber: Ford-Werke GmbH), kostenlos. Gültig für Privatkunden beim Kauf eines noch nicht zugelassenen Ford Neufahrzeugs innerhalb von 3 Wochen nach erfolgter Probefahrt und Vorlage des Original-Gutscheins bei dem Ford Partner, der diesen ausgestellt hat. Ausgenommen sind die Modelle Ford Focus RS, Ford Focus Electric, Ford C-MAX Energi, Ford Mustang und Ford Tourneo Custom. Es gelten die jeweils gültigen Garantiebedingungen. <sup>3</sup>Bei Kauf eines Ford Pkw-Neufahrzeugs mit Diesel-Motor erhalten Sie bei allen teilnehmenden Ford Partnern eine Rückkauf-Garantie, wenn das Fahrzeug innerhalb von 3 Jahren nach Erstzulassung von einem Fahrverbot betroffen ist. Ihr teilnehmender Ford Partner nimmt das Fahrzeug zum Zeitwert nach DAT zurück, wenn der Kauf bzw. Leasing eines neuen Ford Pkw bei diesem Ford Partner innerhalb von 2 Monaten nach Eintritt des jeweiligen Fahrverbots erfolgt. Zusätzlich erhält der Kunde bei diesem Kauf eine modellabhängige Prämie von bis zu € 8.000,- wie unter der Fußnote 1 beschrieben. Die genannte Zulassungsdauer und Verschrottung des Altfahrzeugs entfallen. Die Rückgabe-Garantie gilt ab dem 1. Tag des Fahrverbots. Das Fahrverbot besteht aufgrund der Emissionsklasse und wurde durch eine Körperschaft des öffentlichen Rechts angeordnet in der Stadt des 1. oder 2. Wohnsitzes oder des Arbeitsplatzes des Kunden, oder zusätzlich 50 km Fahrstrecke gemäß Routenplaner vom registrierten Firmensitz oder vom Arbeitsplatz bei gewerblichen Kunden.



# Erste Fahrt

NEUE AUTOS  
SCHON  
BEWERTET

Neuer Mittelklasse-Kombi V60

## DAFÜR LIEBEN WIR VOLVO

Der V60 liegt gleichauf mit deutschen Edelkombis – ist aber den entscheidenden Tick anders. Herrlich!

**S**CHON VERGESSEN? Volvo war eine echte Kombimarke. Knorrige Kästen wie 850 oder V70 standen für die praktischen Schweden, bis die modischen SUV XC90 und XC60 zu Verkaufshits wurden. Mit deren Technik, nur eine halbe Etage tiefer, erscheint Mitte Juli wieder ein Kombi: Der V60 könnte in Design, Nutzwert und Preis so etwas wie Volvos goldene Mitte darstellen. Ist der Neue wieder ein Kombi von altem Schrot und Korn?

Optisch nicht, denn der V60 folgt der neuen Designlinie und ist gestreckter, länger und flacher als sein Vorgänger. Mehr Schublade als Brotkasten, trotzdem wuchs der Kofferraum (529 bis 1441 Liter) deutlich. Die Ladekante liegt schön niedrig, es gibt überall Haken und Staufächer, auf Knopfdruck fallen die massiven Rücksitzlehnen mit

lautem Krachen um – fertig ist eine fast ebene Fläche. Kombis können sie bauen! So macht der Volvo nicht nur Audi A4 Avant und C-Klasse Konkurrenz, sondern auch dem größeren Markenbruder V90 (560–1526 Liter). Die umlegbare Beifahrerlehne, die im Vorgänger den Laderaum nochmals verlängerte, gibt es allerdings nicht mehr.

Hinterm Steuer wartet die bekannte Volvo-Welt: abgerundete Kanten, sanfte Flächen. Man thront auf breiten Sitzen, rechts ein ziselierter Drehknopf zum Starten, davor der große, aufrechte Touchscreen. An dessen Bedienung kann man sich gewöhnen, das Tippen und Suchen lenkt trotzdem ab. Er will und

### ERSTER EINDRUCK



Das mögen wir  
und das nicht

Der gut nutzbare Laderaum zeigt Volvos Kombi-Können. Ein entspannter Gleiter, nur beim Fahrwerk wollen die Schweden zu sportlich sein. Das passt nicht.

soll halt anders sein, dieser Volvo mit seinem Dekor in Treibholz-Anmutung. Die Kehrseite der sportlichen Optik bekommt man auf der Rückbank zu spüren, wo die Knie sich in die Vordersitzlehne drücken und der Scheitel am Dach kitzelt.

Der 2,0-Liter-Diesel startet hörbar rau, verkriecht sich aber bald in der steifen, superleisen Karosserie. Doppelt aufgeladen auf 190 PS, wirft er den ausgewachsenen Kombi in 7,9 Sekunden auf Tempo 100 und rennt souveräne 220 km/h Spitze. Ein schöner Gleiter, der die hohen Drehzahlen nicht so mag, dafür vorbildlich sauber arbeitet: Alle Volvo-Diesels reinigen die Abgase mit AdBlue und erfüllen schon





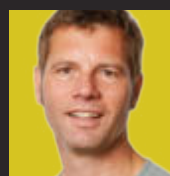
die Euro-6d-TEMP-Norm. So läuft Diesel fahren ohne Reue! Wo der schwächere Diesel D3 mit 150 PS locker ausreicht, liefert der stärkere D4 einen Schuss dynamischen Luxus. Dazu passt das eher straffe Fahrwerk, das selbst mit adaptiven Dämpfern in „Comfort“-Stellung über die Fahrbahnschwellen rumpelt – kein Wunder bei 19-Zoll-Rädern am Testwagen. Die Lenkung dagegen lässt mit ihrer kraft- und gefühlsarmen Mittellage den Pfeffer des Fahrwerks vermissen. Sportgeist in den Federn, aber Valium im Lenkrad – mit dieser Abstimmung kann der Volvo sich nicht recht entscheiden.

Dabei wirkt er doch rundum schlüssig und kompetent. Das

Safetypaket erkennt erstmals auch entgegenkommende Falschfahrer, lenkt und bremst im Ernstfall. LED-Scheinwerfer sind schon serienmäßig an Bord, die elektrische Heckklappe, das neue modische Sesam-öffnendich der Edelkombis, kostet im Paket allerdings 1350 Euro extra. Das sogar im besseren „D4 Inscription“, der für 49 750 Euro Leder, Dachreling und 18-Zoll-Räder mitbringt. Der Preis liegt auf Augenhöhe mit Audi und Mercedes, doch sein größter Konkurrent steht nebenan beim Volvo-Händler: Ein gleich ausgestatteter XC60 liefert für exakt 2000 Euro mehr den gerade modischen SUV-Appeal, kann aber nichts besser. ➔

## TECHNISCHE DATEN

- Motor**  
Vierzylinder, Biturbo, vorn quer
- Hubraum**  
1969 cm<sup>3</sup>
- Leistung**  
140 kW (190 PS)  
bei 4250/min
- max. Drehmoment**  
400 Nm bei 1750/min
- Antrieb**  
Vorderradantrieb/  
Achtstufen-automatik
- L/B/H**  
4761/1850/  
1427 mm
- Leergewicht**  
1844 kg
- Kofferraum**  
529–1441 l
- 0–100 km/h**  
7,9 s
- Spitze**  
220 km/h
- Verbrauch**  
4,5 l/100 km
- Abgas**  
CO<sub>2</sub> 119 g/km
- Preis**  
ab 45500 Euro



**FAZIT**  
Redakteur  
**JOACHIM STAAT**

Kompetent, dieser V60: der beste Kombi, den Volvo je gebaut hat. Kleine Schwächen gleicht der feine Stil dabei elegant aus. Doch dafür langen die Schweden bei den Preisen ordentlich hin.

## URTEIL



Schöne Verarbeitung, aber wir knurren über den Touchscreen rechts: Seine Bedienung lenkt ab



Die Koffer dahinter haben mehr Platz als die Knie vorne. Und oben kostet das Glasdach Kopfraum



Ebener Ladeboden, aus dem ein Raumteiler aufklappt. Unterm Boden liegen weitere Fächer

## ➔ GRÖSSTER GEGNER

### XC60 – DAS GEFÜHL BESIEGT DIE NACHTEILE

Der Fahrer im XC60 thront satte 16 Zentimeter höher. Doch technisch sind der SUV und der V60 baugleich. Der Kombi ist flotter, sparsamer, im Kofferraum geräumiger und kostet noch 2000 Euro weniger. Dennoch erwartet Volvo, unterm Strich dreimal mehr XC60 als den neuen Kombi zu verkaufen.



FOTOS: HERSTELLER (4), S. HABERLAND, T. BADER



Neuer Audi Q8

# Sexy! Q7 im Coupé-Kleid

Audi hat einen neuen SUV - und was für einen! Mit dem Q8 wird's ab Spätsommer heiß

**S**IE WISSEN JA SCHON ziemlich viel über uns AUTO BILD-Jungs. Aber das hier noch nicht: In Büro C630 residieren die Testchefs Andreas May und Gerry Czajka. Zwei Schreibtische, Kühlschrank, Kicker, darüber drei fette Plakate: „Quäl dich, du Sau!“, „Gib alles, Dicker!“, „Du schaffst das!“ Kommen ihnen bekannt vor, diese Slogans? Waren ja schon mal in AUTO BILD; haben wir gemalt, als wir mit einem Audi Q7 e-tron rein elektrisch den Hamburg-Marathon nachfahren wollten. Die 42 Kilometer und ein paar Zerquetschte hat er nicht geschafft, damals, nach 38 Kilometern war Schluss. Und wir haben den Q7 tatsächlich Dino getauft. Wehe, Sie machen das mit seinem Bruder. Der Q8 ist die Coupé-Version. Nennt ihn bloß nicht Dicker! Lieber Sexy Q...

Der technische Projektleiter Dr. Werner Kummer (48) sitzt am Steuer eines Q8-Prototyps, das Ding ist noch getarnt, aber du siehst es auch so: Ein Trumm von einem SUV, über fünf Meter lang, ohne Spiegel so breit, dass du in der Autobahn-Baustelle besser die Lkw-Spur nimmst. Aber optisch gaaanz anders als der technische Bruder Q7: Der Überhang hinten ist kürzer, nach hinten wird's schräg, die C-Säule duckt sich; und auch sonst ist dieses Auto viel flacher (zwei Zentimeter), viel mehr fürs Herz. Allein der achteckige, riesige Singleframe-Grill, die ausgestellten Radhäuser hinten wie damals beim Rallye-Coupé mit HB-Werbung von Walter Röhrl.

Hey, Audi, seitdem Marc Lichte euer Geschmacks-General ist, seid ihr richtig sexy – auch obenrum! Der Doktor, seit 18 Jahren bei Audi, schwärmt: „Das ist der emotionalste Audi, den ich je gemacht

habe. Als wir Ende 2015 die erste Designstudie gesehen haben, hatten wir gläserne Augen.“

Unsere Tour wird kein neuer elektrischer Marathon, sondern die schiere Freude: Der Prototyp hat ein 48-Volt-Bordnetz und den Dreiliter-V6-TDI mit 286 PS, den wir schon aus A8, A7 und A6 kennen. Brachiales Drehmoment von über 600 Nm, von 0 auf 100 km/h in weniger als sechs Sekunden, aber 250 Sachen Spitze probieren wir lieber nicht aus, wir fahren Landstraße. Hier fliegt 'ne Q! Eine für um und bei 72 000 Euro, so wie vergleichbare X6 und GLE Coupé.

Der Q8 hat in Serie Allrad, verstellbare Dämpfer und 19-Zöller, der Prototyp hat Luftfederung und riesige Räder im Format 285/40 R22. Wenn er im Spätsommer auf den Markt kommt, dann soll es auch schärfere Varianten mit Wankstabilisator geben, die kleben dann auf der Piste wie Angie Merkel am Kanzleramt.

Vielleicht sind die Straßen in Bayern besser als die rund um die AUTO BILD-Redaktion, bestimmt sogar. Auf jeden Fall bügelt der Q8 alle Gullideckel weg, als würden wir durch 'ne Schulturnhalle pessen. Und ja, du merkst dem Kerl an, dass er viel sportlicher abgestimmt ist als der Q7; wenn du das Fahrprogramm auf Dynamik stellst, wird die serienmäßige Progressivlenkung noch einen Tick direkter, die Gasannahme sowie so, das Fahrwerk federt straffer.

Und dann müssen wir Audi noch was beichten: Wir haben unter die Decke geluschert, die das Cockpit verdecken soll. Und ganz viel A8, A7, A6 entdeckt, also Virtual Cockpit mit Digi-Anzeigen hinterm Lenkrad, den Touchscreen für Navi und Connectivity und den Monitor darunter für Klima und

Sitzeinstellungen. Ja, was sollen wir sagen? Auf einmal sieht der Q7 so alt aus wie damals die Hi-Fi-Anlage im Quelle-Katalog, die du für Weihnachten noch bestellen konntest, obwohl sie im Mai schon Asbach uralt war.

Aber das ist eine andere Geschichte. ➔

## ERSTER EINDRUCK



### Das mögen wir und das nicht

Cooler Hülle, innovatives Cockpit, Platz für vier Erwachsene auf tollen Vordersitzen und einer verschiebbaren Rückbank mit Lehnenverstellung – größer als 1,90 Meter sollten die Fondpassagiere allerdings nicht sein: Kopf-Aua!



AUTO BILD-Mann  
Andreas May  
im Gespräch mit Audi-  
Projektleiter  
Dr. Werner Kummer





Unser Illustrator hat die Tarnung entfernt - und einen selbstbewusst gezeichneten Q8 freigelegt



## FAZIT

Redakteur  
ANDREAS MAY

Audi sagt BMW X6 und Mercedes GLE Coupé den Kampf an. Und dürfte als Curvy Supermodel gute Chancen besitzen. Der Q8 ist wohl das modernste, coolste und innovativste Auto, das es in dieser Liga gibt.

## URTEIL



◀ Sie ahnen es: Der Q8 setzt auf einen prallen Po und dynamische Proportionen. Sieht gut aus





Neuer Citroën C5 Aircross

# Der will doch nur verwöhnen

Ein enger Bruder des Peugeot 5008 – doch dieser Franzose rollt einen Flausch-Teppich aus



**DIE VIERLINGE SIND KOMPLETT.** Nach Peugeot 5008, Opel Grandland X und DS 7 Crossback folgt auf gleicher Basis der C5 Aircross – ein ausgewachsener SUV, der zum Verwöhn-König werden will. Denn passend zu Citroëns neuem Leitbild soll das Markenflaggschiff alte französische Tugenden pflegen: „Der Aircross wird den besten Komfort der Klasse bieten“, verspricht Projektleiter Jean-Philippe Lamy, der bei der ersten Fahrt am Steuer sitzt.

Hohe Ziele, denn die proppenvolle SUV-Mittelklasse reicht vom edlen Volvo XC40 bis zum VW Tiguan. „Unser Maßstab war der Hyundai Tucson“, so Lamy, der sein Auto unterhalb der Nobelmarken bei den praktischen Alleskönnern einreicht. Der C5 Aircross wirkt in Volumen wie Silhouette unscheinbar bis gefällig, aus dem

gewohnten Bild fallen nur die pralle Nase mit doppelstöckigen Scheinwerfern und das dritte Seitenfenster. Auch das Interieur verzichtet auf Schrullen und gefällt mit breiten, dick gepolsterten Sitzen sowie viel Platz.

Hinten bietet der Aircross als erster SUV drei gleich breite, verschiebbare Sitze – ein Schuss Van zusammen mit dem großen, variablen Kofferraum (mindestens 580 Liter). Dass die äußeren Plätze als Folge kleiner ausfallen als bei der Konkurrenz, stört ebenso wie das kleine Aktionsfeld des Heckscheibenwischers und die vertrackte Bedienung des Wählhebels.

Peanuts, weil der Citroën den Alltag gut meistert. Der stärkste Benziner (180 PS) und die wache Achtstufenautomatik passen gut zum entspannten Charakter des C5 Aircross, der mit einem besonderen Fahrwerk verwöhnen

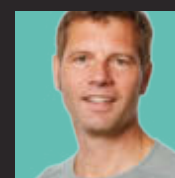
nen will. Das obere Ende der Federbeine ist zusätzlich gedämpft – mit einem kleinen im großen Stoßdämpfer. Der Franzose rollt serienmäßig wie über einen flauschigen Teppich, sanfter als die straffere Konkurrenz.

Die übrigen Motoren (1,2-Liter-Benziner mit 130 PS und zwei Diesel, 130 und 180 PS) kennen wir aus den anderen Vierlings-Brüdern: Erste Wahl dürfte der kleine Diesel sein, dessen 300 Nm flottes Fahren sichern, weil der Citroën mit rund 1500 Kilo angenehm leicht ausfällt.

Allrad ist nicht zu haben, dafür gibt es vier Ausstattungslevel. Aber warum dauert es so lange mit dem Modellstart bei uns? Der Verkauf des Aircross startet erst Anfang 2019, zu Preisen ab rund 25 000 Euro für den kleinen Diesel. Der 180-PS-Benziner könnte bei etwa 34 000 Euro losgehen. ➔

## TECHNISCHE DATEN

- Motor**  
Vierzylinder, Turbo, vorn quer
- Hubraum**  
1598 cm³
- Leistung**  
135 kW (180 PS)
- max. Drehmoment**  
400 Nm/2000 min
- Antrieb**  
Frontantrieb/Achtstufenautomatik
- L/B/H**  
4500/1840/1670 mm
- Leergewicht**  
ca. 1500 kg
- Kofferraum**  
580–1630 l
- 0–100 km/h**  
ca. 9,0 s
- Spitze**  
über 200 km/h
- Preis**  
ca. 34 000 Euro



**FAZIT**  
Redakteur  
**JOACHIM STAAT**

Citroën will's uns bequem machen – der große Aircross zeigt, wie: ein komfortabler SUV ohne Sport-Allüren, geräumig und leise. Dann her damit. Aber warum müssen wir so lange auf den C5 warten?

## URTEIL



Die dreigeteilte Rückbank rutscht 15 Zentimeter vor/zurück, die Lehnen sind neigungsverstellbar



Das Lenkrad steht klassisch, höher als im Peugeot 5008. Infotainment mit Festtasten darunter



Das dritte Seitenfenster erleichtert Einparken, der kleine Heckwischer putzt nur ein Guckloch



**Preisvorteil  
bis zu**

**€ 4.000\***

# OPEL FLAT

» 3 Jahre Garantie\*\*

» 3 Inspektionen\*\*

» 3 Jahre Mobilservice  
europaweit



**Das Sorglos-Paket für alle SUVs  
und viele weitere Opel Modelle.**



DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

\*Preisvorteil für den Opel Grandland X Ultimate mit Opel Flat gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Basismodell mit Opel FlexCare. Opel Flat nicht verfügbar für Selection. \*\*2 Jahre Herstellergarantie + 1 Jahr Anschlussgarantie gemäß Bedingungen. 3 Inspektionen in 3 Jahren gemäß Opel Serviceplan. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern. Ein Angebot nur für Privatkunden. Nicht kombinierbar mit anderen Rabatten oder Aktionen.





ERSTER EINDRUCK



Das mögen wir und das nicht

Abmessungen, Auftritt, Fahrwerk - dieser Van ist ein echter BMW. Bei sportlicher Fahrweise zu langsame DSG-Schaltwechsel.

FOTOS: HERSTELLER (2), PRIVAT

Das einzelne Rohr zeigt: Das ist ein Dreizylinder. Die großen Motoren haben zwei

Facelift für den BMW 2er Active Tourer

# Mit dem Zweiten fährt man besser

Der erste Van von BMW wird dezent geliftet. Und dank neuem Doppelkupplungsgetriebe gibt es auch technisch etwas Neues

**LOSS NICHT DAS BÖSE WORT** mit V verwenden. Lesen sie bei BMW nämlich gar nicht gern, dass der 2er Active Tourer ein Van ist. Ups, doch geschrieben.

Aber warum eigentlich nicht? Denn für die Münchner hat sich der Aufbruch zu neuen Ufern gelohnt, zusammen mit seinem größeren Bruder Grand Tourer haben die Familien-2er die größte Eroberungsrate im Konzern: Über 70 Prozent der Käufer fuhr vorher keinen BMW. Nun spendiert BMW beiden Modellen ein Facelift. Und weil so erfolgreich, ein ziemlich dezent.

Optisch beschränken sich die Münchner dabei auf die übliche Kosmetik, wichtiger sind die technischen Neuerungen: Neben dem Otto-Partikelfilter (für die Dreizylinder ab sofort, die Vierzylinder folgen) gibt es ein neues Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für 2100 Euro Aufpreis, beim 220i (192 PS) ist es Serie.

Der von Mini bekannte Doppelkuppler sorgt für ein niedriges Drehzahlniveau (gut für den Verbrauch) und überzeugt in der City mit schnellen, geschmeidigen Schaltvorgängen. Nur jenseits des Ortschildes muss er

beim flotten Beschleunigen manchmal kurz überlegen, welcher Gang der richtige ist. Das passiert der ausgereiften, fast perfekten Achtstufenautomatik so gut wie nie, die weiterhin für die drehmomentstärkeren Motoren (218d, 220d und 225i) im Angebot ist.

Und sonst? Alles beim Alten. Heißt konkret: Guter Komfort gepaart mit Sportsgeist. Flotter als der 2er fetzt kein, äh, Van um die Ecken. ➔



FAZIT

Mitarbeiter  
MICHAEL GEBHARDT

Die neue Kombination aus Doppelkupplungsgetriebe und Dreizylinder ist perfekt für die Stadt. Ein Auto für alle, die keinen Bock auf SUV haben. Die Übersicht ist gut, der Van macht eine Menge Spaß. Die Preise bleiben hoch.

URTEIL



Kosmetik: größere Niere, überarbeitete Scheinwerfer und Schürzen



BMW 218i Active Tourer

- ⚙️ **Motor** Dreizylinder, Turbo, vorn quer
- 📏 **Hubraum** 1499 cm
- ⚡ **Leistung** 103 kW (140 PS) bei 4500/min
- ⚙️ **max. Drehmoment** 220 Nm bei 1480/min
- ⚙️ **Antrieb** Vorderradantrieb/Siebengang-Doppelkupplung
- 📏 **L/B/H** 4354/1800/1555 mm
- ⚖️ **Leergewicht/Zuladung** 1460/525 kg
- 📏 **Kofferraum** 468-1510 l
- 🕒 **0-100 km/h** 9,3 s
- 🏎️ **Spitze** 205 km/h
- ⚙️ **Verbrauch** 5,8 l
- 🔥 **Abgas CO<sub>2</sub>** 132 g/km
- 💶 **Preis** ab 31500 Euro



# Kaufen, mieten oder leasen?

**Es gibt viele Möglichkeiten, um einen Neuwagen zu finanzieren. Doch keine ist derzeit so angesagt wie Leasing.**

Lange war Leasing reine Unternehmersache, inzwischen wird es aber auch bei Privatleuten immer beliebter. Viele wollen Autos lieber flexibel nutzen statt besitzen – ein Trend, für den das Leasing wie geschaffen ist. Der Weg zum Leasingauto ist kinderleicht. Man muss nicht mehr zum Anbieter fahren, sondern kann einfach und bequem im Internet suchen – egal ob von zuhause aus oder unterwegs.

Bei herstellerunabhängigen Anbietern wie [sixt-neuwagen.de](http://sixt-neuwagen.de) erhält man ein riesiges Angebot und Top-Konditionen. Ein Online-Konfigurator hilft dabei, das Wunschauto zu finden, und ein Echtzeit-Leasingrechner sorgt für volle Kostentransparenz. Serviceprodukte wie eine Vollkasko-Versicherung oder Winterreifen lassen sich einfach mit dazu buchen. Zudem können Leasing-Neulinge den umfangreichen Ratgeber oder die telefonische Expertenberatung nutzen.

Dabei funktioniert Leasing ähnlich einfach wie eine Miete. Man zahlt einen fixen Betrag und fährt dafür ein neues Auto, das man später wieder zurückgibt. Die Höhe der Leasingrate hängt von den eigenen Wünschen ab: Stadtfliker oder Luxuslimousine? Leder- oder Stoffsitze? 70 oder 250 PS?

Hinzu kommen Laufleistung und Laufzeit. Hier gilt: Je niedriger die Laufleistung und je höher die Laufzeit, desto geringer die Monatsrate. Nach dem Ende der Laufzeit gibt man das Auto einfach zurück – und bestellt einen neuen Leasingwagen, falls man weiterhin ein Auto nutzen möchte.

## Ihre Leasing-Vorteile auf [sixt-neuwagen.de](http://sixt-neuwagen.de)

- ✓ Riesige KFZ-Auswahl mit Top-Konditionen
- ✓ Zusätzliche Serviceprodukte
- ✓ Telefonische Expertenberatung
- ✓ Kostentransparenz
- ✓ Kein Restwertrisiko

Wer sein Auto bei [sixt-neuwagen.de](http://sixt-neuwagen.de) bestellt, kann alternativ zum klassischen Leasing eine Vario-Finanzierung wählen. Dabei handelt es sich um einen Kilometerleasingvertrag mit Kaufoption. Das heißt, man kann am Vertragsende selbst entscheiden, ob man das Auto zurückgibt oder gegen Zahlung des vorab definierten Kaufpreises übernimmt. Leasing lohnt sich, vor allem im Vergleich zum Kauf. Erstens reißt die Leasingrate kein Loch in den Geldbeutel. Zweitens muss man bei den in Deutschland üblichen Kilometerleasingverträgen nicht für einen möglichen Wertverlust des Autos aufkommen. Das Restwertrisiko bleibt beim Eigentümer, also dem Leasinggeber. Und drittens schafft die Leasingrate damit eine klare Planungs- und Kalkulationsgrundlage – was beim Autokauf wegen der schwer abschätzbaren Folgekosten häufig nicht der Fall ist.

① Mehr Infos unter [www.sixt-neuwagen.de](http://www.sixt-neuwagen.de)

The screenshot shows the 'Neuwagen Konfigurieren' (New Car Configure) interface. At the top, there are two tabs: 'Neuwagen Konfigurieren' (active) and 'Neuwagen 10.020 auf Lager' (New Cars 10,020 in stock). Below the tabs, there are two radio buttons for 'Privat' (selected) and 'Gewerbe' (Business). Under 'Privat', there are two dropdown menus: 'Hersteller' (Manufacturer) with 'Volkswagen' selected, and 'Modell-Linie' (Model Line) with 'Golf' selected. Below these, there is a link 'weitere Optionen einblenden >' (show more options >). At the bottom, there is a large orange button with a gear icon and the text 'Jetzt konfigurieren' (Configure now).



# Aktuell

ALLES WICHTIGE IN KÜRZE



FOTOS: AUTOMEDIA (2), HERSTELLER (2), PICTURE ALLIANCE/DPA (2), PRIVAT, S. HABERLAND

**Kia Sportage**

## Diesel mit 48 Volt und Euro 6d-TEMP



**Neu am Heck: durchgehendes Leuchtenband**

Kias Kompakt-SUV wird ab Herbst sauberer und als Diesel-Mildhybrid sparsamer

**D**IE KAROSSERIE des ungetarnten Sportage-Erbkönigs zeigt nur minimale Veränderungen gegenüber dem aktuellen Modell. Auffälligste Neuerung ist ein durchgehendes Leuchtenband auf der Heckklappe.

Deutlich mehr tut sich unter dem Blech: Mit Hilfe von Partikelfiltern für Benzin- und SCR-Systemen für Diesel werden alle Motorisierungen auf die

neue Abgasnorm Euro 6d-TEMP gebracht (s. AUTO BILD 18/2018).

Außerdem wird es den Sportage Diesel ab Herbst erstmals auch mit 48-Volt-Bordnetz geben. Ein solches Stromnetz besitzen bislang nur wenige hochpreisige

Autos, unter anderem Audi A8 und Mercedes S-Klasse. Die höhere Spannung ermöglicht eine Mild-Hybridisierung mittels Energierückgewinnung und -speicherung in einer Li-Ion-Batterie mit 0,46 kWh.

Der 48-Volt-Startergenerator kann den Verbrenner dann beim Beschleunigen mit bis zu zehn Kilowatt Leistung unterstützen. Verbrauchersparnis laut Kia: vier Prozent.

Dieses EcoDynamic+ genannte System kommt nach dem Sportage Diesel im nächsten Jahr auch im neuen Ceed.



**Mildhybrid-Starter-generator (MHSg)**

**Gleichspannungswandler (48V/12V)**

**48-Volt-Batterie**

**Verbrennungsmotor**

**18**

Prozent aller Innovationen in der Autoindustrie stammten 2017 aus China (2015: 9%). Das besagt eine Auswertung des Center of Automotive Management. Chinesische Autokonzerne lagen im weltweiten Vergleich damit auf Platz zwei hinter den deutschen Herstellern mit 33 Prozent Anteil.



**KOMMENTAR**  
Mitarbeiter  
**BENJAMIN GEHRS**

## NICHTS ALS WARME WORTE

Keine Panik! Seit seinem Amtsantritt versucht Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) Dieselfahrer in Sicherheit zu wiegen. Sein „klares Ziel“ sei es, Fahrverbote zu verhindern. Blöd nur: Ein Ziel allein bringt nichts, wenn man den Weg dahin nicht kennt. Nun hat die EU-Kommission Deutschland wegen der anhaltenden Luftverschmutzung verklagt. Die Bundesregierung habe keine geeigneten Maßnahmen für das Stickoxid-Problem präsentiert. Vielversprechende Hardware-Nachrüstungen lehnt der Verkehrsminister im Schulterschluss mit der Autoindustrie kategorisch ab. Es wird immer deutlicher: Scheuer hat keinen Plan – außer auf Zeit zu spielen. Doch das wird nicht funktionieren. In Hamburg ist das erste Diesel-Fahrverbot bei Erscheinen dieses Hefts wahrscheinlich schon Realität.



## INTERVIEW

ARNDT KEMPGENS

# "DASHCAMS FÜHREN ZU GERECHTEREN URTEILEN"



Arndt Kempgens, Fachanwalt für Verkehrsrecht

**Der BGH hat Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel vor Gericht zugelassen. Ein gutes Urteil für Autofahrer?**

Auf jeden Fall. Die Videos sind bei Gerichtsverfahren eine zusätzliche Erkenntnisquelle, das ist positiv. Sie werden in Zukunft zu gerechteren Urteilen führen.

**Sollte sich jetzt jeder Autofahrer eine Dashcam kaufen?**

Ich gehe davon aus, dass sich viele so eine Kamera zulegen werden. Man muss aber vorsichtig sein: Das ständige Aufzeichnen bleibt aus Datenschutzgründen weiterhin verboten und kann mit bis zu 1000 Euro Bußgeld geahndet werden. Mir sind allerdings keine Fälle bekannt, in denen Dashcam-Nutzer zahlen mussten. Erlaubt sind Systeme, bei denen sich kurze Aufnahmen selbst überschreiben und nur bei einem Unfall dauerhaft gespeichert werden.

**Dann kann das Video die eigene Unschuld beweisen?**

Ja, allerdings ist die Wahrnehmung vieler Autofahrer sehr selektiv. Möglicherweise sieht man auf der Aufnahme neben dem Fehlverhalten des Unfallgegners auch das eigene. Wenn man zum Beispiel auf ein spurwechselndes Fahrzeug ungebremst zufährt, ist man zumindest mitschuldig.

**Darf ich die Speicherung der Dashcam-Aufnahmen auch selbst aktivieren?**

Ja, aber nur anlassbezogen. Führt vor Ihnen beispielsweise jemand Schlangenlinien, dann dürfen Sie das filmen, um die Aufnahmen der Polizei zu übergeben. Ich glaube, die Verbreitung der Kameras wird zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr führen. Reindrängeln und Ausbremsen werden dadurch abnehmen.

## > IN KÜRZE



### > OPEL

#### CORSA GSi KOMMT MIT 150 PS

Nach dem Insignia bringt Opel mit dem Corsa den zweiten GSi. Der bekommt ein Sportfahrwerk und hebt sich mit Heckspoiler und großen Lufteinlässen von den zivilen Corsa ab. Den Antrieb besorgt der aus dem Corsa S bekannte 1,4-Liter-Turbo mit 150 PS. Die Preise dürften bei etwa 20 000 Euro starten.

### > VERKEHRSSICHERHEIT

#### EU FORDERT ASSISTENTEN IN SERIE

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit will die EU-Kommission eine Reihe von Assistenzsystemen zur Pflicht machen. Ab 2021 sollen neue Fahrzeugmodelle serienmäßig unter anderem mit Notbrems- und Spurhalteassistent sowie Ablenkungserkennung ausgestattet sein. Auch ein „übersteuerbarer“ Geschwindigkeitsbegrenzer soll Standard werden. Das Maßnahmenpaket soll die Zahl der Verkehrstoten in der EU von zuletzt 25 300 in 2017 reduzieren.

### > LKW-MAUT

#### 3,2 MILLIARDEN EURO FÜR DEN BUND

Toll Collect zahlt im Streit um die verspätet eingeführte Lkw-Maut 3,2 Milliarden Euro an den Bund. Darauf hat sich das Betreiberkonsortium (Daimler, Telekom, Cofiroute) nach 14-jährigem Rechtsstreit mit der Bundesregierung geeinigt. Statt im August 2003 war die Lkw-Maut erst im Januar 2005 eingeführt worden, was zu Einnahmeausfällen in Milliardenhöhe führte. Die Opposition kritisierte den Vergleich als nachteilig für den Bund.



## E-Mobilität

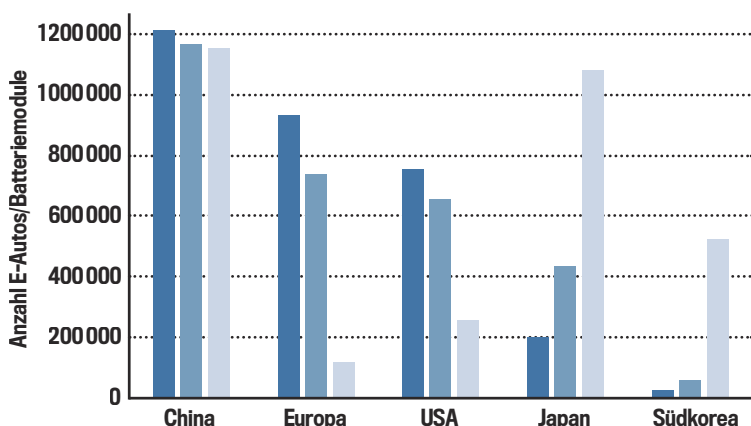
# Europa baut zu wenig Batterien

**BEI VERKAUF UND PRODUKTION** von Elektroautos liegt Europa auf Platz zwei hinter China (Zeitraum: 2010 bis 2017). Weniger rosig sieht es bei der Herstellung von

Batteriemodulen aus. Diese müssen europäische Hersteller teuer zukaufen, vor allem aus Japan und Südkorea. Die USA, deren Bilanz zurzeit noch der von Europa ähnelt (s. Grafik), werden

dank Gigafactory von Tesla und Panasonic künftig mehr Akkus bauen. Experten sehen in der vernachlässigten Batterieproduktion ein großes Risiko für die europäische Autoindustrie.

## E-AUTOS UND AKKUS: NUR CHINA PRODUZIERT AUSGEWOGEN



■ E-Auto-Zulassungen  
■ E-Auto-Produktion  
■ Produzierte Batteriemodule

Verkaufs- und Produktionszahlen von Elektroautos sowie Zahlen der produzierten Batteriemodule im Zeitraum 2010 bis 2017 in ausgewählten Regionen

Quelle: ICCT





**BREMEN:** Für Klein- und Kompakwagen sind die neuen extra-großen Stellplätze, wie hier im Parkhaus am Brill, überdimensioniert



**STUTTGART:** Über ein Mehr an Raum - hier am Flughafen - freuen sich hauptsächlich SUV-Fahrer

Stellplätze in Ballungsgebieten

# Wird Parken zum Luxus?

Wer in deutschen Großstädten oder an Flughäfen parken muss, wird kräftiger denn je zur Kasse gebeten

**MMER WENIGER** Parkraum für immer mehr Autos: Parkplatznot und explodierende Parkkosten machen das Autoabstellen in deutschen Großstädten zur Qual. Die Lage hat sich zugespitzt – und die Politik ist daran mitschuldig.

Beispiel Hamburg: In der Hansestadt wurden seit 2011 rund 2500 öffentliche Parkplätze abgeschafft, 2014 die zuvor kostenlosen Park+Ride-Parkhäuser kostenpflichtig und Ende 2016 die allgemeinen Parkgebühren auf einen Schlag um mehr als 60 Prozent auf rund drei Euro pro Stunde erhöht. „Der hohe Kostendeckungsgrad hat eine Lenkungsfunction für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer“, erläutert der Hamburger Senat. Mit anderen Worten: Autos sind in der Innenstadt zunehmend unerwünscht.

Der Hamburger Verkehrsexperte Dennis Thering (CDU) hält nichts von dieser Politik: „Für die Umwelt extrem schädliche Parksuchverkehre sind eine der unmittelbaren

Konsequenzen einer verkorksten Verkehrspolitik, die vor allem auf Zwänge und Verbote setzt.“ Private Parkhausbetreiber machen mit dem Mangel an öffentlichen Parkplätzen dagegen seit Jahren gute Geschäfte. Laut Branchenstudie „Parken 2020“ erwirtschafteten allein die nicht öffentlichen kommerziellen Stellplätze bereits 2010 rund 1,7 Milliarden Euro. Die gleiche Studie dokumentiert einen seit 2004 kontinuierlich ansteigenden Parkpreis, der oberhalb der Inflationsrate liegt.

Hinzu kommt ein neues Phänomen: 3,50 Meter breite XXL-Stellplätze zielen auf die Fahrer großer SUV-Modelle ab und kosten je nach Anbieter bis zu 50 Prozent Aufschlag. Sie verknappen das Parkraumge-

samtangebot zusätzlich, denn zwei dieser extrabreiten Plätze beanspruchen die Fläche von drei Pkw-Normplätzen.

Traditionell teuer ist das Parken an Flughäfen: Tagessätze zwischen 20 und 35 Euro sind die Regel, an solvente Vielflieger richten sich verstärkt Luxus-Parkangebote: Ein Premiumparkplatz am Frankfurter Flughafen garantiert kurze Wege zum Terminal und besonders viel Platz, kostet dafür 546 Euro Gebühr im Monat.

Am Münchener Airport kostet ein Premiumplatz pro Tag mindestens 19 Euro Aufpreis zum Standardangebot. Ein Parkplatz wird damit zunehmend zu einem Luxusgut. ☹

Lars Jakumeit

„Drängende Probleme wie Parkplatzknappheit löst man nicht mit XXL-Parkplätzen.“

Dennis Thering, Verkehrsexperte der CDU Hamburg



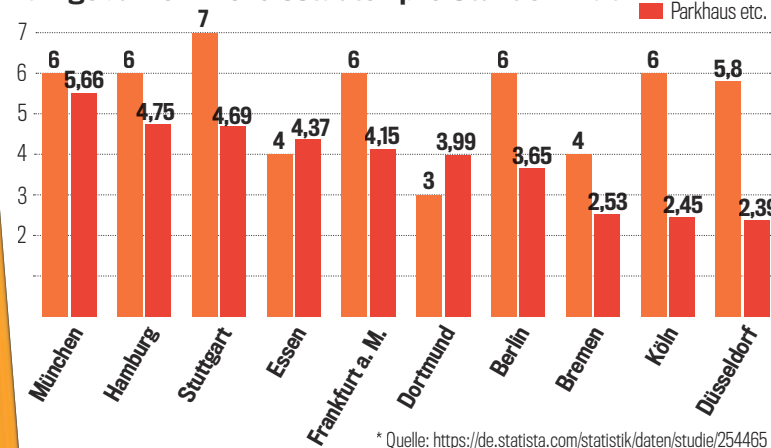
SCHREIBEN SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen? AUTO BILD, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg

E-Mail: redaktion@autobild.de  
Stichwort: Parkplätze



Parkgebühren in Großstädten pro Stunde\* in Euro



\* Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/254465>

FOTOS: PRIVAT (2), CHRISTINA KUNZE/HEISEFELDER



# Wir können nur schnell.



JETZT HIER DIE  
KOSTENLOSE APP  
DOWNLOADEN!



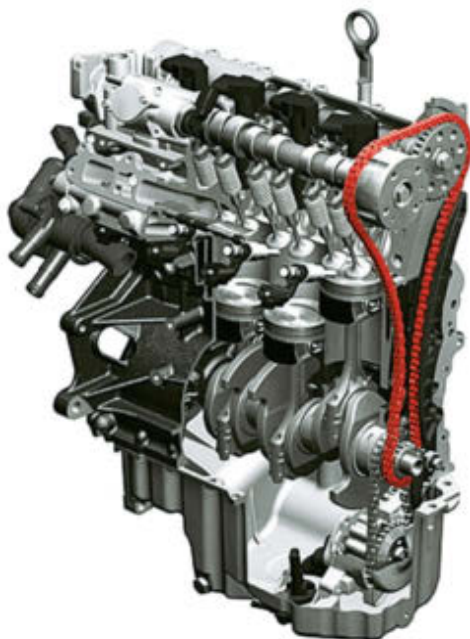
**.FORMEL1.de**



Kulanz bei Steuerkettenschäden

# VW bricht sein Versprechen

2012 deckte AUTO BILD Fertigungsfehler bei TSI-Steuerketten auf. Volkswagen versprach großzügige Kulanz – doch viele Kunden bleiben auf den Kosten sitzen



**E**IGENTLICH hatte sich Manuel Wienick den Werkstattaufenthalt seines VW Touran anders vorgestellt. Hinbringen, reparieren lassen, wieder wegfahren. Stattdessen bugsiert nun ein Abschleppwagen den 1.4 TSI aus der VW-Vertragswerkstatt. Der Wagen hat ein Problem mit der Steuerkette. Ein altbekannter Fehler beim Motortyp EA111 (1,2 und 1,4 Liter Hubraum), der auch in Wienicks Auto steckt. Bereits zum dritten Mal ist sein VW durch den gleichen Fehler lahmgelegt. Erst bei Kilometer 27 000 und dann bei 36 000 gab es je eine neue Steuerkette – auf Kosten von VW.

Jetzt, nach insgesamt 103 000 Kilometern, soll Wienick die 1300 Euro zahlen. Wienick pocht auf Kulanz, drei Monate vergehen, bis der Antrag abgelehnt

wird. Der Touran steht so lange unrepariert herum. „Ich fühle mich betrogen“, sagt der Kunde aus Schönewalde (Brandenburg).

Dabei hatte VW 2012 noch angekündigt, auch bei Autos, die älter als sechs Jahre sind, mindestens 50 Prozent der Material- und Lohnkosten zu übernehmen. Ausgangspunkt dafür war eine ungewöhnliche Häufung von Steuerkettenschäden. Viele Betroffene hatten sich bei AUTO BILD gemeldet (AUTO BILD 10, 12, 15/2012). VW gab schließlich zu, dass sich die Steuerkette tatsächlich längen und schließlich überspringen könne. Schlimmstenfalls droht in einem solchen Fall der plötzliche Motortod.

Schuld soll ein Zulieferer gewesen sein, der bei der Herstellung der Ketten

in einem gewissen Zeitraum Stanzwerkzeuge über die Verschleißgrenze hinaus eingesetzt und dadurch fehlerhafte Ketten geliefert hatte. Man entschied sich in Wolfsburg für erwähnte Kulanzregelung, die „für alle EA111-TSI-Motoren seit Anbeginn und ohne Kilometerbegrenzung“ gelten sollte (AUTO BILD 17/2012).

Nun ist VW klammheimlich zurückgerudert. Das musste auch Ulrike Timmermann aus Seelze (Niedersachsen) erfahren. Ende März lief ihr Golf VI kurz unrund, einen Tag später leuchtete die Motor-Kontrollleuchte. In der VW-Werkstatt teilte man ihr mit, die Steuerkette sei defekt und müsse getauscht werden – für 1643 Euro. Trotz vielfacher Hinweise auf das 2012 von VW gemachte Versprechen wurde ihr Kulanzantrag abge-



2012 berichtet AUTO BILD über die Steuerkettenprobleme (links). VW spricht auf seiner Homepage (unten) auch heute noch von einer Haltbarkeit von bis zu 500 000 km



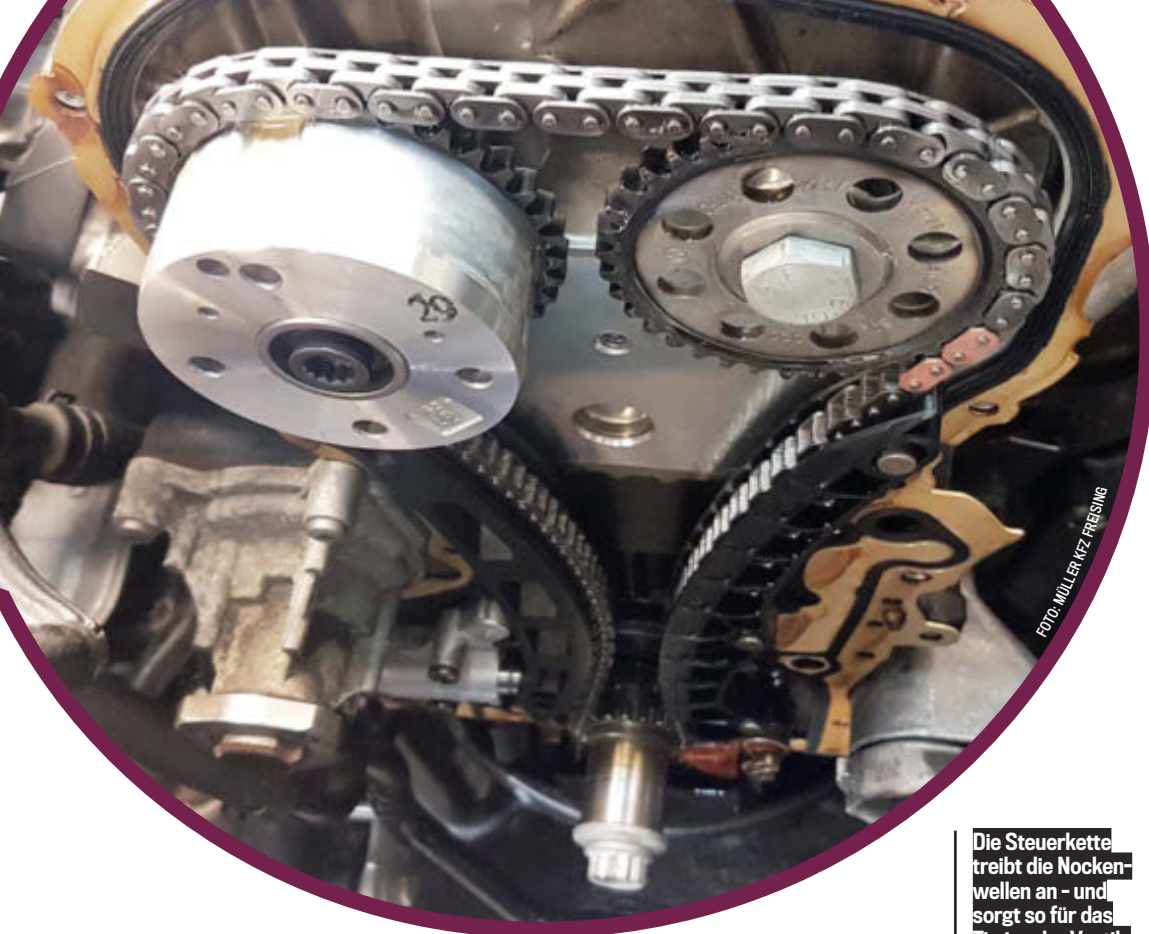


FOTO: MÜLLER KFZ FREISING

Die Steuerkette treibt die Nockenwellen an - und sorgt so für das Timing der Ventile

lehnt. Das Fahrzeug sei außerhalb der Herstellergarantie, hieß es. „VW lässt seine Kunden ins offene Messer laufen und zum Teil auf enormen Kosten sitzen“, sagt Timmermann. Sie hat sich einen Anwalt genommen, um VW auf das eigene Versprechen „festzunageln“.

„Für Volkswagen steht die Kundenzufriedenheit an erster Stelle“, erklärt das Unternehmen auf Nachfrage allem voran. Man bitte aber um Verständnis, dass „wir nicht unbegrenzt für die Haltbarkeit unserer Produkte einstehen können“.

Laut VW-Internetseite halte die Kette „bis zu 500 000 Kilometer“. Die Realität sieht oft anders aus. Etwa bei Ehepaar Gleß aus Crailsheim (Baden-Würt-

temberg). In ihrem Jetta ist jetzt, nach nur 78 000 Kilometern, zum zweiten Mal die Steuerkette fällig. Vom ersten Tausch 2013 und dem des Nockenwellenverstellers 2015 übernahm VW gut zwei Drittel von etwa 4000 Euro. Die zweite Kette will VW mit Hinweis auf das Fahrzeugalter von neun Jahren nun nicht mehr zahlen. Für Jürgen und Bianca Gleß absurd: „Es kann doch nicht das Fahrzeugalter entscheidend sein, sondern die Haltbarkeit der erneuerten Teile.“

Auf das Versprechen von 2012 angesprochen, erklärt ein VW-Sprecher, die Aussage habe sich auf die Autos bezogen, die zum Zeitpunkt des Berichts bereits außerhalb der Garantiezeit gewesen seien. Überdies >>

FOTOS: HERSTELLER (2), AUTO BILD SYNDICATION (2), A. LINDLACH, MÜLLER KFZ FREISING

Das Versprechen: mindestens **50 %** Kulanz

**„Kosten werden auch bei Fahrzeugen älter als sechs Jahre anteilig ersetzt. Eine Beteiligung von 50 Prozent wird nie unterschritten.“**

Aus VW-Mitteilungen vom 23. April 2012



**Treffen in Wolfsburg:** Im Frühjahr 2012 erklären hochrangige VW-Techniker der AUTO BILD-Delegation, wie es zu den Steuerkettenschäden im „niedrigen dreistelligen Bereich“ kommen konnte. In diesem Zuge gibt VW sein Kulanzversprechen

**ESET hält den Kasten sauber!**



Jetzt mit TV-Schutz

Mit uns kann die Fußball-WM kommen. Egal, ob PC, Android Smartphone, TV oder Tablet: ESET schützt Dich und Dein Gerät vor gegnerischen Angriffen – kostenfrei und 90 Tage lang.

Hol dir jetzt Deine ESET Testlizenz und zeige Viren, Trojanern und Handy-Dieben die rote Karte!

>>>> [www.kastensauber.com](http://www.kastensauber.com)







**0%**  
Kulanz

## DREI KETTEN AUF 100 000 KILOMETERN

32 000 Euro zahlte Manuel Wienick 2009 für seinen neuen Touran. Seit dem dritten Kettenschaden steht das Auto nun seit drei Monaten still und ist quasi unverkäuflich.



**0%**  
Kulanz

## GARANTIE ABGELAUFEN, KULANZ ABGELEHNT

Im April 2018 kündigt die Motor-Kontrolllampe im Golf von Ulrike Timmermann das Ende der Steuerkette an. Sie soll 1643 Euro zahlen – die Garantie sei abgelaufen.



**0%**  
Kulanz

## DREI SCHÄDEN IN FÜNF JAHREN

Der Jetta von Bianca Gleß streikte zwischen 2013 und 2018 erst nach 35 000, dann bei 52 000 und jetzt bei 78 000 Kilometern. Eine weitere Kette für 1600 Euro soll sie selber zahlen.

» seien Beschwerden „insgesamt stark zurückgegangen“ (s. auch unten).

Der AUTO BILD-Kummerkasten zählt dagegen 435 neue Fälle von Autos aus dem VW-Konzern allein seit Anfang 2017 – im Durchschnitt also mehr als ein Fall pro Arbeitstag. Die 2012 von VW genannte Fallzahl „im niedrigen dreistelligen Bereich“ ist längst überschritten.

Auch spricht eine interne Werkstattanweisung dafür, dass das Problem noch nicht ausgestanden ist. In der „Technischen Produktinformation 2040174/29“ ist die Rede von einer möglichen „verschleißbedingten Längenänderung der Steuerkette“ sowie vom möglichen Überspringen der Kette bei deren Überprüfung.

Zu so einem Test kommt es allerdings nur, wenn sich ein Kunde beispielsweise über Klackergeräusche des Motors beschwert – obwohl sich eine Längung der Steuerkette womöglich früher und eindeutig ermitteln lässt. So können Werkstätten mit Diagnosegeräten mindestens vier Werte auslesen, in denen das Wort „Kettenlängung“ vorkommt. Sind hierzu Fehler im Speicher des Fahrzeugs abgelegt, würden sie „bei jedem korrekt ausgeführten Service auch ausgelesen“, sagt der Kfz-Sachverständige Ronald Lorenz aus Berlin. Das komme, auch bei anderen Herstellern, inzwischen häufig vor. „Man muss davon ausgehen, dass die Steuerkette heute ein Verschleißteil ist“, sagt Lorenz. Eine Erkenntnis, die für viele VW-Kunden zu spät kommt. ❌

FOTOS: H. ALMONAT, K.U. KNOTH, A. EMMERLING, S. HABERLAND

## DAS SAGT VW



### Warum hält sich VW nicht an das 2012 gegebene Versprechen?

In dem von Ihnen angesprochenen Interview bezog sich unsere Antwort auf die Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt bereits die zweijährige Garantiezeit überschritten hatten. Deshalb erfolgte auch der Hinweis, dass betroffene Kunden erneut einen Kulanzantrag stellen können. Volkswagen gewährt für Fahrzeuge mit Steuerketten-Beanstandungen bei

lückenloser Wartungshistorie nach Herstellervorgaben und Reparatur der Beanstandung bei einem Volkswagen-Vertragspartner weiterhin eine freiwillige Herstellerkulanz. Wir bitten um Verständnis, dass Volkswagen jedoch nicht unbegrenzt für die Haltbarkeit seiner Produkte einstehen kann.

### Auch heute treten noch Schäden auf. Haben Sie in den vergangenen Jahren weitere Gründe identifizieren können?

Wir können Ihnen versichern, dass grundsätzlich jede Kundenbeanstan-

dung gründlich analysiert und dass bei einer Reparatur das zu diesem Zeitpunkt technisch aktuellste Ersatzteil verbaut wird. Kommt es in Einzelfällen dennoch zu erneuten Ausfällen, sind die Volkswagen-Partner angehalten, die gesamte Motor-Peripherie zu prüfen.

### Wie viele Fahrzeuge sind bis heute betroffen?

Die Beanstandungen zu Steuerketten sind insgesamt stark zurückgegangen. Wir bitten um Verständnis, dass wir keine detaillierten Daten dazu veröffentlichen.



Fahrzeug-Eigendiagnose	
011 - Messwerte	
01 - Motorelektronik	
Name	Wert
Kettenlänge, Anzahl gültiger Initialwerte Auslass Bank 1	0
Kettenlänge, Anzahl gültiger Initialwerte Einlass Bank 1	5
Kettenlänge, Initialwerte gültig Auslass Bank 1	nicht aktiv
Kettenlänge, Initialwerte gültig Einlass Bank 1	aktiv

## Erkennen Diagnosegeräte frühzeitig eine Kettenlänge? VW schweigt

Springt eine gelängte Kette über, drohen Motorschäden. Das vervielfacht die Reparaturkosten. Womöglich ließe sich das verhindern, denn Werkstattdiagnosegeräte (oben: Screenshot Skoda) lesen Werte dazu aus und machen gelängte Ketten eventuell frühzeitig sichtbar. Laut VW werde diese Möglichkeit aber nicht grundsätzlich, sondern nur „beanstandungsbezogen“ genutzt. Was die Werte genau bedeuten, erklärt VW auf Nachfrage nicht.

## IN DIESEN AUTOS STECKT DER EA111



### 1.2 TSI

in den Modellen:

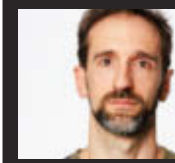
**Audi** A1, A3 (hier: TFSI); **Seat** Ibiza, Leon II, Altea; **Skoda** Roomster, Fabia II, Octavia II, Yeti; **VW** Caddy, Polo V, Golf V, Golf VI, Golf VI Cabrio, Golf Plus, Beetle, Jetta VI, Touran



### 1.4 TSI

in den Modellen:

**Audi** A1, A3 (hier: TFSI); **Seat** Ibiza, Leon II, Altea, Alhambra II; **Skoda** Fabia II, Octavia II, Yeti, Superb II; **VW** Polo V, Golf V, Golf VI, Golf VI Cabrio, Golf Plus, Beetle, Jetta VI, Touran, Tiguan, Scirocco III, Eos, Passat B6/B7, Sharan II



**MEINE MEINUNG**

Mitarbeiter  
**ROLAND KONTNY**

## LEIDER NUR LEERE PHRASEN

Ein Kulanzversprechen mit Verfallsdatum auf ein Bauteil, das ein Autoleben lang halten soll – VW ist einfallsreich, um Kosten auf seine Kunden abzuwälzen. Dem Bekenntnis zu mehr Transparenz haben die Wolfsburger im Dieselskandal bislang ebenso wenig Leben eingehaucht wie der immer wieder bemühten leeren Phrase „Für Volkswagen steht die Kundenzufriedenheit an erster Stelle“. Ich kann es nicht mehr hören! Nein, soll sich etwas ändern, müssen andere handeln. Zum Beispiel die Kunden, die den Herstellern für solch ein desolates Verhalten den Rücken kehren und ihr nächstes Auto woanders kaufen.

ANZEIGE



**Herstellergarantie braucht Vertragswerkstätten**

**A.T.U.**  
Die Nr.1 Meisterwerkstatt

# Schluss mit den Märchen!

Auch eine Inspektion bei A.T.U. erhält die Herstellergarantie.

<sup>1</sup>Gilt nur beim Kauf des zusätzlich für die Inspektion benötigten Materials bei A.T.U. Aufwand nach Herstellervorschrift jedoch ohne Aufwand für Zusatzarbeiten (z. B. Zahnriemenwechsel). Gilt nicht für Gewerbetreibende, PKW über 184 kW/250 PS, Offroad und Transporter. Alle Angebote erfolgen für die A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG, Dr.-Kilian-Str. 11, 92637 Weiden.

Inspektion nach Herstellervorgaben  
mit **Castrol** 5W-30 Longlife-Öl

€ **199.<sup>99</sup>**

Komplettpreis<sup>1</sup>

Immer für Sie da: 577 mal in Deutschland und auch in Ihrer Nähe. Mehr auf [atu.de](http://atu.de)



# Test

WIE GUT SIND  
DIE NEUEN  
WIRKLICH?

## Neue Mercedes A-Klasse im Detail-Check

Mercedes' Kleinster ist jetzt total vernetzt und gibt sich so modern wie sicher. Hoffentlich verliert er dabei das Wesentliche nicht aus dem Fokus. Das Ergebnis? Ist eine glatte 2. Lesen Sie selbst



Schulstunde: die Sprachsteuerung im Praxistest. Wir stellen Fragen und bewerten die Antworten



# A auch im Alltag

**K**RRKKCHHRRRIII... Das klingt nicht gesund. Knirschend-schabend schiebt sich der A200 über die Rampe hinab ins Untergeschoss des Parkhauses. Wenig Federweg, dazu volle Beladung – schon streift der kleine Mercedes seine Alltagstauglichkeit und im gleichen Zuge auch etwas vom Unterbodenschutz

ab. Tatsächlich hängt die Karosserie reichlich tief über der Straße. Auch Bordsteine oder steilere Auffahrten bereiten Probleme. Dann stupst die A-Klasse mit ihrer langen Nase gegen entsprechende Hindernisse. Nur zum Vergleich: Ein Golf VII rollt an den gleichen Stellen problemlos und ohne Anecken weiter.



**Im täglichen Leben schlägt sich ein A 200 anständig**

Wie jetzt? Die A-Klasse ist doch nicht klasse? Quatsch. Aber wir von AUTO BILD haben uns dieses wichtige Auto mal ganz genau angesehen. Diesen Alltags-Check werden Sie jetzt öfter lesen. Hart manchmal, aber ein gutes Auto muss das aushalten.

Denn der A 200 meistert trotz Nase den Alltag sehr anständig. Fahrer





## Mercedes A 200

163 PS • 1.3 Benzin • ab 30 232 Euro



# klasse?

und Beifahrer sitzen hervorragend, fühlen sich von den fest gepolsterten Sitzen verbindlich umfasst und können reichlich am neuen (aber gewöhnungsbedürftigen) Multimediasystem spielen.

Besonders viel Liebe haben die Mercedes-Entwickler in die Abstimmung der Sprachbedienung gesteckt.

So kann das System auch einfachste Fahreransagen („Mir ist kalt!“) Alexa-like deuten und beispielsweise die Heizung höherdrehen. Wie gut das klappt, haben wir auf Seite 33 in einem Extra-Kapitel beschrieben.

Wie schon der Vorgänger ist auch die neue A-Klasse nicht besonders übersichtlich gebaut. Nach schräg hin-

**Fahrttest von A nach B:**  
Ausweichverhalten gutmütig, Bremsen passabel, Motor lebendig

ten fällt das Peilen auf Poller und Co besonders schwer. Und das Einsteigen in den Fond gleicht bei Erwachsenen einer Körper-Biege-Übung. Grund: Am weit nach vorn ragenden Radhausbogen geht's vorbei auf eine weiter hinten montierte Fondbank.

Dafür hat Mercedes die neue A-Klasse sehr edel und wohnlich >>



# Die neue A-Klasse im Detail - was



## DAS GEFÄLLT UNS

### 1 Das Image einer neuen A-Klasse ist sehr gut

Weg vom Opa-Mobil, der W 177 (Baureihen-Bezeichnung) spricht jüngere Käufer an, läuft voll im Premium-Kompaktsegment mit.

### 2 Der A 200 fährt sich hervorragend

Saubere Lenkung, festes Fahrwerk, geringe Fahrlautstärke und sehr knisterarme Innengeräusche vermitteln ein solides Fahrgefühl. Absolut reisetauglich!



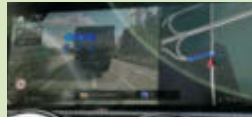
### 3 Die Assistenzsysteme sind auf hohem Niveau

Vorausschauend kann die A-Klasse z. B. Stauenden beobachten und selbstständig bremsen. Schlaues Licht erstrahlt adaptiv und weit, Kameras erfassen auch Verkehrszeichen, tote Winkel werden beobachtet, ESP wirkt auch auf die Lenkung. Für Rundumsicht sorgt das Heck-TV.



### 4 Das Navi kann AR

Häuser, Bäume, andere Autos – das Navi filmt die Straße und blendet in dieses Video die Spur ein, wo's lang geht. Zu sehen im zentralen Display.



### 5 Der Komfort ist hoch

Leise Fahrgeräusche, feinfühliges Federwerk – daraus resultiert ein sehr komfortables Fahrgefühl. Gegen Aufpreis arbeiten die Stoßdämpfer elektronisch geregelt, dann kann eine A-Klasse sogar lässig wiegen.

### 6 Die A-Klasse ist wandelbar

Ohne Aufpreis legt sich die Sitzbank im Fond asymmetrisch flach, links bzw. rechts bleibt ein Sitz stehen.



### 7 Die A-Klasse ist sehr sauber

Mit Abgasnorm Euro-6d-TEMP inklusive Partikelfilter kommen wenige Schadstoffe aus dem Auspuff.



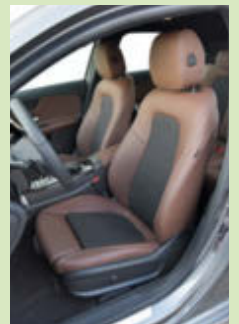
### 8 Die A-Klasse hat praktische Details

Taschenhaken im Gepäckraum, Extra-Etage für Literatur im Handschuhfach oder ein Schieberdeckel für den Pluspol der Batterie (Foto) – alles sehr hilfreich.



### 9 Die Sitze passen bestens

Drei Varianten sind möglich. In Verbindung mit dem Sitzkomfortpaket lässt sich die Sitzfläche in der Länge verstellen. Das Top-Modell ist der Multi-Kontursitz mit vielfacher elektrischer Verstellung.



### 10 Die Sprachbedienung arbeitet ordentlich

Navigation, Klimatisierung, Bordcomputer – per Stimme regeln Fahrer und Beifahrer nahezu alles. Das System versteht auch „saloppe“ Ansagen wie „Ich will NDR 2 hören“.



„Ölstand prüfen – die letzte Spaß-Arbeit an der Maschine. Aber nicht so beim A 200. Der Peilstab fehlt. Was soll das bloß?“

Mirko Menke,  
AUTO BILD-Tester

» eingerichtet und bietet eine riesige Auswahl an Komfortausstattung (inklusive verspielter Innenraum-Ambiente-Beleuchtung in 64 verschiedenen Farben) und viele Möglichkeiten, den Innenraum zu individualisieren. Im Kofferraum stehen mindestens

370 Liter Platz für Gepäck zur Verfügung. Aufpreisfrei lässt sich die Fondbank flach falten – dann wächst das Volumen auf 1210 Liter Fassungsvermögen. Das ist leicht unter Klassendurchschnitt. Die Kofferraumöffnung ist nun endlich größer, aber obenrum

immer noch eng geschnitten. Sperrige Sachen müssen also sorgsam verstaut werden. Unnötig altmodisch finden wir, dass sich beim Zurückschwenken der Banklehne die Gurtbänder einklemmen können. Das Gewebeband vorab zur Seite zu nesteln nervt!



# uns beim Check aufgefallen ist

## DAS GEFÄLLT UNS NICHT



**1 Das Bediensystem ist unnötig komplex** Tasten für Gebläse und Temperatur unterhalb des Bildschirms, doch die „optische Rückmeldung“ findet im Display darüber statt. Zweimal verliert man so die Straße aus dem Blick – nervig.

### 2 Die A-Klasse ächzt unter Last

Recht geringe Bodenfreiheit und ein langer Überhang vorn – steile Rampen und Auffahrten bremsen die A-Klasse aus. Tipp: Vorsicht im Parkhaus.



### 3 Zum Lampenwechsel geht's in den Dreck

Varianten mit Halogenlampen machen es dem Besitzer schwer: Zum Wechsel kniet man im Schmutz, der Zugang zu den Leuchten klappt über das Radhaus.



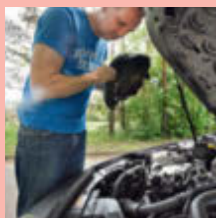
### 4 Die Displays spiegeln und werden unansehnlich

Touchscreens wie beim Tablet sind im Auto nicht ideal. Es stören fettige Fingerabdrücke und Reflexionen auf dem Berührungsbildschirm und auf der Anzeigeeinheit hinter dem Lenkrad.



### 5 Ölstand messen klappt nicht reibungslos

Statt Peilstab lässt Mercedes einen Sensor den Schmierstoffstand ermitteln. Bei uns funktionierte das mehrfach nicht optimal.



### 6 Beste Technik nur für die starken Typen

Augmented Reality, Rundum-Kamerasicht – alles möglich, doch kaum ab Werk. Allein die automatische Parklenkhilfe kostet 803 Euro.



### 7 Einsteigen hinten ist für Große beschwerlich

Tiefe Position, enger Türausschnitt, sehr dicht am Radlauf vorbei – würdevoll ins Auto gleiten klappt in der neuen A-Klasse nicht.



### 9 Sicherheit kostet reichlich

Vollends sicher fahren nur Reiche. Pre Safe, bestes Licht und Co sind fast 7400 Euro „wertvoll“. Frech: Sidebags hinten nur in Verbindung mit Alurädern.

### 10 Der Tankstutzen liegt links

Ärgerlich an Zapfsäulen: Man steigt im Schlauchgewirr aus. Der Tankdeckel rechts, wie bei einigen Mitbewerbern, wäre komfortabler.

### 8 Montagequalität geht besser

Lenksäule schief, die Frontscheibe versetzt eingeklebt – kann ein Einzelfall sein.

Funktionale Folgen hat's aber nicht.

Die Bilder links und rechts zeigen den Versatz.



„Mercedes sollte alles, was Gefahren bannt, serienmäßig einbauen.“

Jan Horn,  
Test-Redakteur

Beim Fahren fällt sofort auf, dass der Motor (es ist ein recht kleiner 1.3er, der mit Renault-Hilfe entsteht) zwar lebhaft-drehwillig und auch vibrationsarm arbeitet, doch für diese Preisklasse etwas angestrengt wirkt. Das Getriebe (Doppelkupplungsautomatik)

sortiert die sieben Vorwärtsgänge schnell, wechselt geschliffen die Übersetzungen, reagiert allenfalls auf Kickdown-Anfragen unschlüssig und wie fast alle Direktschaltgetriebe zu passiv. Der optimal an der Lenksäule angebrachte Wählhebel könnte wertiger

sein. Die Federung schluckt Unebenheiten außerordentlich erwachsen, reagiert auf Verwerfungen feinfühlig und hat auch mit reichlich Ballast an Bord keine Probleme, heftige Bodenwellen zu parieren. Gegen Gullydeckelkanten oder Bitumen- >>





## Fahrzeugdaten

MERCEDES	
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	1332 cm³
kW (PS) bei U/min	120 (163)/5500
Nm bei U/min	250/1620
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Getriebe	Siebengang-Doppelkupplung
Antrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/45 R 18 W
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 4
Radgröße	7,5 x 18"
Abgas CO₂	123 g/km
Verbrauch*	6,8/4,5/5,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	43 l/Super
Partikelfilter	S
Kältemittel Klimaanlage	R1234yf
Vorbeifahrergeräusch	71 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1600/685 kg
Kofferraumvolumen	370-1210 l
Länge/Breite/Höhe	4419/1796-1992**/1440 mm

\* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; \*\* Breite mit Außenspiegeln



## Kosten/Garantien

Abgasnorm	Euro 6d-TEMP
Steuer pro Jahr	84 €
Typklassen HPF/VK/TK	16/22/22
Werkstattintervalle	25.000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	200/490 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	30 Jahre
Mobilitätsgarantie	30 Jahre



## Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h	3,1 s
	0-100 km/h	8,8 s
	0-130/0-160 km/h	14,4/22,8 s
Zwischenspur	60-100 km/h	4,8 s
	80-120 km/h	6,1 s
Leergewicht/Zuladung		1415/470 kg
Gewichtsverteilung v./h.		61/39 %
Wendekreis links/rechts		11,0/11,0 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	36,0 m
	aus 100 km/h warm	36,0 m
Innenegeräusch	bei 50 km/h	59 dB(A)
	bei 100 km/h	65 dB(A)
	bei 130 km/h	69 dB(A)
Testverbrauch - CO₂		6,9 l S - 164 g/km
Reichweite		620 km

<b>Sportverbrauch</b>	<b>9,9 l S</b>
<b>Testverbrauch</b>	<b>6,9 l S</b> Abweichung zur
(zum Vergleich: Werksangabe)	(5,3 l S) Werksangabe: <b>+30 %</b>
<b>Sparverbrauch</b>	<b>5,1 l S</b>

■ 54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; ■ Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; ■ 101 km Stadt und Land mit wenig Gas



## Preise/Ausstattung

Modell	Mercedes A 200
Grundpreis	30.232 €
Automatikgetriebe	2094 €
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	607 €
adaptive LED-Scheinwerfer	1488 €
Abstandsregeltempomat	714 €
Navigationssystem	ab 1366 €
Testwagenpreis	40.460 €*

\* inklusive Ausstattung Progressive 1868 €, Doppelkupplungsgetriebe 2094 €, Navigation-Premium-Paket 3017 €, Konnektivitätspaket 119 €, Smartphone-Integration 298 €, Fahrwerk mit Verstellfedern 1178 €, Multikontursitzpaket 702 € und 18-Zoll-Bereifung 952 €

## Finanzierung

Grundpreis	30.232 €
Anzahlung	6046 €
Monatsrate	293 €
Schlussrate	16.023 €
Gesamtkosten	32.617 €

Drei-Wege-Finanzierung, 36 Monate Laufzeit, 20 Prozent Anzahlung, 15.000 km Jahresfahrleistung, Raten und Preise gerundet, Angaben laut Online-Konfigurator, ohne Gewähr

## WERTUNG



Mercedes A 200

### Karosserie

Vergleichsweise kleiner Kofferraum, enger im Fond, nach hinten unübersichtlich. Sehr gut verarbeitet.

★★★★☆

### Antrieb

Unter Last und bei Drehzahlen präsenter 1,3-Liter-Benziner, hoher Verbrauch, kleiner Tank.

★★★★☆

### Fahrdynamik

Sportlich genug für großen Spaß, Bremsen passabel, sehr fahrsicher über das ESP reglementiert.

★★★★☆

### Connected Car

Das neue MBUX kann eine Menge, benötigt etwas Bedienübung. Mehr Assistenzsysteme gehen fast nicht.

★★★★★

### Umwelt

Inklusive Benzinpartikelfilter sehr sauberer Antrieb. Der CO₂-Ausstoß sollte jedoch niedriger sein.

★★★★☆

### Komfort

Federung gut, Geräuscheindruck souverän, tolle Sitze – so lässt es sich reisen. Die Ausstattung stimmt auch.

★★★★☆

### Kosten

Hoher Kaufpreis, auch die Wartungskosten sind heftig. Immerhin 30 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

★★★☆☆



» flicken prallt der A 200 jedoch etwas derbe. Das ist als Zittern spürbar und leider auch als polterndes Geräusch hörbar. Ganz selten mal haut das Fahrwerk in die Anschläge, nervöse Unruhe resultiert daraus jedoch nie.

Die Lenkung entspricht dem ausgeglichenen Temperament des A 200: Um die Mittellage noch gelassen, dank definierter Rückstellung und passender Übersetzung auch sportlich tragbar – so schafft der Mercedes gemütliche Gangarten genauso gut wie freudvolles Kurvenrübern. Im Testwagen war die sogenannte Direktlenkung montiert. Dabei lässt ein spezielles Lenkgetriebe je nach gefahrener Geschwindigkeit verschiedene Übersetzungen zu. Bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn könnte der Wagen jedoch gern sauberer geradeaus laufen, so richtig fein am Strich geführt fühlt sich jedenfalls anders an.

Der Motor mit 163 PS und passablen 250 Newtonmeter Drehmoment kommt über eine sehr progressiv gestaltete Kennlinie am Gaspedal stärker rüber, als er tatsächlich ist. Den Sprint von 0 auf 100 km/h zum Beispiel schafft ein 13 PS schwächerer VW Golf 1.5 TSI messbar schneller. Auch der Verbrauch sollte niedriger sein. Der nach Euro 6d-TEMP inklusive Benzinpartikelfilter blitzsaubere Motor verbrennt auf unserer 155-Kilometer-Testrunde 6,9 Liter Super im Schnitt (statt versprochener 5,3 Liter), pustet entsprechend reichlich CO₂ in die Umwelt. Wenn man den A 200 entspannt rollen lässt und auf höheres Autobahntempo verzichtet, kommt der Vierzylinder mit 5,1 Liter Benzin pro 100 Kilometer aus.







Blendrohr: Die schicken Einfassungen sind bei der A-Klasse nur Show, der wahre Auspuff krümmt sich hinter die Schürze



FOTOS: T. BÄDER (4), S. HABERLAND, ROMAN RÄTZKE

Das relativiert die Kosten. Denn bei den 30 232 Euro Grundpreis für einen A 200 bleibt es kaum. Auch wenn Mercedes schon serienmäßig ein großes Sicherheitspaket schnürt: Die wichtigsten elektronischen Helfer wie Bremsassistent oder aktiver Spurhalter sind serienmäßig an Bord. Und das vorbildliche Pre-Safe-System kostet faire 393 Euro Aufpreis – und gehört für unser Verständnis immer ins Auto. Die Airbags für die Fondsitze gibt es hingegen nur in Verbindung mit einer nächsthöheren Ausstattungs- oder Stil-Linie. Macht also zusätzlich zu den 446 Euro für die Luftsäcke noch mindestens 1213 Euro für die Variante Style.

Krrrkchhrrriiii... Nee, diesmal ist es nicht das Kratzen der Frontschürze. Das Geräusch ist Zähneknirschen, während wir die Geldscheine zählen, die wir für den Benz hinlegen müssen. Den Härtestest besteht er trotzdem. Mit einer glatten 2. ➔



Holt er sich 'ne blutige Nase? Die Front setzt bereits auf flachen Bordsteinen auf, das zerkratzt die Unterbodenverkleidung

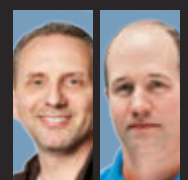
## ➔ SPRACHBEDIENUNG IM TEST

### A-KLASSE HÖRT (FAST) AUFS WORT

Touchen während der Fahrt ist doof. Der Blick wandert von der Straße auf den Schirm, zudem entstehen hässliche Fingertapser. Sprachbedienung ist die Zukunft. Aber wo klappt das besser: bei A-Klasse oder neuem Audi A7?

Frage	MERCEDES	AUDI
1 Ich brauche einen Kaffee!	✓	✗
2 Wie ist die aktuelle Verkehrslage?	✗	✗
3 Spiele Deutschlandfunk!	✓	✗ Geht erst bei „Radio: Deutschlandfunk“
4 Mach das Radio lauter!	✗	✗
5 Wann geht die Sonne unter?	✗	✗ Holidayland Sonnenreisen wird gesucht
6 Suche mir ein freies Hotel!	✓	✓
7 Wo ist die günstigste Tankstelle?	✓	✓
8 Ich finde keinen Parkplatz!	✓	✓
9 Wann ist die nächste Inspektion fällig?	✓	✗
10 Fahre mich in die Werkstatt!	✗ Nächste Inspektion in 290 Tagen	✓
11 Kofferraum öffnen!	✗ Geht nicht, hat eine mechanische Öffnung	✗ System sucht nach Kaffee und Tee im Raum Berlin
12 Mach die Leselampen hinten an!	✓	✗
13 Mach die Sitzheizung an!	✓ System schaltet Sitzheizung auf der Fahrerseite ein	✓ System fragt: „Welche Seite soll angeschaltet werden?“
14 Es ist zu kalt!	✓ System regelt ein Grad wärmer	✓ System fragt: „Welche Temperatur soll ich einstellen?“
15 Ich habe Hunger!	✓	✓
16 Gebläsestufe auf zwei, bitte!	✓	✓
17 Welches Datum ist heute?	✓	✗ System sagt: „Ich kann nicht auf Ihren Kalender zugreifen.“
18 Welche Reichweite habe ich noch?	✓	✗ „Tut mir leid, es gab ein technisches Problem.“
19 Aktiviere Apple CarPlay!	✗	✗
20 Ambientlicht blau!	✓	✗ Navigiere zu: Am Leuchtturm, Hamburg, Insel Neuwerk.“
21 Was muss ich tanken?	✗ „Sie können noch 467 km fahren.“	✗
22 Wie wird das Wetter am Wochenende in Hamburg?	✓	✓
23 Ist der Motorölstand in Ordnung?	✗	✗
24 Wie ist der aktuelle Durchschnittsverbrauch?	✓ „18,4 Liter, seit letztem Reset 10,5 Liter.“	✗
25 Wie schnell darf man hier fahren?	✓	✗ „Suche nach Avia in der Nähe.“
<b>Ergebnis:</b>	<b>17 von 25</b>	<b>9 von 25</b>

▲ Stämmiges Bürschchen: A 200 auf breiten 225er-18-Zoll-Reifen. Kostet 952 Euro extra



**FAZIT**  
Redakteure  
**JAN HORN**  
**BEREND SANDERS**

Die A-Klasse hat zwei Seiten. Zuerst: ein schicker Kompakter, der richtig gut fährt und sehr modern mit Assistenz und Multimedia bestückt ist. Und dann ist da ein Mercedes, der erst vollständig sicher und technisch optimal aufgerüstet vorfährt, wenn viel zusätzliches Geld fließt.



# SERIE MEIN ERSTER TRAUMWAGEN

BMW Z3



AUTO BILD erfüllt Leserträume

# „ICH WOLLTE SEIN WIE BOND“



Wir bringen unsere Leser mit ihrem ersten Traumwagen zusammen. Für den jungen Jan-Friso Petersen war der BMW Z3 Inbegriff von Erwachsensein. 23 Jahre später ist die Liebe zum Bond-Auto noch nicht erloschen





Während Bruder Sören noch geschoben wurde, lenkte Friso schon sein Kettcar (li.). AUTO BILD prophezeite dem Z3 früh eine Karriere als Klassiker (r.)



**Z**IMMER MIT BLICK. Jan-Friso Petersen schaute als 13-jähriger Teenager direkt in den Wald. Das elterliche Forsthaus, mitten in der Lüneburger Heide, war ein Idyll im Grünen. Grün waren auch die Werder-Bremen-Plakate an den Wänden und das Modellauto eines BMW Z3 auf dem Nachttisch. Vor jedem Schlafengehen betrachtete er es – der Roadster im Maßstab 1:18 verkörperte den Wunsch nach Unabhängigkeit und Selbstbestimmung, frei von den Zeiten dörflicher Busfahrpläne.

Berühmt wurde der Z3 vor allem im Dienste seiner Majestät in „Goldeneye“. James Bond fährt BMW – 1995 war das eine Sensation. 33 Jahre lang hatte 007 britische Sportwagen wie Aston Martin und Lotus favorisiert.

Auch für den Hersteller läutete der kleine Bayer neue Zeiten ein. Produziert in Spartanburg (US-Staat South Carolina), war er der erste BMW, der komplett und ausschließlich außerhalb Deutschlands gebaut wurde. Details wie der Zug-Lichtschalter stammen noch aus dem alten 3er (E30) und verraten den Kostendruck, unter dem der Z3 produziert wurde. Bei frühen Baujahren

nervt die schludrige Verarbeitung wie bei den Fensterdichtungen (Wassereintritte), milchige Kunststoffheckscheiben, wackelnde Sitze und labile Vorderachsen, die dynamischen Gangarten nicht gewachsen sind.

Solche Probleme waren Friso egal, ihn faszinierte vor allem das Roadster-typische Design von Chris Bangle: lange Motorhaube, kurze Überhänge. Besonders die angedeuteten seitlichen Lufteinlässe, eine Reminiszenz an den BMW 507, weckten sein Interesse. Fast 280 000 Käufer von (1996 bis 2002) sahen es ähnlich.

Mit 13 Jahren war Friso gerade alt genug, um „Goldeneye“ (FSK: 12) im Kino zu sehen. Dazu kaufte er sich die Videokassette im Laden. Pierce Brosnan cruist im Film durchs sonnige Kuba. Doch anstatt mit Verve durch die Heide zu düsen, ging es für Friso in den Wald. Schon mit 15 Jahren kaxelte er mit der alten Mercedes G-Klasse des Vaters durchs Gehölz. Drei Jahre später erfüllte sich zumindest der Wunsch nach Unabhängigkeit. Ein weißer Opel Kadett E Caravan (Diesel, 280 000 Kilometer, 57 PS) brachte Friso zur Schule, zum Fußball und zur Bandprobe. Direkt nach dem ➤

Gestatten, Bond, Friso Bond: Das Fotoauto ist ein Z3 der ersten Generation (bis 1999) mit 1,8 l Motor



BMW Z3



## Der erste BMW made in USA

Produziert in Spartanburg (South Carolina), der erste BMW, der komplett und ausschließlich außerhalb Deutschlands gebaut wurde. Kontra: Das Verdeck nervt mit empfindlicher Plastikheckscheibe, anfällige Fensterhebermechanik, hoher Reifenverschleiß. Pro: Niedrige Mängelquote beim TÜV, rostresistente Karosserie, großes Gebrauchtwagenangebot und geringer Wertverlust.

FOTOS: C. TAMM (3)



Lange Haube, kurze Überhänge. Die seitlichen Lufteinlässe erinnern an den BMW 507



Zeitlos: Cockpit ohne Spielereien. Auch nach 20 Jahren rasten die fünf kurz gestuften Gänge exakt ein

### TECHNISCHE DATEN

#### Motor

Vierzylinder, vorn längs

#### Hubraum

1796 cm

#### Leistung

85 kW (115 PS) bei 5500/min

#### Antrieb

Hinterradantrieb

#### L/B/H

4025/1692/1266 mm

#### Leergewicht

1160 kg

#### 0-100 km/h

10,4 s

#### Spitze

196 km/h

#### Verbrauch

8,0 Liter\*

#### Preis

1998

46 500 Mark

2018

11 100 Euro\*\*

>> Führerschein war Autofahren ein Erlebnis, heute ist es für den Familienvater nur noch Mittel zum Zweck. Berufsbedingt pendelt er mit dem Dienstwagen viel auf der Autobahn.

So blieb der Z3 Frisos Traumauto – für Wochenendausflüge ohne Ziel, wo das pure Fahren im Fokus steht. Der BMW ist gut gealtert, seine Form nach wie vor klassisch elegant. Platziert zwischen den Exoten Z1 und Z8 kommt ihm heute die Rolle des Normalos zu. „Erstaunlich unaufgeregt“ findet Friso das 90er-Jahre-Cockpit mit einfachen Drehreglern statt leuchtenden Touchscreens. Das Dachöffnen ist ebenso simpel: Vorne am Scheibenrahmen löst Friso zwei Riegel und wirft das Verdeck hinter die Sitze. Nah an der Hinterachse sitzend, lobt er das „direkte Fahrverhalten“ und die „intensive Verbindung zur Straße“; der Z3 „verlange geradezu nach schnellen Kurven“. 115 PS erscheinen wenig, reichen zum entspannten Cruisen aber völlig aus.

Der Film-BMW hatte zwar nur 30 Sekunden Leinwandpräsenz, die Liste an Gadgets war dafür beeindruckend: Stinger-Raketen hinter den Frontscheinwerfern, Radarsystem und ein Selbstzerstörungsmechanismus – für den Agenten im Dienst Ihrer Majestät fast schon normal.

So etwas Ähnliches wie ein Radar hat Frisos VW Tiguan TDI in Form von GPS heute auch an Bord, das Raketen-system wünscht sich der ansonsten besonnene Autofahrer im Berufsverkehr öfter. „Und die Lizenz zum Töten“, sagt Jan-Friso, „hat mein alter Diesel nach Ansicht einiger ja bereits eingebaut.“

Matthias Techau

\* Testverbrauch AUTO BILD;

\*\* Zustand 2, Quelle: Classic Data



# meine **erste-liebe** bank

Jetzt günstig Ihr Traumauto finanzieren:

Ab **2,99 %\***  
eff. Jahreszins

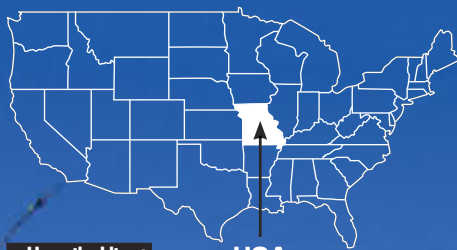


Postbank Autokredit

\* Nettodarlehensbetrag 3.000 – 50.000 Euro, Höhe der Raten 41 – 4.321 Euro, eff. Jahreszins 2,99 – 6,99 %, Gesamtbeträge 3.047 – 62.848 Euro, Laufzeit in Monaten/Anzahl der Raten 12 – 84, gebundener Sollzins p.a. 2,93 – 6,75 % (bonitätsabhängig)  
Repräsentatives Beispiel:  
Nettodarlehensbetrag 10.000 Euro, Höhe der Raten 223 Euro, Laufzeit in Monaten und Anzahl der Raten 48, Gesamtbetrag 10.671,24 Euro. Der eff. Jahreszins beträgt nur 3,29 %, der Sollzins p.a. gebunden 3,23 %. Diese Kondition erhalten 2/3 der Kunden bei Online-Abschluss eines Postbank Autokredits.  
Darlehensgeber: Deutsche Postbank AG, Friedrich-Ebert-Allee 114 – 126, 53113 Bonn.  
Stand: 12.04.2016

 **Postbank**  
Eine Bank fürs Leben.





▲ Hannibal liegt im US-Bundesstaat Missouri. Größte Stadt ist Kansas City, gefolgt von St. Louis

USA  
Missouri

# MIT DEM COMPASS AUF DEN SPUREN VON MARK TWAIN

Hannibal

St. Louis



Zwei amerikanische Originale: der Jeep Compass und der Mississippi. Der Old Man River ist 3778 Kilometer lang, entspringt in Minnesota und mündet im Golf von Mexiko



Der wohl berühmteste Schriftsteller der USA verewigte das kleine Städtchen Hannibal in seinen Büchern. Wir reisten im Jeep Compass an den Mississippi



► Der Meister und sein Schüler: Mark Twain (links) und Autor Tomas Hirschberger



Alles in Hannibal heißt irgend- wie Mark Twain. Das Hotel, der Friseur, die Restaurants, der Wald ...

**WER DEN MANN, DER SICH** Mark Twain nannte, kennenlernen möchte, muss mit Jim reden. Jim Wadell (66) ist Schauspieler, Lebenskünstler und weiß vermutlich mehr über Twain, als der selber von sich wusste. Um Jim zu treffen, musst du nach Hannibal im US-Staat Missouri reisen. Mitten ins Herz der USA. Am besten bis St. Louis fliegen, dann mit dem Auto immer Richtung Norden auf der Interstate 61.

FOTOS: HERSTELLER (4)

Rund zwei Stunden dauert die Fahrt mit unserem Jeep – auch so ein US-Original wie der Schriftsteller, dem wir in den nächsten Tagen so nahe kommen wollen wie möglich. Wer war dieser Mark Twain? Schulabrecher, genialer Geschichtenerzähler, gefeiert wie ein Popstar, gestorben einsam in tiefer Trauer.

Wir haben uns mit Jim im Java Jive verabredet, dem ältesten >>

„Die gesamte amerikanische Literatur stammt von einem Buch von Mark Twain namens Huckleberry Finn ab. Vorher gab es nichts und seitdem gab es nichts, was dem gleichkommt.“ Ernest Hemingway



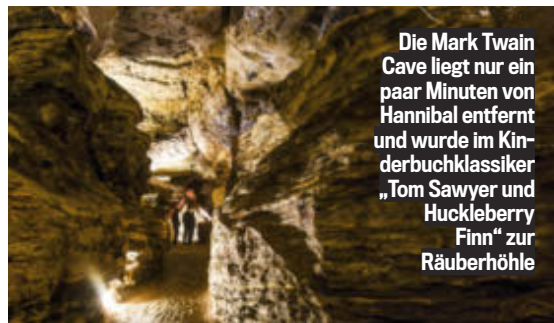
» Coffee Shop von Hannibal. Seit 1902 bewegen sich hier die Zeiger der Uhren in Zeitlupe. Wie überall in dem 17 000-Seelen-Nest. Hannibal wirkt wie ein eingemottetes Freiluftmuseum. Direkt am mächtigen Mississippi gelegen, am anderen Ufer beginnt schon Illinois.

Früher hat der wilde Strom mit seinen Schaufelraddampfern Wohlstand nach Hannibal gebracht. Seit 1837 berichtet die „Hannibal Courier Post“, Missouris älteste Zeitung, von den Menschen, die kamen, um dem kargen Landleben zu entfliehen und auf dem Old Man River ihr Glück zu suchen.

Heute ist hier vieles bröckelnde Fassade. Und alles Mark Twain. In

Hannibal, das ums Jahr 1900 noch doppelt so groß war, hat Twain seine Kindheit und Jugend verbracht. Heute reisen jährlich fast eine halbe Million Menschen aus der ganzen Welt ins Provinznest, nur wegen ihm. Schulklassen, reichlich Japaner und Chinesen, viele Deutsche. Hannibal ist wie Disneyland, mit nur einer Figur: Mark Twain. Alles ist nach ihm benannt. Der Friseursalon, Hotels, Restaurants, Brücken, Parks, der Campingplatz.

Im Alter von vier zog Twain mit seinen Eltern vom nur ein paar Meilen entfernten Florida/Missouri hierher. 1838 war das. Da hieß Twain noch Samuel Langhorne Clemens (siehe Kasten S. 42) und war ein Lausub, ein



Die Mark Twain Cave liegt nur ein paar Minuten von Hannibal entfernt und wurde im Kinderbuchklassiker „Tom Sawyer und Huckleberry Finn“ zur Räuberhöhle



« Jim Waddell gibt für Touristen ab und zu den Mark Twain. Der Bart stimmt schon mal, sein Humor auch

Disneyland für Twain-Fans: Fast eine halbe Million Touristen besuchen Hannibal jedes Jahr. Seit den Kindertagen Twains, hat sich hier nicht wirklich viel verändert



„Mark Twain war ein besonders humorvoller, aber auch tiefsinniger Mensch. Niemals gleichgültig. Er stellte Fragen, die andere nicht stellten.“

Jim Waddell, Twain-Experte

kleiner Raufbold, der nur Unsinn im Kopf hatte und jede Menge Mist verzapfte, so wie seine späteren Romanhelden Tom Sawyer und sein wilder Kumpel Huckleberry Finn.

All die Abenteuer, die die beiden in dem Kinderbuchklassiker erlebten, mit der strengen Tante Polly, dem verstoffenen Muff Potter, der süßen Becky Thatcher und dem brutalen Indianer-Joe, all das spielt hier in den Straßen von Hannibal, das in Twains Roman St. Petersburg heißt. Die reale Kulisse für eines der weltweit bekanntesten Bücher, übersetzt in über 60 Sprachen und anfangs in vielen Schulen und Bibliotheken wegen der rüden Sprache verboten. Twain war einer der ersten Autoren, die in ihren Romanen ungefiltert den vulgären Wortschatz der Straße benutzte.

Jim zeigt uns die kleine Gasse mit den restaurierten Holzhäusern von Twains Tante, die im Buch zu Tante Polly wurde. Daneben das Haus, in dem Twains Vater als Friedensrichter arbeitete und natürlich den weißen Lattenzaun, den Tom Sawyer ständig zur Strafe streichen musste, dies aber von Freunden erledigen ließ.

Als Twains Vater starb, war er gerade elf, musste die Schule verlassen, machte eine Lehre als Schriftsetzer, heuerte als Lotse auf einem Mississippi-dampfer an, wurde Goldgräber im Wilden Westen, Reporter und schließlich eine Art Weltstar der Literatur. Es heißt, er war so berühmt, dass Post ihn auch erreichte, wenn sie mit „Mark Twain – irgendwo“ adressiert war.

Wenn er Vorlesungen hielt, gab es regelmäßig Menschaufläufe und Tumulte um die besten Plätze. Twain war ein begnadeter Erzähler, Schreiber, Humorist und Satiriker. Prangerte den Rassismus an, die brutale Sklaverei,



Wiederaufgebaut: Twains Geburtshaus. 1960 errichtete man als Schutz einen Shrine drumherum







Auf den Spuren des großen Schriftstellers in einem Jeep Compass. Twain selbst hatte nie ein Auto, aber einen Chauffeur

die er als Kind noch hautnah miterlebte. Er kümmerte sich um die Kleinen der Gesellschaft, weil er ja selber einer war und oft am Rande der Pleite balancierte – mit Geld konnte der berühmte Autor nie umgehen. Twain war, so weiß Jim zu berichten, extrem kommunikativ, konnte gut zuhören, war niemals arrogant, aber immer etwas zornig, und er liebte den Fortschritt. Einen Führerschein oder ein Auto besaß er allerdings nie, dafür 20 Jahre lang den gleichen Fahrer. Erst

als Kutscher und später als Chauffeur eines Automobils.

Twain machte sich über die steife Gesellschaft seiner Zeit lustig, legte sich mit der Kirche an, geißelte die Geldgier der Amerikaner und die Rolle der Banken. „Ein Bankier ist ein Kerl, der Ihnen bei schönem Wetter einen Regenschirm leiht und ihn zurückverlangt, sobald es regnet“, schrieb Twain einst in seinem typischen Humor.

Vorlagen für seine Werke fand er hier in der Umgebung Hannibals

„Die Zeit mag Wunden heilen, aber sie ist eine miserable Kosmetikerin.“  
Mark Twain

reichlich. Auf der Farm seines Onkels Daniel lauschte er als Kind in der Küche den Sklaven, wenn sie ihre Geister- und Schauergeschichten erzählten. Das faszinierte ihn und inspirierte Twain für seine späteren Storys. Doch die spielten zunächst nicht hier am Mississippi, sondern in der Ferne, in Ländern, die der normale US-Bürger zu jener Zeit höchstens aus Büchern oder Zeitungen kannte. Auch in Deutschland. Aus Geldnot war Mark Twain gezwungen, zunächst Reise-reportagen zu schreiben, dann Reisetagebücher. In „The Innocents Abroad“ (Die Arglosen im Ausland) etwa schildert Twain eine Schiffsreise nach Europa mit einem Abstecher ins Heilige Land, das er extrem kritisch beschrieb (verstept, verödet, heruntergekommen, armselig). Dieses Buch – 1869 veröffentlicht – wurde Twains erfolgreichstes Werk zu Lebzeiten.

Zurück in die Gegenwart. Wir fahren mit unserem Jeep Compass nach Florida, rund 40 Meilen von Hannibal entfernt. Dieses „fast unsichtbare Dorf“, wie es Twain in einem seiner Bücher beschrieb, ist der Geburtsort des großen Schriftstellers. Wo einst die Hütte stand, in der er 1835 zur Welt kam, erinnert heute ein Denkmal >>

Typisch Amerika: Im Memorial Shrine steht die Hütte, in der Twain geboren wurde. Ursprünglich stand sie ein paar Hundert Meter weiter im Ort Florida



FOTOS: HERSTELLER (6)



» an ihn. Die primitive Bretterbude ist längst abgebaut. Nur ein paar Hundert Meter weiter im Mark Twain State Park auf einer Anhöhe mit herrlichem Blick auf den Mark Twain Lake hat man sie wieder im Originalzustand errichtet. 1960 stülpte man schließlich einen Memorial Shrine über die Hütte, um sie vor dem Verfall zu schützen. Jetzt steht sie als Touristenattraktion mit vielen Devotionalien aus Twains privatem Besitz für ewig im Trockenen. Amerika versteht es halt, sich und seine Helden zu inszenieren.

Auf zur letzten Station unserer Autoren-Reise. Es geht zurück nach Hannibal. Wir tauchen ab. Jim nimmt uns mit in die Mark Twain Cave, eine finstere Kalksteinhöhle mit verwirrenden Labyrinth direkt vor der Stadtgrenze. Als Kind hatte Twain hier oft mit seinen Freunden gespielt. Jim erzählt, der kleine Samuel habe sich einmal in den rund vier Kilometer langen, verwinkelten Gängen so verlaufen, dass er erst nach 24 Stunden von einem Suchtrupp gerettet wurde. Später verarbeitete der Schriftsteller



Boyhood Home and Museum, hier wuchs Twain auf, daneben der berühmte Zaun



1902 besuchte Twain Hannibal ein letztes Mal und posierte fürs Foto



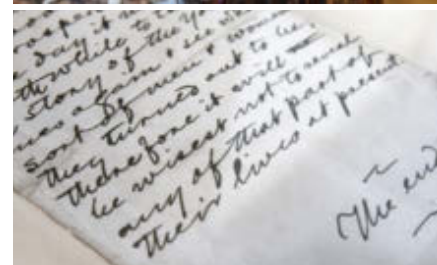
„Gott hat den Menschen erschaffen, weil er vom Affen enttäuscht war. Danach hat er auf weitere Experimente verzichtet.“

Mark Twain

Im Museum wird Mark Twain lebendig, hier sind viele Originale ausgestellt

dieses Trauma in seinem Erfolgsroman. Auch seine Helden Tom und Becky verlieben sich hoffnungslos in den Gewölben, trafen auf Indianer-Joe, der den Hungertod in der Höhle starb, und wurden schließlich gerettet. Der Schurke entsprach laut Twains Biografie übrigens ebenfalls einer realen Person. Der echte Joe überlebte allerdings die Irrfahrt in der Höhle, indem er Fledermäuse fing und verzehrte.

Heute ist die Mark Twain Cave eine Attraktion, die in der Hochsaison mehrere Hundert Touristen pro Tag anlockt. Bei konstant 15 Grad werden sie durch die Höhle geführt, staunen, wer sich an Wänden und Decken verewigt hat (sogar der legendäre Bankräuber Jesse James) und hören sich die Geschichten über den Mann an, der sich Mark Twain nannte. Den vielleicht ersten Superstar der USA. **Tom Hirschberger**

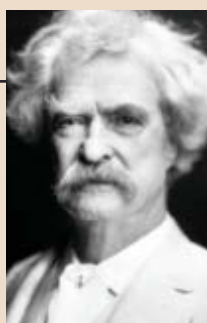


Das handschriebene Original-Manuskript von „Tom Sawyer“ liegt im Memorial Shrine, mitten im Mark Twain State Park



„Die Abenteuer des Tom Sawyer“ erreichten Weltruhm und wurden in mehr als 60 Sprachen übersetzt

## DAS LEBEN DES MARK TWAIN



Typisch Twain. Immer weiße Leinenanzüge, weiße Mähne und ein stattlicher Schnauzbart

## MIT SCHARFER ZUNGE UND FEINER IRONIE

Der amerikanische Schriftsteller Mark Twain kam am 30. November 1835 als Samuel Langhorne

nahm er die US-Gesellschaft aufs Korn, schrieb bissige Reiseberichte und setzte sich später kritisch mit Sklaverei und Rassismus auseinander. Die erfolgreichsten Jahre verbrachte Mark Twain in Hartford/Connecticut an der Ostküste der USA. 1884 gründete er seinen eigenen Verlag, dessen erste Veröffentlichung „Huckleberry Finn“ war. 1901 erhielt der Schulabbrecher den Ehrendokortitel der Universität Yale. Nach persönlichen Schicksalsschlägen (seine Frau Olivia und drei seiner vier Kinder starben vor ihm) starb Mark Twain am 21. April 1910 mit 74 Jahren in seinem Haus in Redding/Connecticut. Als gefeierte Persönlichkeit, aber einsam.

Clemens in Florida/Missouri zur Welt. Mit vier Jahren zog er in die Kleinstadt Hannibal. Seine zunächst unbeschwerte Kindheit am Mississippi gilt als Vorlage für den späteren Erfolgsroman „Die Abenteuer des Huckleberry Finn“. In seiner Zeit als auszubildender Steuermann auf einem Mississippi-Dampfer legte er sich den Künstlernamen Mark Twain zu (Twain = zwei Faden Wassertiefe). Seine ersten Geschichten erschienen ab 1864. Mit feiner Ironie



Goodbye Hannibal. Die Fahrt nach St. Louis dauert rund zwei Stunden. Es hat sich gelohnt





Mit der Cinebar Duett von Teufel holen Sie sich Stadion-Atmosphäre ins Wohnzimmer



AUTO BILD VIP-LOUNGE

# Gewinnen Sie vier Soundbars fürs Stadionfeeling zu Hause

**SIE HABEN'S NICHT** in Jogis WM-Kader geschafft? Dann haben wir ein kleines Trostpflaster für Sie: Gucken Sie die Fußball-Weltmeisterschaft zu Hause zumindest mit Fangesängen im Premium-Sound. Der Lautsprecher-Hersteller Teufel verlost in der VIP-LOUNGE vier Soundbars Cinebar Duett im Wert von jeweils 600 Euro.

Diese nur 8,5 Zentimeter flache und 96 Zentimeter breite Zwei-Wege-Tonquelle produziert laut Hersteller einen außergewöhnlich räumlichen Klang. Der virtuelle Surround-Sound entsteht

durch insgesamt zehn in die Soundbar eingebaute Einzellautsprecher. Zu dem Set gehört zudem ein kabelloser Subwoofer, der für die Wiedergabe tiefer Töne verantwortlich ist. Mit an Bord sind Bluetooth und HDMI-Anschlüsse. Über ein HDMI-Kabel wird der Fernseher mit dem Lautsprecher gekoppelt.

Und warum Bluetooth? Weil Sie so ganz einfach Ihr Smartphone oder Tablet mit der Teufel Soundbar verbinden können – um zum Beispiel YouTube- oder Spotify-Songs auf die Lautsprecher zu übertragen.

Die Soundbar hat eine integrierte Wandhalterung oder kann ins TV-Regal gestellt werden. Sie leistet 90 Watt und wurde von unseren COMPUTER BILD-Kollegen als „kleine Stereoanlage“ gelobt, die für Actionfilme genauso geeignet sei wie für laute Musik. Oder eben Fangesänge zur Fußball-Weltmeisterschaft.

Worauf warten Sie noch? Beantworten Sie einfach bis zum 8. Juli unter [www.autobild.de/vip-topangebot](http://www.autobild.de/vip-topangebot) unsere Gewinnspielfrage. Und mit etwas Glück erleben Sie zu Hause die Fußball-WM mit Stadion-Feeling. ➔



Vorteilsportal für Abonnenten

SO WERDEN SIE AUTO BILD-VIP

Bestellen Sie noch heute unter [www.autobild.de/vip-werden](http://www.autobild.de/vip-werden) ein Abonnement. Wenig später erhalten Sie Ihre Abonnementnummer, mit der Sie schon bald von den exklusiven Aktionen und Vorteilen der AUTO BILD VIP-LOUNGE profitieren können.

## ➔ RABATTCODE FÜR ABONNENTEN

## HOLEN SIE SICH DIE MÄNNERBOX XXL ZUM VORTEILSPREIS

Die Männerbox ist ein Vorteilspaket mit Produkten im Wert von 170 Euro – und kostet für AUTO BILD-Abonnenten nur unschlagbare 24,90 Euro! Jetzt gibt es die Box in der Summer-XXL-Edition! Unter anderem enthält sie, passend zur WM, ein Jogi-Trikot von Nivea Men in Größe L und den Ravensburger DFB-Teamball. Dazu gibt's einen Gutschein von Gourmetfleisch.de (Wert 10 Euro), einen von Lieferando.de (Wert 7,50 Euro) und eine Ausgabe von „Der Griller“. Außerdem enthält die Männerbox drei Dosen „28 Black“, einen Energy-Drink in den Sorten Açai, Cherry und Sour Mango-Kiwi. Für die äußere

Anwendung gibt's Pflegeprodukte für den Mann – und Grillsaucen fürs Fleisch. Coole Kombi für den perfekten WM-Sommer, oder? Sichern Sie sich jetzt unter [magazineshoppen.de/box](http://magazineshoppen.de/box) die limitierte Männerbox. Dort kostet das 170-Euro-Paket normalerweise 29,90 Euro. Mitglieder der AUTO BILD VIP-LOUNGE bekommen noch einmal fünf Euro Rabatt. Den Rabattcode finden Sie unter [www.autobild.de/vip-vorteil](http://www.autobild.de/vip-vorteil)



24,90 statt 170 Euro: Mit der Männerbox können Abonnenten in den WM-Sommer durchstarten



Kompakte E-Autos im Vergleich

# GUT FÜRS GEWISSEN.

# AUCH GUT FÜR MICH?

Klingt ja super!  
Der neue Nissan Leaf soll 378 km,  
der VW e-Golf 300 km schaffen –  
und zwar rein  
elektrisch! AUTO  
BILD prüft, was  
die beiden können



VW e-GOLF +++ LEISTUNG 136 PS +++ REICHWEITE 300 KM +++ PREIS AB 35 900 EURO



**D**IESE STORY beginnt auf der A 1, Dreieck Ahlhorner Heide, 50 km hinter Bremen. Machen wir's kurz: Auf dem Flugplatz Ahlhorner Heide liegt das Testgelände von AUTO BILD. Hier messen wir jeden Testwagen. Zehnmal Bremsen aus Tempo 100, Beschleunigung, Elastizität, das ganze Programm. 182 Kilometer sind es von der AUTO BILD-Redaktion in Hamburg zum Testgelände; dem neuen Nissan Leaf und dem VW e-Golf wäre kurz vorm Ziel fast der Saft ausgegangen. Fünf Kilometer Restreichweite beim Golf, null beim Leaf.

Sie können sich vorstellen, dass unsere Testfahrer Tom Genkel und Dirk Hansen kurzzeitig Schnappatmung hatten, so mitten auf der Autobahn, während die Akkus immer leerer wurden. Und sie schwören: „Wir sind wirklich nur 110 km/h gefahren!“

Am Ende ist alles gutgegangen. Aber wenn demnächst mal wieder einer am Stammtisch sagt: Vergesst Diesel, Elektro ist die Zukunft, erzählen Sie von dieser AUTO BILD-Story: Freitag E-Autos von Hamburg nach Ahlhorn fahren, übers Wochenende aufladen, Montag mit Verbrennern nach

Ahlhorn fahren, die E-Autos messen, testen, fotografieren. Über Nacht laden, Dienstag mit dem Verbrenner nach Ahlhorn, E-Autos nach Hamburg überführen, aufladen. Und warum der ganze Aufwand? Klaro: *Wenn hinten weder CO<sub>2</sub> noch NO<sub>x</sub> rauskommt, ist das gut fürs Gewissen.* Aber sind diese Autos auch gut für mich? Oder für Sie?

Fangen wir beim Nissan an. Wir erinnern uns: Nissan Leaf, meistverkauftes Elektroauto der Welt, kam vor sieben Jahren in den Handel. Jetzt ist die zweite Generation da. Und die ist ganz schön groß! 4,49 Meter, damit >>



**Unser Testgelände ist 182 km weit weg. Beide Autos haben es mit Ach und Krach geschafft**

Umweltschutz ist machbar, Herr Nachbar! AUTO BILD-Tester Menke und May mit VW e-Golf und Nissan Leaf vor Solar Kollektoren



**NISSAN LEAF +++ LEISTUNG 150 PS +++ REICHWEITE 378 KM +++ PREIS AB 31 950 EURO**



## Fahrzeugdaten

	NISSAN	VW
Motor Bauart	Permanentmagnet-Synchronmotor vorn	Permanentmagnet-Synchronmotor vorn
Einbaulage	110 (150)	100 (136)
kW (PS) bei U/min	320 Nm	290 Nm
max. Drehmoment	Lithium-Ionen-Batterie	Lithium-Ionen-Batterie
Batterie	40 kWh	35,8 kWh
Batteriekapazität	350 V	323 V
Batteriespannung	144 km/h	150 km/h
Höchstgeschwindigkeit	Direktübersetzung	Direktübersetzung
Getriebe	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Antrieb	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Bremsen vorn/hinten	215/50 R 17 V	205/55 R 16 Q
Testwagenbereifung	Dunlop Enasave EC300	Bridgestone Turanza T001
Reifentyp	6,5 x 17"	6 x 16"
Radgröße	14,6 kWh/100 km	12,7 kWh/100 km
Verbrauch (nach NEFZ)	378 km	300 km
Reichweite (nach NEFZ)	16 h bei 3 kW/8 h bei 6 kW	17 h bei 2,3 kW/10 h 50 min bei 3,6 kW
Ladezeiten	40 Minuten (bei k. A.)	45 Minuten (bei 40 kW)
Schnellladen	Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf
Kältemittel/Klimaanlage	Vorbeifahrgeräusch	66 dB(A)
Vorbeifahrgeräusch	Anhängelast gebr./ungebr.	keine
Anhängelast gebr./ungebr.	Kofferraumvolumen	435-k. A.
Kofferraumvolumen	Länge/Breite/Höhe	4490/1788-1995**/1530 mm
Länge/Breite/Höhe		4270/1790-2027**/1482 mm

\* berechnet auf Basis des deutschen Strommixes (527 g CO<sub>2</sub>/kWh); \*\* Breite mit Außenspiegeln

## Kosten/Garantien

Steuer pro Jahr	10 Jahre steuerfrei	10 Jahre steuerfrei
Typklassen HPF/VK/TK	17/21/18	15/20/19
Werkstattintervalle	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	3 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne
Batterie-Garantie	8 Jahre/160 000 km	8 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	3 Jahre	unbegrenzt

## Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h	3,1 s	3,2 s
	0-100 km/h	8,3 s	9,1 s
	0-130 km/h	13,6 s	15,6 s
Zwischenspur	60-100 km/h	4,4 s	5,0 s
	80-120 km/h	5,8 s	6,7 s
Leergewicht/Zuladung		1585/410 kg	1581/439 kg
Gewichtsverteilung v./h.		56/44 %	55/45 %
Wendekreis links/rechts		11,8/12,0 m	11,0/10,9 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	39,2 m	37,2 m
	aus 100 km/h warm	40,8 m	36,7 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	57 dB(A)	57 dB(A)
	bei 100 km/h	66 dB(A)	67 dB(A)
	bei 130 km/h	70 dB(A)	69 dB(A)
Testverbrauch - CO <sub>2</sub>		17,5 kWh - 92 g/km*	14,9 kWh - 79 g/km*
Reichweite		230 km	240 km

\* berechnet auf Basis des deutschen Strommixes 527 g CO<sub>2</sub>/kWh

## Preise/Ausstattung

Modell	Nissan Leaf	VW e-Golf
Grundpreis	31 950 €	35 900 €
Testwagenausstattung	Tekna (7900 €)	
4 Türen	S	S
Navigationssystem	S	S
aktive Geschwindigkeitsregelung	S	320 €
aktiver Spurhalteassistent	S	895 €
Sitzheizung vorn	S	450 €
Rückfahrkamera	S	295 €
Einparkensoren vorn und hinten	S	215 €
Klimaautomatik	S	S
LED-Scheinwerfer	S	S
Metalliclackierung	550 €	595 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	39 850 €	36 745 €* S = Serie; * inklusive Active Info Display 510 € und Licht und Sicht-Paket 335 €



Hier hockt der May: Sitzbank ist viel zu weich, Beine wegen des hohen Bodens angewinkelt



Hier sitzt der May: Golf-Fond mit Armlehne und reichlich Platz für 1,80-Meter-Kerle

>> überragt der Leaf den e-Golf um 22 Zentimeter. Merkt man aber nicht. Der Sitz vorn lässt sich nicht weit genug nach hinten schieben, wer 1,90 Meter und größer ist, wird da nicht glücklich. Hinten stöhnen schon Kleinere. Das liegt an der viel zu weichen Rückbank – und daran, dass im Fahrzeugboden die Akkus liegen und du die Beine arg anwinkeln musst. Wo wir schon mal hinten sind: Der Kofferraum ist mit Billig-Plastik ausgekleidet, wenn du da 'ne Kiste Bier reinwuchtest, hast du fiese Kratzer. Und dann diese Ladekante! Wir blicken in beiden Kofferräumen übrigens auf den Kabelsalat (keiner wird täglich das Ladekabel aufrollen und in einer Tasche verstauen) und fordern: Hey, Autobauer, geht mal bei Miele oder Vorwerk in die Lehre und guckt, wie die das mit der Aufroll-Automatik beim Staubsauger schaffen.

Ach ja: Wie wohnt es sich in einem e-Golf? So wie in jedem anderen auch. Heißt: gute Übersicht, viel Platz, bequeme Sitze vorn und hinten, er ist einfach ein Allrounder. Und leistet sich trotzdem eine Macke: Er hat (und das hätten wir von den VW-Sparprofis gar nicht erwartet) immer das große Navi an Bord. Das hat aber keinen Drehregler für laut und leise, doof!



Leaf-Cockpit: Mischung aus digital und analog, Automatikwählhebel als Gnubbel, Touchscreen



Saubere Kerle! Leaf und e-Golf fahren ohne Abgas



Abfahrt. So ein E-Auto hat immer Druck, braucht keine Gedenksekunde. Aber wenn du dauernd aufs Gas steigst wie im Autoscooter, dann leert sich die Batterie so schnell wie das Glas Bier im Hochsommer.

Was auffällt: Der Leaf wirkt auf Kopfsteinpflaster und Straßen mit Frostaufbrüchen stößig an der Vorderachse, er rumpelt, wo der Golf die Fugen glatt bügelt. Und dann trittst du beim Leaf beherzt auf die Bremse, und deine Augen werden groß und größer, weil du keinen gleichbleibenden Druckpunkt hast, die Bremse nicht genau dosieren kannst. Außerdem verzögert sie nicht so gut wie im vorbildlichen Golf. Um die 40 Meter Bremsweg sind einfach zu viel!

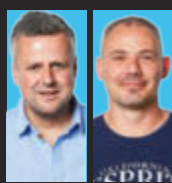
Sie wollen jetzt wissen, welchen der beiden Sie kaufen können. Ganz ehrlich? Der Leaf hat eine gemessene Reichweite von 230, der e-Golf schafft trotz kleinerer Akkus 240 km. In jedes Leben passen beide nicht, taugen für Stadt und Pendler als klassische Zweitwagen. Soll es mehr sein, könnte es Ihnen so gehen wie uns auf der A1, Autobahndreieck Ahlhorner Heide. Tom und Dirk haben gesagt, dass auch mal wer anders E-Autos aufs Testgelände fahren soll... ➔



**Golf-Cockpit:** So sieht's auch in der 85-PS-Version aus, selbsterklärend. Navi ohne Drehregler



FOTOS: T. RUDDIES (8), S. HABERLAND (2)



## FAZIT

Redakteure  
**ANDREAS MAY**  
**MIRKO MENKE**

Diesen Umweltschutz musst du dir leisten wollen! Beide, Nissan Leaf und VW e-Golf, kosten mit ein bisschen Chichi an die 40000 Euro und schaffen keine 250 Kilometer. Der Golf kann alles etwas besser – ist aber wie der Leaf nur ein Zweitwagen.

### \*\*Eco-Index-Bewertungskriterien

#### ABGASREINIGUNG

**Note 1:** Euro 6d, E-Autos

**Note 2:** Euro 6d-TEMP

**Note 3:** SCR + LNT, motormaher SCR, BPF<sup>2</sup>

**Note 4:** SCR, Gasantrieb

**Note 5:** alle anderen

#### TESTVERBRAUCH/CO<sub>2</sub>

**Note 1:** bis 100 g/km CO<sub>2</sub>

**Note 2:** bis 130 g/km

**Note 3:** bis 150 g/km

**Note 4:** bis 170 g/km

**Note 5:** alle anderen

#### VERKEHRSELASTUNG

(Länge x Breite x Gewicht)

**Note 1:** bis 6

**Note 2:** bis 12

**Note 3:** bis 15

**Note 4:** bis 18

**Note 5:** alle anderen

#### KLIMATECHNIK

**Note 1:** CO<sub>2</sub> (Serie)

**Note 2:** CO<sub>2</sub> (Aufpreis)

**Note 3:** R1234yf mit

Sicherheitstechnik/E-Auto

**Note 4:** R1234yf in Saug-

benziner oder Turbodiesel

**Note 5:** alle anderen

<sup>1</sup> LNT: NO<sub>x</sub>-Speicherkat

<sup>2</sup> BPF: Benzinpartikelfilter

# WERTUNGEN

## Karosserie

	Punkte max.
Platzangebot vorne	20
Platzangebot hinten	20
Raumgefühl	10
Kofferraum	20
Variabilität	10
Zuladung	10
Übersichtlichkeit	15
Qualitätseindruck	20
Funktionalität	15
Sicherheitsausstattung	10
<b>Karosseriewertung</b>	<b>150</b>

VW	NISSAN
17	11
15	11
8	7
12	10
5	2
5	5
11	10
17	15
13	11
4	6
<b>107</b>	<b>88</b>

## Antrieb

Beschleunigung	15
Zwischenspur	20
Höchstgeschwindigkeit	10
Ladedauer	30
Lademöglichkeiten	10
Getriebe (Bedienung)	10
Testverbrauch in kWh	30
Reichweite	50
<b>Antriebswertung</b>	<b>175</b>

12	13
6	7
3	3
21	20
7	7
7	5
25	22
19	18
<b>100</b>	<b>95</b>

## Fahrdynamik

Fahrsicherheit	20
Geradeauslauf	5
Agilität	20
Lenkung	20
Traktion	5
Wendekreis	10
Bremsen	20
<b>Fahrdynamikwertung</b>	<b>100</b>

18	18
5	5
17	17
17	16
4	4
4	4
14	6
<b>79</b>	<b>70</b>

## Connected Car

Telefon	5
Navigation	10
Onlinefunktionen/Apps	10
Audio	5
Assistenzsysteme	20
<b>Connected-Car-Wertung</b>	<b>50</b>

5	4
8	3
7	8
5	5
13	16
<b>38</b>	<b>36</b>

## Umwelt

Außenabmessungen	15
Leergewicht	20
CO <sub>2</sub> -Bilanz	10
Außengeräusche	5
<b>Umweltwertung</b>	<b>50</b>

7	6
10	10
7	7
4	5
<b>28</b>	<b>28</b>

## Komfort

Einstieg	5
Sitzposition	10
Sitze vorn	15
Sitze hinten	10
Bedienbarkeit	10
Federung	30
Innengeräusch	10
Geräuscheindruck	10
Komfortausstattung	15
Klimatisierung	10
<b>Komfortwertung</b>	<b>125</b>

VW	NISSAN
4	4
9	7
12	10
8	6
7	7
24	23
6	6
8	8
8	14
8	8
<b>94</b>	<b>93</b>

**Eigenschaftswertung 650**

**446 410**

## Kosten

Preis	50
Wiederverkauf*	15
Steuer/Versicherung	10
Wartung	10
Garantien	15
<b>Kostenwertung</b>	<b>100</b>
<b>Gesamtwertung</b>	<b>750</b>

25	19
13	14
8	7
4	4
7	8
<b>57</b>	<b>52</b>
<b>503</b>	<b>462</b>

### Platzierung

Preis in Euro	36 745	39 850
Preis pro Wertungspunkt in Euro	73,05	86,26
<b>Preis-Leistungs-Sieger</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>

1.	2.
1.	2.

\* ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf [www.autobild.de](http://www.autobild.de)



Noten von 1 bis 5\*\*

ANTEIL AN GESAMTNOTE	NISSAN	VW
Abgasreinigung 40 %	1	1
Testverbrauch/CO <sub>2</sub> -Ausstoß 30 %	1	1
Verkehrsbelastung 20 %	3	3
Klimatechnik 10 %	3	3
<b>Gesamtnote</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>
<b>Platzierung</b>	<b>1.</b>	<b>1.</b>

Beide schaffen gute Eco-Index-Werte, obwohl wir den CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit dem Strommix berechnen (500 g CO<sub>2</sub>/kWh).

## Platzierung

Punkte maximal 750



VW e-Golf  
**503**



Nissan Leaf  
**462**

Auch unter den E-Autos bester Allrounder, viel Platz, auch elektrisch bleibt er Golf.

Für seine Größe wenig Platz, im Vergleich teuer. Schwache Bremsen.





Aus dem Auspuff des Honda kommt wirklich nur Wasser. Und es ist so sauber, dass man es trinken könnte

Neuer Honda Clarity

# STILLES WASSER

Wir reden jetzt nicht über Design. Das ist beim Wasserstoff-Honda nämlich sehr gewöhnungsbedürftig. Dafür ist die Technik von morgen – und er ist soooo sauber!

**S**IE SIND SCHÜCHTERN und wollen nicht beobachtet werden? Dann kaufen Sie bloß keinen Honda Clarity! Da zeigen an jeder Ampel Menschen auf Sie, zücken ihr Handy, machen Fotos. Ob das Design des Japaners mit seinem kurzen Radstand, den langen Überhängen

und skurrilen Details nun gefällt oder nicht: Es fällt auf jeden Fall auf!

Und so spacig wie sein Äußeres ist auch die Technik des Honda. Er fährt rein elektrisch, da gewöhnen wir uns ja so langsam dran. Aber statt lange an der Steckdose Strom zu laden, produziert der Clarity ihn einfach selbst.

Unter der Haube sitzt eine Brennstoffzelle, in der Wasserstoff mit dem Sauerstoff aus unserer Luft reagiert. Dabei entstehen a) Strom und b) reines Wasser, das aus dem Auspuff tropft. Stilles Wasser statt Mief!

Klingt kompliziert – fährt sich aber ganz easy. Die Experimentalphase hat



Hier werden Sie geholfen! Setzen Sie den Blinker, erscheint ein Kamerabild des toten Winkels auf dem Monitor des Multimediasystems – super!



Aero, aber nicht dynamisch: Das Heck des Clarity erinnert an den Toyota Prius. Ziemlich lala





# STATT MIEF!

Honda längst hinter sich gelassen, alles wirkt im positiven Sinn wie bei einem Großserienauto: Startknopf drücken, Drucktaste D – und schon geht es los. Wie von anderen Elektroautos gewohnt sogar ziemlich rasant. Trotz knapp 1,9 Tonnen Leergewicht beschleunigt der Honda in 8,7 Sekunden aus dem Stand auf 100, den Zwischenspur von 60 auf Landstraßentempo erledigt der Japaner in zügigen 4,4 Sekunden. Was diese nackten Zahlen nicht hergeben, ist das Gefühl hinterm Steuer. Du fühlst dich einfach

gut, besser als alle anderen Autofahrer um dich herum, denn hinten kommt nix raus, was krank macht – kein CO<sub>2</sub>, kein NO<sub>x</sub>. Die Diskussionen um Diesel-Fahrverbote? Egal. Das saubere Gewissen am Steuer ist einfach nicht zu bezahlen.

Dazu kommt, dass ALLE anderen Autos plötzlich alt aussehen. Der TDI neben dir an der Ampel nagelt noch ein wenig lauter als sonst, selbst ein Prius mit seinem Hybridsystem und dem betagten Benziner wirkt plötzlich oldschool. Und der laut bollernde Por-

sche nebenan? Dessen Zeit scheint plötzlich abgelaufen, er wirkt uncool. Dass das Navigationssystem des Honda aus der Steinzeit stammt? Oder du die Kunststoffe im Innenraum nur dann als okay bezeichnen magst, wenn du den Clarity wirklich lieb hast? Oder der Wasserstofftank den Kofferraum derart verkleinert, dass schon drei Wasserkisten den fast fünf Meter langen Honda ausdribbeln? Ach, alles geschenkt.

Stattdessen drückst du das Gaspedal ohne schlechtes Gewissen ➤

## WEITERE WASSERSTOFF-AUTOS



### Mercedes GLC F-Cell

Nur eine Kleinserie von 150 Autos. Mit ihnen will Mercedes im Alltag Erfahrungen sammeln.



### Hyundai Nexo

Der Schönste, sieht gefälliger aus als die Konkurrenz. Startet im Sommer – 69 000 Euro.



### Toyota Mirai

Der erste in Großserie hergestellte. Kam 2016, kostet 78 600 Euro.



**Am Steuer des Honda sehen ALLE anderen Autos alt aus**

◀ Nennen wir es pragmatisch: einfache Kunststoffe, Uralt-Navi, aber gute Bedienung



**Knappe Kiste: Der Kofferraum fasst nur 334 Liter – echt wenig für ein so großes Auto**







**Kraftwerk:** Die Brennstoffzelle wandelt Wasserstoff in Energie und Wasser



**Seltener Anblick:** Ein Tank reicht im Alltag für 435 Kilometer - aber es gibt kaum Tankstellen in Deutschland



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (4), S. HABERLAND (2)

## WERTUNG



Honda Clarity Fuel Cell

### Karosserie

Geräumiger Innenraum, Sitzposition vorn für Große nicht optimal. Kofferraum durch Wasserstofftank begrenzt.

★★★★☆

### Antrieb

Außer dem Rauschen des Brennstoffzellenkompressors ist nichts zu hören. Nachdrücklicher Antritt.

★★★★☆

### Fahrdynamik

Lange Bremswege mit den Energiesparreifen des Testwagens. Fahrwerk sicher und untersteuernd ausgelegt.

★★★★☆

### Connected Car

Apple CarPlay und Android Auto sind an Bord, dazu gibt es die wichtigsten Assistenten sowie eine Remote-App.

★★★★☆

### Umwelt

Aus dem Auspuff kommt nur Wasserdampf, die Emissionen entstehen bei Produktion und Umgang mit Wasserstoff.

★★★★★

### Komfort

Geringes Geräuschniveau, komfortabel ausgelegte Federung mit kleinen Schwächen bei kurzen Stößen.

★★★★☆

### Kosten

Wiederverkauf und Langzeitkosten ungewiss, US-Kaufpreis rund 60 000 Dollar, derzeit nur Leasing möglich.

★★☆☆☆



## Fahrzeugdaten

## CLARITY FUEL CELL

Motor/Bauart	Polymerelektrolyt-Brennstoffzelle mit Synchron-Elektromotor vorn
Einbaulage	
Antriebsbatterie	Lithium-Ionen-Batterie
Leistung der Brennstoffzelle	103 kW
Systemleistung kW (PS)	130 kW (174 PS)
Nm bei U/min	300 Nm
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Getriebe	Konstantübersetzung
Antrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/45 R 18 W
Reifentyp	Bridgestone Ecopia EP160
Radgröße	7,5 x 18"
Reichweite	650 km (nach NEFZ)
Verbrauch	0,77 kg/100 km (nach NEFZ)
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	5 kg/Wasserstoff
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	k. A.
Anhängelast gebremst/ungebremst	k. A.
Kofferraumvolumen	334 l
Radstand	2750 mm
Länge/Breite/Höhe	4915/1875-2135*/1480 mm

\* Breite mit Außenspiegeln

## Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h	3,5 s
	0-100 km/h	8,7 s
	0-130/160 km/h	14,6/23,9 s
Zwischenspur	60-100 km/h	4,4 s
	80-120 km/h	6,1 s
Leergewicht/Zuladung		1863/422 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten		57/43 %
Wendekreis links/rechts		12,2/12,2 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	38,9 m
	aus 100 km/h warm	40,8 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	58 dB(A)
	bei 100 km/h	66 dB(A)
	bei 130 km/h	70 dB(A)
Testverbrauch		1,14 kg H <sub>2</sub> /100 km
Reichweite		435 km
<b>Sportverbrauch</b>		<b>1,77 kg</b>
<b>Testverbrauch</b>		<b>1,14 kg</b>
(zum Vergleich: Werksangabe)		Abweichung zur Werksangabe: <b>+48 %</b>
<b>Sparverbrauch</b>		<b>0,75 kg</b>

54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD.  
101 km Stadt und Land mit wenig Gas

» Richtung Bodenblech, die Brennstoffzelle rauscht wie eine Rakete beim Abflug – und du verstehst: Ja, so kann es wirklich gehen in Zukunft.

Zumindest dann, wenn es mehr Tankstellen gibt. Womit wir bei den Nachteilen des Honda sind. In Deutschland gibt es aktuell nur knapp 20 Möglichkeiten, den Honda vollzutanken, in fünf Jahren sollen es schon 400 H<sub>2</sub>-Tankstellen sein. Ein Kilo Wasserstoff kostet 9,50 Euro, fünf Kilo passen rein, damit sind 435 Kilometer realistische Reichweite drin. Weiterer Nachteil: Der Wasserstoff-Honda ist teuer. In den USA kostet er rund 60 000 Dollar, Preis und Wiederverkauf in Deutschland sind noch ungewiss. Auf der anderen Seite gar nicht so viel Geld für ein derart ungewöhnliches Auto mit serienmäßig gutem Gewissen. Da stören nicht einmal die Handyknipser an der Ampel. ☹



## FAZIT

Redakteure  
STEFAN VOSWINKEL  
MIRKO MENKE

Der Honda macht es einem leicht, ihn zu mögen. Der leise Antrieb überzeugt, an Bord des Clarity fühlt man sich einfach wohl. Wären da nicht die fehlende Tankstellen-Infrastruktur und der hohe Preis. Vielleicht wird das bald anders – denn Wasserstoff kann Langstrecke!

★★★★★ = sehr gut, ★★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft





**RENAULT**  
Passion for life

# Renault ZOE Deutschlands meistgekauftes Elektroauto.<sup>1</sup>



Ab **17.100,– €**<sup>2</sup>

Zzgl. ab **59,– €** mtl. Batteriemiete<sup>3</sup>

**Z.E.**

**Der 100 % elektrische Renault ZOE.**

<sup>1</sup> Quelle: KBA Dezember 2017. <sup>2</sup> Angebotspreis für einen Renault ZOE Life inklusive 5.000,– € Elektrobonus, ohne Antriebsbatterie. Der Elektrobonus enthält 2.000,– € staatlichen Umweltbonus sowie 3.000,– € Renault Elektrobonus gemäß den Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionsangeboten von Renault. Angebot gilt nur bei gleichzeitigem Abschluss eines Mietvertrags für die Antriebsbatterie mit der Renault Bank, Geschäftsbereich der RCI Banque S. A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Bei allen teilnehmenden Renault Partnern. Gültig für Privatkunden mit Kaufvertragsdatum bis zum 31.08.2018. <sup>3</sup> Zzgl. eines monatlichen Mietzins von 59,– € bei einer Jahresfahrleistung von 7.500 km. Der monatliche Mietzins deckt die Bereitstellungskosten für die Batterie sowie die Renault Z.E. Assistance ab. Bis zu 240 km ermittelte Reichweite nach NEFZ. Optional erhältlich ist das Z.E. 40 Paket mit der Z.E. 40 Batterie (41 kWh) mit bis zu 400 km ermittelter Reichweite gemäß NEFZ. Faktoren wie Fahrweise, Geschwindigkeit, Topografie, Zuladung, Außentemperatur und Nutzungsgrad elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite. Die meisten Faktoren können vom Fahrer beeinflusst werden und sollten zugunsten maximaler Reichweite stets berücksichtigt werden. Energieeffizienzklasse A+. Abbildung zeigt Renault ZOE Intens mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.



## BATTERIEN

Die Blei-Säure-Batterien installieren die VW-Ingenieure im Kofferraumboden. Anstelle des Benzinmotors ist ein Gleichstrom-Elektromotor ans Vierganggetriebe geflanscht. Er leistet 27 PS

## EINSATZ

Der erste Elektro-Golf ist zehn Jahre lang, bis 1986, als Versuchsfahrzeug unterwegs. Immer wieder werden neue Batterie- und E-Motor-Varianten ausprobiert





**STROMPARKUHR** Auch um die Infrastruktur macht sich VW damals Gedanken. Eine Idee sind Parkuhren mit eingebauter Steckdose. Für 50 Pfennig pro Stunde kann der Kunde parken und auftanken

1. Elektrische Verbindung herstellen.
2. Geld einwerfen.

**LADEDAUER** Rund zwölf Stunden muss der Golf an den Strom, bis seine 16 Bleiakkus (6 Volt) wieder vollständig aufgeladen sind. Die Reichweite beträgt 50 Kilometer



FOTOS: HISTORISCHES KONZERNARCHIV VW/CI, VOLKSWAGEN AG

**FLOTTENBETRIEB** 1981 fahren beim Stromanbieter RWE 20 „CitySTROMer“. Mit Nachladen sind 100 Kilometer am Tag möglich



**IMAGETRÄGER** Für VW ist der E-Golf ein prima Werbeträger. Sogar Formel-1-Rennfahrer „Strietzel“ Stuck setzt sich ans Steuer

Golf E

# E-MOBILITÄT IST DOCH VON GESTERN!

Sein erstes Elektroauto baut VW bereits 1976 – als Antwort auf die Ölkrise. Getankt wird der E-Golf an der Parkuhr. Für 50 Pfennig pro Stunde



# In 800 Tagen um

Juli 2017, Malaysia: Wakker mit E-Golf vor den Twin Towers in Kuala Lumpur. Erbaut hat die der Ölkonzern Petronas





# die Welt

Wiebe Wakker fährt mit einem umgebauten Golf V bis nach Australien. Bei nur 150 Kilometern echter E-Reichweite dauert das etwas länger

**E**IN GÖTTLICHER FLUCH. Eine andere Erklärung für diese doppelte Zwangspause fällt Wiebe Wakker nicht ein. Sechs Wochen lang hat der Niederländer sein E-Auto, den „Blue Bandit“, im indonesischen Surabaya repariert. Hat ohne technisches Know-how und nur mit telefonischer Unterstützung von Mechanikern aus der Heimat das explodierte Ladegerät getauscht.

Und als er endlich fertig ist? Fährt Wakker in eine riesige Wasserlache, die er zunächst für eine Pfütze hält. Folge: Wassereinbruch, Notsignale vom Batteriemanagement-System, Rückkehr in die Werkstatt nach nur einer Stunde Fahrt. „Es geht einfach alles schief“, erzählt der 31-Jährige stolz mitgenommen im Videoblog.

Wakkers Weltreise, die ihn im umgebauten Golf V Variant von seinem Heimatort Houten bis ins australische Sydney führen soll, steht im Februar scheinbar vor dem Aus. Fast zwei Jahre lang ist der Niederländer da schon unterwegs, hat Europa und den Iran durchquert, Indien und Südostasien. „Surabaya war hart“, erinnert sich Wakker, als AUTO BILD ihn Mitte Mai erreicht. „Aufgeben“, sagt er ohne Zögern, „war trotzdem nie eine Option.“

Jeder Kilometer zählt: Um Energie zu sparen, fährt Wakker oft ohne Klima und mit offenem Fenster



Der Niederländer tut das, was er schon die ganze Reise über getan hat: Er nimmt den Rückschlag hin und bittet Menschen in aller Welt um Hilfe. Fremde, die sich für sein Projekt begeistern und ihm bei Instagram, Twitter und Facebook folgen. Mit den Mitteln aus einer Crowdfunding-Kampagne lässt Wakker zwei Mechaniker einfliegen, die das E-Auto schließlich wieder zum Laufen bringen.

Das Projekt Weltreise beginnt im Januar 2014. Damals sucht Wakker, der an der Kunstuniversität Utrecht Event-Management studiert, nach einem Gegenstand für seine Abschlussarbeit. Das Thema Nachhaltigkeit begeistert ihn. Und da kommt der passionierte Reisende auf eine Idee: Er möchte versuchen, elektrisch bis nach Australien zu fahren. „Es gibt viele Vorurteile über E-Autos“, sagt Wakker. „Ich will zeigen, dass sie schon jetzt eine Alternative >>

Mai 2016, Österreich: Nach Stationen in Deutschland, Italien und der Schweiz pausieren Wiebe Wakker und sein Blue Bandit in Feldkirchen



Juni 2017, Thailand: Wakker posiert mit dem Blue Bandit auf der berühmten Backpacker-Meile Khao San Road in Bangkok

elektronisch SPEZIAL



November 2016, Iran: In Tabriz sitzt Wakker mit einem Gastgeber beim Kebab-Essen



Mai 2017, Indien: Wakker mit Blue Bandit und schwer bewaffnetem Polizisten im Nordosten

FOTOS: WIEBE WAKKER (6)







◀ April 2016, Deutschland: In Wermelskirchen findet Wakker einen Schlafplatz inmitten alter Pinball-Automaten

▼ Werkstatt, Kinder-  
etagenbett, fenster-  
lose Hotel-Kapsel: Was  
den Schlafplatz angeht, ist Wiebe Wakker  
nicht wählerisch



» sind, mit der man sogar um die Welt fahren kann.“

Wakker nennt sein Projekt „Plug me in“ (deutsch: „Schließ mich an!“). Denn als weitere Schwierigkeit kommt hinzu, dass Wakker kein Geld hat. Er ist während der Reise auf Schlafplätze, Essen und Strom von Fremden angewiesen.

Die Ausarbeitung des Projekts, die Reiseplanung und Entwicklung der Social-Media-Strategie reicht Wakker als Abschlussarbeit ein. Im August 2014 ist er graduiert, doch da fängt die Arbeit erst richtig an. Der Niederländer kreiert eine Website, sucht Sponsoren, vor allem aber: ein Elektroauto.

Der Gründer des Start-ups Bundles erklärt sich schließlich bereit, Wakker sein Fahrzeug zu leihen. Den Golf V Variant hat ein Energieunternehmen bereits 2007 zum E-Auto umgebaut.

Eckdaten: 150-kW-Elektromotor, 37-kWh-Akku, schnellladefähig mit Typ-2-Stecker. Auf dem Papier reicht eine Batterieladung für 200 Kilometer, realistisch sind 150.

Am 15. März 2016 fährt Wakker los. Ein Jahr Fahrtzeit hat er für die Strecke errechnet, doch schon nach wenigen Wochen spürt er: „Ich muss es langsamer machen. Das ist eine Chance, die man nur einmal im Leben bekommt.“ Nach drei Monaten erreicht Wakker Schweden, nach sechs Russland. Nach einem Jahr ist er im Oman angekommen. Die Reisegeschwindigkeit wird von der Reichweite des Blue Bandit bestimmt, aber auch von den Begegnungen mit Menschen. Wakker trifft E-Auto-Enthusiasten, Botschafter und Minister. Er berichtet über Nachhaltigkeitsprojekte; zwi-

schendurch arbeitet er, um Fährüberfahrten bezahlen zu können.

Überwältigt ist er von der Hilfsbereitschaft von Fremden: Als er in den Iran fährt, ist wegen der Internetzensur in der Islam-Republik auf der „Plug me in“-Karte nur ein einziger Übernachtungsplatz verzeichnet. Vor Ort trifft Wakker Auto-Blogger, die sein Anliegen verbreiten. „Einen Tag später hatte ich mehr als 100 Angebote“, erinnert sich der Niederländer. „Iran werde ich nie vergessen.“



**Am 24. Mai 2018 ist Wakker seit 800 Tagen unterwegs**



Juli 2017, Malaysia: Polizei, dein Freund und Helfer. Blue Bandit lädt an einer Polizeistation

FOTOS: WIEBE WAKKER (2)



◀ April 2017, Indien: Oft kriegt Wakker von unermögenden Menschen Essen, Bett und Strom geschenkt





November 2016, Türkei: Zwischenzeitlich geht es nur noch mit Winter-Reichweite voran

In Erinnerung bleibt Wakker wohl auch die Episode in Indien, als sein Auto mit Reifenplatzer und verschlissenen Stoßdämpfern liegen bleibt und in die nächste Stadt zur Reparatur muss. Einige Männer bieten sich an, den E-Golf auf einen Pritschen-Lkw zu verladen. Bei der Ankunft stellt sich allerdings heraus, dass sie keinen Schimmer haben, wie das Auto wieder herunterkommt. Auf der Suche nach einer Lösung durchkämmt Wakker drei Tage lang die Stadt. Schließlich wird der Golf an einem Bahnsteig abgeladen.

Wer sich auf solche Abenteuer einlässt, für den spielt Zeit wohl irgendwann keine Rolle mehr. Zwölf Tage verbringt Wakker in Osttimor damit, sein Auto zu putzen. Hintergrund: Aus Angst vor Keimen legt Australien bei der Einreise

von Dingen größten Wert auf Sauberkeit. Vor der Verschiffung wienert Wakker den Unterboden, entfernt mit einer Zahnbürste jedes Sandkorn. Am 2. Juni, hofft Wakker, kann er den Blue Bandit in Darwin in Empfang nehmen und die letzte Etappe seiner Reise angehen.

Das Geld für den Rückflug hat der Niederländer noch nicht. Ob ihm das Sorgen bereitet? Ach was. Nach mehr als zwei Jahren auf der Straße hat Wakker die Zuversicht, dass es immer eine Lösung gibt. „Ich mache alles in kleinen Schritten“, sagt er. Ganz genau so wie sein Auto. **Benjamin Gehrs**



Plötzlich berühmt: Wakker als Studiogast bei Sky News Arabia



Mai 2017, Indien: Wo immer Wakker auch ankommt, erregt er Aufsehen

Juli 2017, Malaysia: Wakker und sein Blue Bandit vor einem Tempel auf der Insel Penang



Oktober 2016, Türkei: In Doğubeyazıt bekommt der Blue Bandit Strom aus dem fünften Stock

November 2016, Iran: Ohne Allrad und mit 150 km Reichweite fährt Wakker (ein Stück) durch die Varzaneh-Wüste



elektron SPEZIAL



Fahrt im ersten  
rein elektrischen Reisebus

# NICHT NUR VON AUSSEN GRÜN

... sondern lokal  
emissionsfrei und  
leise. Der E-Fernbus  
von FlixBus fährt  
in Frankreich – und  
bald auch bei uns



**P**INKELPAUSE, 40 KILOMETER vor Amiens. Adama Sissoko hat es eilig, aufs Klo zu kommen. Der junge Mann aus einem der armen Außenbezirke von Paris ist mit einem ganz besonderen Fernbus auf dem Weg zu seiner Familie in die Kleinstadt im Norden Frankreichs.

„Wie ruhig das hier drin ist“, wundert sich Adama, als der Wagen wieder losfährt. Dass auf dem grünen Reisebus des deutschen Unternehmens FlixBus „100 % électrique“ steht, hat

er beim Einsteigen ganz übersehen. Wichtig ist ihm vielmehr, dass die 150 Kilometer lange Fahrt nur sieben Euro kostet; für den Zug hätte er zwischen 17 und 37 Euro gezahlt. „Aber dass es keine Toilette an Bord gibt...“ Sissoko lächelt. Tja, irgendwo müssen die 295-kWh-Batterien ja hin, wenn noch Platz für das Gepäck bleiben soll.

Die Firma FlixBus ist Marktführer bei Fernbusreisen in Europa (siehe Kasten S. 60). Jetzt wollen die Münchner den Trend zur Elektro-

„Schön ruhig  
hier im Bus,  
aber leider  
gibt es keine  
Toiletten.“

Passagier Adama  
Sissoko (26)



mobilität in die Reisebusbranche übertragen. Zwischen Paris und Amiens pendeln täglich zwei E-Busse des chinesischen Herstellers Yutong mit je 49 Plätzen. Im Sommer wird FlixBus auch in Deutschland die erste E-Fernbusstrecke eröffnen. Dann werden zwischen Frankfurt und Mannheim rein elektrische Busse von BYD aus China fahren. Auch sie erzeugen keine lokale Emission und im Vergleich zu gewöhnlichen Bussen so gut wie keinen Lärm.





Bitte einsteigen:  
Busfahrer  
Steve Degras  
bittet Redakteur  
Hauke Schrieber  
an Bord des  
ersten E-Fern-  
busses

elektron SPEZIAL

FOTOS: S. HABERLAND, HERSTELLER

Sonst ändert sich – bis auf das fehlende Klo – nichts im Vergleich zu allen anderen FlixBus-Fahrten: Der Bus macht auf freier Strecke konstant Tempo 90 bis 100, es gibt Klimaanlage, WLAN und Lademöglichkeiten für Handys. Und es gibt genug Stauraum für die Gitarre von Yesedenuton.

Anders als Adama schräg hinter ihm weiß der Straßenmusiker aus Venezuela ganz genau, in welchem besonderen Fernbus er sitzt: „Ich reise acht Monate quer durch Europa. Dabei soll

mein ökologischer Fußabdruck möglichst klein bleiben.“ Heißt: Der Gitarrist und Sänger will auf seiner Reise für so wenig CO<sub>2</sub>-Ausstoß wie möglich verantwortlich sein.

Auch Yesedenuton genießt die knapp zweieinhalb Stunden dauernde Fahrt mit den drei Zwischenstopps. Und tatsächlich ist das Reisen in einem E-Fernbus ein ganz neues Erlebnis: kein lauter Dieselmotor, der sich eine Steigung hochquält; keine Vibrationen. Die leider nur wenigen



„Mein ökologischer Fußabdruck soll möglichst klein bleiben.“

Yesedenuton (35), Straßenmusiker

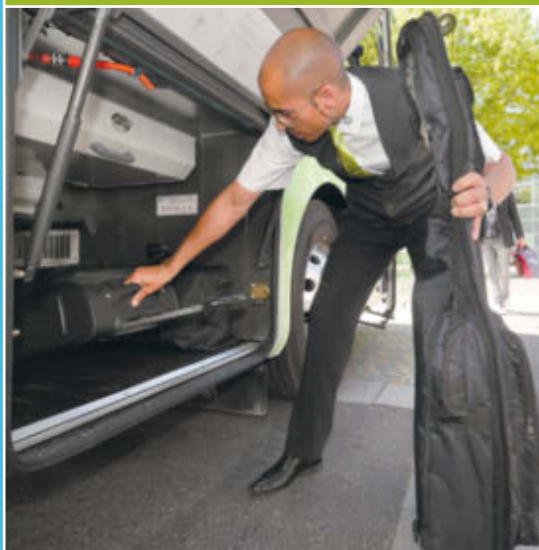
Passagiere auf der vergleichsweise kurzen Strecke haben die Augen geschlossen. Angst, dass ihr Bus mit leeren Batterien liegen bleibt, müssen sie nicht haben. Am Start sind die Akkus zu 93 Prozent geladen, im Ziel sind es noch 53 Prozent. Und das, obwohl die Reichweite der sechs Akku-Packs mit 200 Kilometern angegeben wird.

Das liegt auch an Steve Degras. Der 42-Jährige fährt seit 17 Jahren Fernbus; zurück in einen alten Diesel würde er nur ungern steigen. „Ich habe >>





**Kaum Verkehr:** Weil die Fernstraßen nördlich von Paris an diesem Freitagmittag Richtung Norden leer sind (r.), kommt der E-Fernbus überpünktlich an. Trotz der großen Akkus bleibt noch genug Platz für das Gepäck der Passagiere



**Busfahrer Steve Degras zeigt das Batteriemanagement im Heck des Busses (l.). Rechts: Auf Strom für Handy und Klimaanlage muss der Fahrgast nicht verzichten. Das Laden dauert zwischen zweieinhalb und vier Stunden (u.)**



» schnell gelernt, stromsparend zu fahren“, sagt er sichtlich stolz. Und wie? „Viel rekuperieren.“ Er betätigt den Hebel für den Tempomaten. Die Pedale benutzt Steve auf der Autobahn fast gar nicht mehr. Auch das Laden am Zielpunkt wurde schnell Routine. Einmal vollladen (90 Prozent Atomstrom, zehn Prozent Öko-Strom) kostet rund 15 Euro; das sind weniger als ein Viertel der Dieselskosten.

Dafür sind die E-Busse teurer. Rund 400 000 Euro kostet einer; die übrigen in der FlixBus-Flotte liegen bei etwa 300 000. Die beiden Busse, die nicht nur von außen grün sind, gehören der Firma B. E. Green, die auch die Fahrer bezahlt. FlixBus vermittelt die Fahrten lediglich. Die Deutschen können sich auch vorstellen, zukünftig Wasserstoff- oder Hybridbusse einzusetzen.

An der Universität von Amiens, der Endstation, steigen nur noch drei Passagiere aus. Steve fährt weiter zu der zwei Kilometer entfernten Ladestation. „Wenn sich die Verbindung nicht durchsetzt“, sagt er und schließt das Kabel an, „dann liegt das an der Route. Und nicht an meinem E-Bus.“



FOTOS: S. HAERLAND, HERSTELLER

## ➔ FLIXBUS

### EINE DEUTSCHE ERFOLGSGESCHICHTE

Die Gründung erfolgte 2011. Als zwei Jahre später der Fernbusmarkt liberalisiert wurde, startete das Münchner Unternehmen seine Busse. 2015 fusionierte FlixBus mit MeinFernbus. Seit sich der ADAC und weitere Konkurrenten zurückzogen, führt FlixBus mit heute 250 000 Verbindungen täglich und 1700 Zielen in 28 Ländern den Fernbusmarkt in Europa an. Bald wird FlixBus auch in den USA starten. Seit März bietet das Unternehmen (derzeit rund 1000 Mitarbeiter) mit FlixBus auch Fernzüge in Deutschland an.



**FAZIT**  
Redakteur  
**HAUKE SCHRIEBER**

Wer das leise Fahren in einem E-Auto genießt, der wird das Reisen in einem E-Fernbus erst recht schätzen. FlixBus ist hier Vorbild, auch wenn die ersten Verbindungen derzeit noch „kurze Fernfahrten“ sind. Mittelfristig müssen E-Busse minutenschnell geladen werden können. Dann klappt's auch von Berlin nach München.



## FLÜGEL- DUELL DER SCHRÄGEN VÖGEL

Beide laufen mit Strom und haben ein ungewöhnliches Türkonzept. Auch sonst sind Renault Twizy und Tesla Model X sehr ungewöhnliche Spezies

### MAX. DREHMOMENT

Das Drehmoment des Model X ist eine Wucht. Im Vergleich wirkt die Leistung des Twizy geradezu niedrig.



Twizy  
**33 Nm**



Model X  
**967 Nm**

### VERBRAUCH

Dafür ist der Twizy viel effizienter.

**5,8**  
kWh/  
100 km



Twizy

**22,6**  
kWh/  
100 km



Model X

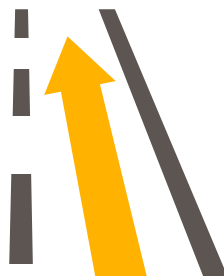
### REICHWEITE

Nach 100 Kilometern ist der Twizy leer. Der Tesla fährt wesentlich länger – wenn der Gasfuß locker bleibt.



Twizy

**100 km**



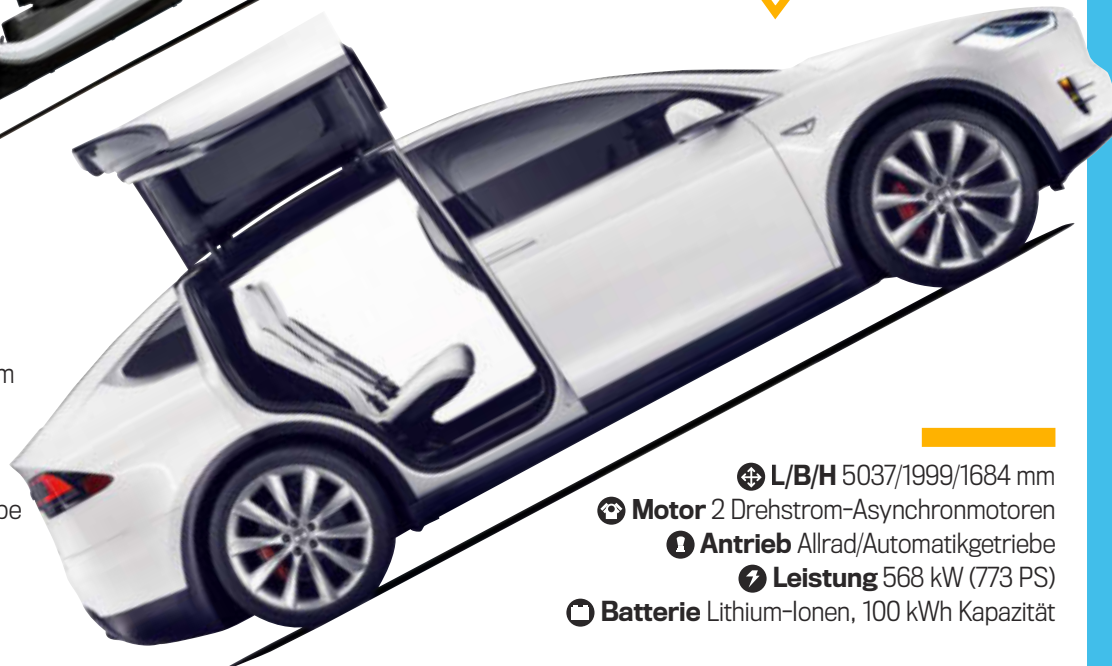
Model X

**542 km**



Renault  
Twizy

Tesla  
Model X  
P100D



- ⊕ L/B/H 2338/1237/1454 mm
- ⚙️ **Motor** Asynchron-Elektromotor 4 kW
- ⚙️ **Antrieb** Hinterrad/1-Gang-Untersetzungsgetriebe
- ⚡ **Leistung** 3,6 kW (5 PS)
- 🔋 **Batterie** Lithium-Ionen, 6,1 kWh Kapazität

- ⊕ L/B/H 5037/1999/1684 mm
- ⚙️ **Motor** 2 Drehstrom-Asynchronmotoren
- ⚙️ **Antrieb** Allrad/Automatikgetriebe
- ⚡ **Leistung** 568 kW (773 PS)
- 🔋 **Batterie** Lithium-Ionen, 100 kWh Kapazität

### NEUPREIS

**€ 6950**

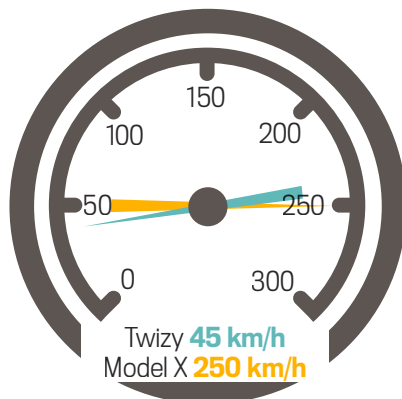
Die Batterien kosten Miete – ab 50 Euro pro Monat.

**€ 157 080**

Nach oben gibt es beim Tesla kaum Grenzen.

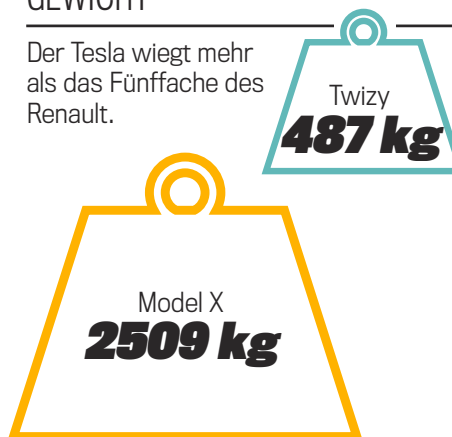
### HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Der Twizy schafft als Leichtfahrzeug 45 km/h, beim Tesla ist bei 250 Schluss.



### GEWICHT

Der Tesla wiegt mehr als das Fünffache des Renault.



FOTOS: R. RATZKE, HERSTELLER



# Großes Kino für zu Hause



Mit dem Projektor ViewSonic PX747-4K holen Sie sich Sportevents und Filme im Großbild nach Hause

1200  
Wert in Euro

## DIE FUSSBALL-WM IM GROSSBILD

Sie wollen großes Kino oder die Fußball-WM im Großbild erleben? Dann ist vielleicht der ViewSonic PX747-4K etwas für Sie. Der nach Herstellerangaben lichtstärkste 4K-UHD-Projektor seiner Klasse liefert mit 3500 ANSI-Lumen auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen ein brillantes Bild und soll Inhalte extrem detail- und kontrastreich wiedergeben. ViewSonic verlost einen Projektor ViewSonic PX747-4K für Heimkino, Private Public Viewing von Sportevents und Konsolen-Spiele. [www.viewsonic.de](http://www.viewsonic.de)



Abk.: Schweizer Franken		Schutz für Wunden		Comicfigur (... und Struppi)		Abk.: Stunde		Arzneiform		Über den Touchscreen lässt sich auch das ... steuern.	
Bundeskriminalpolizei der USA (Abk.)		3		löstige E-Mail		brit. Männernamen				fertig gekocht	
unterentwickelt; einfach		Innen ist der V60 ... und hochwertig.		aristokratisch				5			
Paradiesgarten		Luft der Lungen		Schwung		Stift im Profil v. Autoreifen		Schlag		2	
bevor		hin und ...		Sein ... ist typisch Volvo.		Freude, Vergnügen		Aristokratie		Kunort mit Salzquelle	
Tubeninhalt		13		mobile Software		Tier aus der Ferne		12		kleiner Heringsfisch	
Buch im Alten Testament		ein-fetten, schmieren		4		Salzgewinnungsanlage		Golf am Roten Meer		11	
Kanton der Schweiz		Kurzform von Gustav		jud. Gelehrter		Mohl-rück-stand		Er steht ab ... beim Händler.		beilegend, in der Anlage	
Wohltzettelkosten		Er ist ein ... von einem Mittelklasse-Kombi.		Edelstein-gewicht		Stachel-tier		Abk.: mittel-europ. Zeit		Binde-mittel (Bau-gewerbe)	
Turn-übung		miss-günstig sein		9		Camping-behau-sung		Kummer, Schmerz		svd1615-21	
kleine Schallplatte (engl.)		6		zu Mehl ver-ar-beiten		10		Mittel-meer-insel Italiens		1	
best. Artikel		Mühl-en-pro-duk-t		Gewürz							

Der Volvo V60 folgt konsequent dem ... von Volvo.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

## So machen Sie mit

Das Lösungswort ergibt sich aus den nummerierten Feldern. So können Sie uns die Lösung mitteilen: **PER TELEFON** unter **01379-309030\*** Alles Weitere hören Sie vom Band.

**PER SMS** mit **aubi + Lösungswort** an **40400\*\*** **Teilnahmeschluss: 30. Mai 2018**

Rechtsweg und Barauszahlung sind ausgeschlossen. Mitarbeiter der Axel Springer SE, ihrer Tochtergesellschaften und der am Gewinnspiel beteiligten Unternehmen dürfen nicht teilnehmen. Teilnahme ab 18 Jahren und mit Wohnsitz in Deutschland möglich.

Ausdrücklich ausgeschlossen sind Einsendungen, die beauftragte Dienstleister für ihre Kunden/Mitglieder vornehmen.

\* 50 Cent/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk deutlich teurer

\*\* 50 Cent/SMS

## Lösung aus Heft 19

### DRUCKBETANKUNG



## Gewinner aus Heft 18

Jeweils ein Reifenpannenset AirMan ResQ Tech haben gewonnen:

**INGRID KRÄMER**, 29614 Soltau  
**FRANK KOHLSCHMIDT**, 73728 Esslingen am Neckar  
**ILONA NIESTRÖ**, 02625 Bautzen  
**EGON SCHILLER**, 80469 München  
**JAKOB WOLF**, 41199 Mönchengladbach  
**MARVIN GÖTL**, 65594 Runkel  
**MANFRED THOMAS**, 59494 Soest  
**ROBERT GRIMBS**, 83088 Kiefersfelden  
**KARIN THOMSEN**, 25872 Osternfeld  
**STEFFEN SEIM**, 35325 Mücke



# Für unter 15 Euro Highspeed-Surfen



Eine Aktion von



in



## SO BUCHEN SIE DIE KLARMOBIL-FLAT

Bis einschließlich 30. Juni 2018 können Sie die Highspeed-Flat von Klarmobil über die Seite [autobild.de/go/flat](http://autobild.de/go/flat) buchen. Voraussetzungen: Sie sind volljährig und haben einen deutschen Hauptwohnsitz. Pro Haushalt können zwei Tarife gebucht werden. Ein Tarifwechsel für Bestandskunden von Klarmobil ist leider nicht möglich.

Günstig surfen & telefonieren: Exklusiv für AUTO BILD-Leser gibt's eine Highspeed-Flat zum Schnäppchenpreis!

**H**IGHSPEED-SURFEN im D-Netz mit bis zu 50 Mbps (Megabits pro Sekunde), alle Anrufe und SMS inklusive und monatlich nur 14,99 Euro zahlen? Die Tarifexperten von Klarmobil machen es möglich: AUTO BILD-Leser können sich jetzt die „Allnet Flat 24M – 2000MB“ sichern und satte 240 Euro sparen! Der Tarif schnitt im Lesertest der COMPUTER BILD-Ausgabe 11/2018 mit „gut“ ab. Im Vergleich mit anderen Allnet-Flats, die das gleiche Volumen und Tempo bieten, schneidet die Klarmobil-Flat günstiger ab (siehe Tabelle unten).

### ALLNET-FLAT FÜR 14,99 EURO

Für nur 14,99 Euro monatlich statt zum Normalpreis von 24,99 Euro bekommen Sie die „Allnet Flat 24M – 2000MB“ von Klarmobil.de. Das

müssen Sie über den Tarif wissen:

- Es gibt pro Monat eine 10-Euro-Gutschrift: Über 24 Monate sparen Sie mit der Flat 240 Euro im Vergleich zum Normaltarif. Die monatliche Zehn-Euro-Gutschrift erfolgt automatisch. Nach Ablauf der Mindestlaufzeit kostet die Flat 24,99 Euro im Monat.
- Sie haben 2000 Megabyte monatliches Highspeed-Datenvolumen und surfen mit maximal 50 Mbps durchs Netz. Das Tempo ist für viele typische Apps mehr als ausreichend. Für Facebook und fürs Surfen genügen in der Regel schon 2 Mbps, für YouTube 6 Mbps. Mit der Klarmobil-Flat sind Sie also für alle Anforderungen des mobilen Alltags gut gerüstet. Natürlich auch, um unterwegs ein paar Szenen der Fußball-WM im Stream zu sehen.
- Alle Anrufe und SMS sind inklusive:

Mit der „Allnet Flat 24M – 2000MB“ von Klarmobil können Sie ohne weitere Kosten alle deutschen Rufnummern (Festnetz und Mobilfunknetz) anrufen sowie beliebig viele SMS in deutsche Handynetze senden.

- Bonus bei Rufnummernmitnahme: Wechseln Sie mit Ihrer Rufnummer zu Klarmobil, erhalten Sie eine Gutschrift in Höhe von 25 Euro.
- Anschlusspreis: einmalig nur 9,99 Euro.
- Mindestlaufzeit: 24 Monate.
- Kündigungsfrist: Die Kündigungsfrist beträgt drei Monate zum Ende der Mindestlaufzeit. Die Kündigung muss schriftlich erfolgen, das ist aber auch per Fax möglich: entweder an 040/3 48 58 53 09 oder per Post an Klarmobil GmbH, Postfach 0661, 24752 Rendsburg. ☎

## DIE KLARMOBIL-FLAT IM VERGLEICH

Tarif/Netz	Allnet Flat 24M – 2000MB/D-Netz	Magenta Mobil S/Telekom-Netz	Allnet-Flat M Speed SIM Only/D-Netz
Preis für Telefonie	Flatrate in alle deutschen Netze (Festnetz, Mobilfunk)	Flatrate in alle deutschen Netze (Festnetz, Mobilfunk)	Flatrate in alle deutschen Netze (Festnetz, Mobilfunk)
Preis für SMS	Flatrate in alle deutschen Mobilfunknetze	Flatrate in alle deutschen Mobilfunknetze	Flatrate in alle deutschen Mobilfunknetze
Surftempo	bis 50 Mbps (für Highspeed-Surfen), nach Aufbrauchen des monatlichen Inklusiv-Volumens (2 Gigabyte) weitersurfen mit 32 Kbps	bis 50 Mbps (LTE-Highspeed), nach Aufbrauchen des monatlichen Inklusiv-Volumens (2 Gigabyte) weitersurfen mit 64 Kbps; im 1. Monat ohne Datenlimit	bis 50 Mbps (für Highspeed-Surfen), nach Aufbrauchen des monatlichen Inklusiv-Volumens (2 Gigabyte) weitersurfen mit 32 Kbps
Inklusiv-Datenvolumen ohne Drosselung	2 Gigabyte monatlich	2 Gigabyte monatlich	2 Gigabyte monatlich
Einmalige Anschlussgebühr	9,99 Euro	39,95 Euro	19,90 Euro
EU-Roaming inklusive	ja	ja	ja
Datenautomatik	nein	nein	nein
Einmaliger Bonus bei Rufnummernmitnahme	25 Euro	nein	nein
Monatliche Grundgebühr während Mindestlaufzeit	14,99 Euro (ergibt sich durch monatliche 10-Euro-Gutschrift)	30,10 Euro (für Neukunden, sonst 34,95 Euro)	17,90 Euro (ergibt sich durch monatliche 7-Euro-Gutschrift)
Grundgebühr nach Mindestlaufzeit (ab 25. Monat)	24,99 Euro	34,95 Euro	24,90 Euro
Aktionsseite	<a href="http://www.autobild.de/go/flat">www.autobild.de/go/flat</a>	-	-



# Service/

TIPPS FÜR  
ALLE AUTO-  
FAHRER

Acht Reifendruck-Kontrollsysteme im Vergleich

## RUCKZUCK UNTER DRUCK!

Zu viel oder zu wenig: Stimmt der Reifendruck nicht, kann es schnell gefährlich und teuer werden. Die Prüforganisation DEKRA hat acht Nachrüstlösungen für AUTO BILD getestet

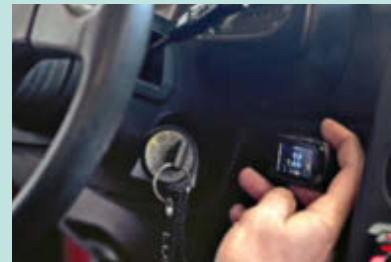
**S** EIT DEM 20. MAI gilt ein nicht funktionsfähiges Reifendruck-Kontrollsystem, kurz RDKS, als erheblicher Mangel bei der Hauptuntersuchung (HU). Das heißt: Prüforganisationen wie TÜV, DEKRA, GTÜ oder KÜS dürfen keine Plakette mehr vergeben, wenn das RDKS defekt ist. Damit gilt neben Profiltiefe und Reifenzustand nun ein drittes sicherheitsrelevantes TÜV-Kriterium bei den Reifen: der Luftdruck. Die erneuerte EU-Richtlinie gilt zwar nur für Neuwagen ab Baujahr November 2014. Doch die neue TÜV-Regel verdeutlicht, dass ein korrekter Luftdruck auch für ältere Modelle extrem wichtig ist. Die Experten der DEKRA haben für Autos ohne eingebautes Kontrollsystem acht Nachrüstlösungen getestet. Wie die Systeme funktionieren und warum sie so hilfreich sind, lesen Sie hier. >>

Bei den meisten Nachrüst-Kontrollsystemen sendet eine Ventilkappe Signale an einen Empfänger



### CAR ROVER

Tire Pressure Monitoring System



Die Lage der 12-Volt-Buchse entscheidet über die Ablesbarkeit der Reifendruckwerte

Die vier großen Sensoren des Tire Pressure Monitoring System sind schnell installiert. Zum späteren Wechseln liegt dem Set ein Werkzeug bei. Das kleine Display wird in den Zigarettanzünder gesteckt, so stört kein Kabel. Allerdings hängen Ablesbarkeit und ästhetische Beeinträchtigung des Cockpits von der Position der 12-Volt-Buchse ab. Die Bedienung über zwei Drucktasten ist fummelig und kompliziert. Die Texte der unübersichtlichen Anleitung sind auf Englisch. Positiv: Bei allen Reifen erkennt das System exakt den Druck.



### KUFUNG

TPMS Bluetooth  
Tire Pressure



Barcodes scannen und die Sensoren in der Smartphone-App den Reifen zuweisen

Ihr Smartphone haben die meisten ohnehin immer dabei, deshalb ist es sinnvoll, es als Display für ein Reifendruck-Kontrollsystem zu verwenden. Eine Halterung liefert Kufung allerdings nicht mit. Wie die extrem wuchtigen Sensoren montiert werden, erklärt sich von allein. Dann kommt man allerdings eher durch Zufall auf die Idee, nach dem Installieren die vier auf einen Zettel aufgeklebten Barcodes abzuscannen. So werden die Sensoren den Reifen in der App zugeordnet. Und Bluetooth muss immer aktiviert sein.





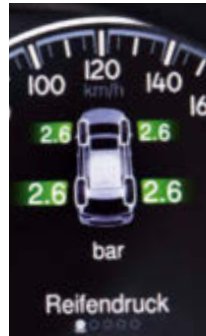
## ELV

Funk-Reifendruck-Kontrollsystem  
TM-516+SN



Das kleine Display auf der Antirutschmatte fügt sich dezent in das Cockpit ein

Das Funk-Reifendruck-Kontrollsystem von ELV ist der Preis-Leistungs-Sieger. Vor dem Aufschrauben der Sensoren müssen die Knopfzellen eingesetzt werden. Die Anleitung ist detailliert. Das beleuchtete Display lässt sich beliebig und sicher befestigen. Dank internem Akku ist es autark und kann über den Zigarettenanzünder geladen werden. Der Testwagen musste wenige Meter bewegt werden, bis alle Messwerte präzise angezeigt wurden. Blinkt die LED auf dem Gehäuse rot, heißt das: unbedingt den Reifendruck checken!



### REIFENDRUCK BEI NEUWAGEN: SO WIRD GEMESSEN

Alle Neuwagen müssen seit November 2014 im Cockpit darüber informieren, wenn mit dem Reifendruck etwas nicht stimmt. Die Hersteller setzen dabei auf indirekte und direkte Systeme. Letztere arbeiten mit einem Druck- oder Druck-Temperatur-Sensor im Reifen, der die Werte erfasst und diese Daten per Funk an einen Empfänger schickt. Vorteil: Ein Druckverlust wird sehr schnell registriert. Indirekte Systeme lassen sich mehr Zeit. Sie messen über ABS und ESP die Drehzahl der Räder und berechnen so den Reifendruck.



## ERAYAK

Tire Pressure Monitoring System  
(externe Sensoren)



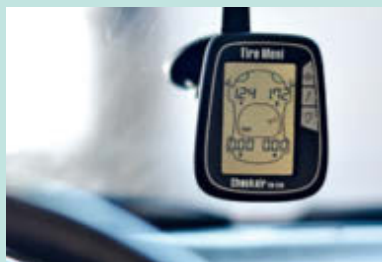
Das farbige Display warnt bei Druckverlust sowohl optisch als auch akustisch

Das System von Erayak arbeitet sehr genau. Alle fünf ermittelten Werte wurden exakt angezeigt. Der Hersteller liefert die vier Sensoren mit eingebauten Knopfzellen. Das Display wird wahlweise in der Zigarettenanzünderbuchse oder an einer Halterung befestigt, die per Klettband an die Frontscheibe oder aufs Armaturenbrett geklebt wird. Den Strom bezieht die Anzeige übers Bordnetz. Das farbige Display ist gut ablesbar, die Bedienung allerdings sehr unkomfortabel. Der Fahrer erhält Infos zu Reifendruck, Temperatur und Batterieleistung.



## TIREMONI

Checkair  
TM-210



Das große Display wird per Saugnapf sicher an der Windschutzscheibe montiert

Das Display machte im Test den hochwertigsten Eindruck: Es ist mit 4 mal 6 Zentimetern angenehm groß und per Tastendruck beleuchtbar. Der Akkubetrieb vermeidet störende Kabel, zudem ist die Stromversorgung per Zigarettenanzünder möglich. Die Anleitung ist vorbildlich. Alle Sensoren lassen sich per mitgeliefertem Diebstahlschutz sichern. Die Sensoren zeigten mit 1,79 beziehungsweise 1,82 Bar präzise Werte an, den Druckverlust registrierten sie zuverlässig. Trotz des hohen Preises ist das Set sehr zu empfehlen.



## ERAYAK

Tire Pressure Monitoring System  
(interne Sensoren)



Bei diesem System wird der Reifendruck über einen Sensor im Reifen ermittelt

Funktionsumfang, Handhabung und Display sind mit der links beschriebenen Lösung identisch. Es gibt aber einen gravierenden Unterschied: Hier werden keine Sensoren auf die Ventilkappen aufgeschraubt, sondern mit den mitgelieferten Ventilen im Inneren der Felge montiert. Reifen abziehen, Ventile entfernen, neue Ventile einbauen, Reifen wieder auf die Felge ziehen und neu auswuchten ist Profiarbeit (80 bis 120 Euro). Sicherheit und Messgenauigkeit sind dafür spitze. Abweichungen zum realen Druck gab es nicht.



## LESCARS

Solarbetriebenes Reifendruck-Kontrollsystem mit Funksensoren



Ohne Kabelgewirr wird das Display sicher auf der Antirutschmatte befestigt

Auch wenn das System ein Solarpanel besitzt, dient dieses nur der unterstützenden Aufladung. Der interne Akku muss im Auto über den Zigarettenanzünder, an der Steckdose oder am PC zusätzlich geladen werden. Die Einstelloptionen sind vielfältig, die Messergebnisse präzise, und die Bedienung ist selbst-erklärend. Achtung: In der Anleitung werden Tipps zum Tausch der Ventile gegeben. Davor warnt DEKRA-Fachmann Michael Katzer ausdrücklich: „Für Laien ist das gefährlich, weil der Ventileinsatz beschädigt werden könnte!“



## VESAFE

Tire Pressure  
Monitoring System



Auf der Antirutschmatte klebt das flache Display förmlich auf dem Armaturenbrett

Das Vesafe-System erklärt sich fast von selbst. Die Schwellenwerte für den Reifendruck sind schnell individuell festgelegt. Gleiches gilt für die maximale Temperatur, bei deren Erreichen das Display mit Solarmodul Alarm schlägt. Die 5,8 mal 1,5 Zentimeter große Anzeige ist auch im Sonnenlicht gut ablesbar. Der interne Akku kann über den Zigarettenanzünder per mitgeliefertem USB-Adapter geladen werden. Die aufgeschraubten Funksensoren werden sofort erkannt, die Messgenauigkeit ist mit einer Abweichung von 0,1 Bar gut.



## SO HABEN WIR GETESTET

Dipl.-Ing. Michael Katzer, Beauftragter für Unfallanalytik der DEKRA-Niederlassung Fulda, hat mit unseren Kollegen von AUTO BILD KLASSIK acht Reifendruck-Kontrollsysteme an einem Mazda MX-5 NA nachgerüstet. Mit einem geeichten Reifendruckmessgerät wurde in allen vier Reifen der gleiche Reifendruck von 1,8 Bar hergestellt. Dann wurde kontrolliert, wie exakt die Sensoren den jeweiligen Reifendruck erfassen. Im zweiten Schritt haben wir an einem Reifen den Druck um 0,5 Bar reduziert und überprüft, ob, und falls ja, wie präzise die Kontrollsysteme auf den Druckabfall reagieren. Zudem haben wir Montage, Handhabung und Bedienungsanleitung der Nachrüstlösungen bewertet.



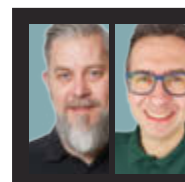
▲ Michael Katzer, DEKRA-Sachverständiger aus Fulda, schaut beim Test der acht Nachrüstlösungen ganz genau hin

» Wie wichtig der richtige Fülldruck im Reifen ist, lässt sich schnell erklären: Bei zu hohem Druck verschleißt der Reifen viel schneller. Zudem verschlechtert sich die Haftung auf der Fahrbahn. Ist hingegen zu wenig Luft im Reifen, erhöht das nicht nur den Spritverbrauch, sondern verschlechtert auch die Querdynamik. „In Kurven oder bei Ausweichmanövern ist der Reifen dann zu weich und kann die erforderlichen Kräfte nicht übertragen“, sagt Michael Katzer von der DEKRA. Bei Geradeausfahrt wird der Reifen außerdem durch die stärkeren Knetbewegungen (das „Walken“) heiß und kann bei hohen Geschwindigkeiten platzen.

Deshalb empfehlen wir eine regelmäßige Kontrolle des Luftdrucks alle zwei Wochen. Die getesteten Systeme übernehmen diesen Job und kontrollieren jederzeit den Reifennendruck. So können Sie schnell einen schleichenden Druckverlust erkennen und handeln.

Grundsätzlich gibt es zwei Nachrüstvarianten. Bei der großen Mehrheit werden die Ventilkappen durch Funksensoren ersetzt, die auf die Reifenventile geschraubt werden. Einer der Testkandidaten misst den Druck per innen liegender Sensoren. Im Idealfall dauert die Montage keine fünf Minuten.

„Der Reifenfülldruck ist das Lebenselixier eines jeden Reifens“, sagt Michael Katzer. ➔



**FAZIT**  
Redakteure  
**BENDIX KROHN UND JOCHEN WIELOCH,**  
AUTO BILD KLASSIK

Präzise messen können alle Testkandidaten. Maximale Zuverlässigkeit bieten allerdings nur innen liegende Sensoren. Bei außen liegenden empfehlen wir den Tausch der alten Ventile gegen Aluventile und das Auswuchten der Reifen. Das ist zwar umständlich und teurer, aber sicher!

## DIE ACHT GETESTETEN REIFENDRUCK-SYSTEME IM ÜBERBLICK

	<b>ELV</b> Funk-Reifendruck-Kontrollsystem TM-516+SN	<b>TIREMONI</b> Checkair TM-210	<b>VESAFE</b> Tire Pressure Monitoring System	<b>LESCARS</b> Solarbetriebenes Reifendruck-Kontrollsystem mit Funksensoren	<b>ERAYAK</b> Tire Pressure Monitoring System (externe Sensoren)	<b>ERAYAK</b> Tire Pressure Monitoring System (interne Sensoren)	<b>KUFUNG</b> TPMS Bluetooth Tire Pressure	<b>CAR ROVER</b> Tire Pressure Monitoring System
<b>Preis</b> (Anbieter)	<b>89,95 Euro</b> (Amazon)	<b>174,88 Euro</b> (Amazon)	<b>79,99 Euro</b> (Amazon)	<b>103,60 Euro</b> (Amazon)	<b>53,99 Euro</b> (Amazon)	<b>57,99 Euro</b> (Amazon)	<b>59,99 Euro</b> (Amazon)	<b>64,99 Euro</b> (Amazon)
<b>Sensoren</b>	Ventil	Ventil	Ventil	Ventil	Ventil	im Reifen	Ventil	Ventil
<b>Maße Bildschirm</b>	4 x 1,2 cm	4 x 6 cm	5,8 x 1,5 cm	6,8 x 2 cm	4,5 x 2,9 cm	4,5 x 2,9 cm	Smartphone	3 x 2 cm
<b>Befestigung</b>	Antirutsch-Pad	Saugnapf-Halterung	Antirutsch-Pad	Antirutsch-Pad	Zigarettenanzünder, Halterung	Zigarettenanzünder, Halterung	nicht mitgeliefert	Zigarettenanzünder
<b>Stromversorgung Bildschirm</b>	Zigarettenanzünder, interner Akku	Akku, Zigarettenanzünder	Solar, Zigarettenanzünder (per USB-Adapter)	Micro-USB, Solarpanel lädt zusätzlich	Zigarettenanzünder	Zigarettenanzünder	Smartphone erforderlich	Zigarettenanzünder
<b>Montage</b>	einfach; Knopfzellen einsetzen und Sensoren aufschrauben	einfach; Knopfzellen einsetzen und Sensoren aufschrauben	einfach; Sensoren auf die Ventile aufschrauben	einfach; Knopfzellen einsetzen und Sensoren aufschrauben	einfach; Sensoren auf die Ventile aufschrauben	aufwendig; Reifen müssen demontiert werden, um Sensoren an der Felge zu installieren	einfach; Sensoren montieren, App installieren, vier Barcodes scannen	einfach; Ventilkappen durch Sensoren ersetzen
<b>Bedienungsanleitung</b>	sehr detailliert mit vielen wichtigen Hinweisen	extrem ausführlich mit zahlreichen Bildern	ausführlich, Sicherheitshinweise fehlen	sehr ausführlich, gut verständlich	ausführlich, aber schlechte Übersetzung	ausführlich, aber schlechte Übersetzung	knapp, Sicherheitshinweise fehlen, grauenhafte Übersetzung	nur auf Englisch, unübersichtlich
<b>Handhabung</b>	selbsterklärend, gut bedienbar	intuitiv bedienbar	intuitiv bedienbar	intuitiv bedienbar	schlechte Bedienbarkeit durch sehr flache Tasten	schlechte Bedienbarkeit durch sehr flache Tasten	intuitiv bedienbar	nicht intuitiv, Ablesbarkeit evtl. eingeschränkt (am Zigarettenanz.)
<b>Messbereich</b>	bis 6 Bar	bis 11 Bar	bis 6 Bar	bis 3,5 Bar	bis 8 Bar	bis 8 Bar	bis 13 Bar	bis 3,5 Bar
<b>Messbereich vorn/hinten individuell anpassbar</b>	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
<b>Messgenauigkeit</b>	exakt, Abweichung um 0,1 Bar	sehr exakt, Abweichung um 0,02 Bar	exakt, Abweichung um 0,1 Bar	sehr exakt, keine Abweichung	sehr exakt, keine Abweichung	sehr exakt, keine Abweichung	exakt, Abweichung um 0,1 Bar	exakt, Abweichung um 0,1 Bar
<b>Einstellbare Limits für zu hohen/niedrigen Druck</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Einstellbares Limit für zu hohe Temperatur</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Warnung optisch</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Warnung akustisch</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Diebstahlschutz an Sensoren</b>	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✗
<b>Wertung</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

**TESTSIEGER 2018**  
PREIS-LEISTUNGSSIEGER 2018

**TESTSIEGER 2018**

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft



# FÜR GRILLGOURMETS UND FUSSBALLFANS!

Perfekter Start in den Sommer: die **MÄNNERBOX** in der XXL-Edition

Jetzt für **29,90 €** sichern!  
Wert über 170 €

**2018 summer**  
—xxL-Edition—

**DIE MÄNNERBOX**

Revsburger 3D puzzle  
Lieferando.de  
7,50€

**taft**  
FAN EDITION

**28 BLACK**

**ANKERKRAUT**  
Mein Dackel

**GRILLER**  
FEUER & FLEISCH

**Aoste**  
Stickado

**BULLSEYE**  
ORIGINAL BBQ SAUCE

**EAT ME**

**MEINS**

Jetzt versandkostenfrei bestellen unter: [magazineshoppen.de/box](https://magazineshoppen.de/box)

\* Nur Standardgröße L

**DIE MÄNNERBOX**  
Ein Produkt von

**Auto  
Bild**

**Computer  
Bild**

**Sport  
Bild**





# Secondhand

ALLES ÜBER  
GEBRAUCHT-  
WAGEN



Nissan Navara D40 ab 7000 Euro

## KANNSTEN DEN KNICKEN?

Dieser Pick-up wirkt so groß und solide wie eine Burg. Doch frühe Modelle sind von kapitalen Rahmenbrüchen bedroht

**W**AS HABEN eine Tafel Schokolade und ein früher Navara D40 gemeinsam? Beide kann man sprichwörtlich knicken. Etliche Pick-ups der Baureihe D40 gaben trotz ihres mehrere Millimeter starken Leiterraumens mit einem kapitalen „Krrrrack“ unerwartet auf. Im Untergrund rotteten sie meist von innen nach außen unbemerkt durch, bis die tödliche Kombination aus korrosiver Schwächung und Ermüdungsrisse die tragende Basis zerlegte. Dabei wirkt der Auftritt des von 2005 bis 2015 in Barcelona gebauten Pritschen-Japaners so massiv und trutzig, dass

sein Nachfolger als Teil-Allianz von Renault-Nissan und Daimler inzwischen (leicht verändert) auch als Mercedes X-Klasse und Renault Alaskan die Straßen bevölkern darf.

Der 5,22 Meter lange Midsize-Pick-up kann, wie unser ordentlich gepflegtes Fotofahrzeug von SBT Germany, mit Chrom-Lametta und dicken Rädern aufgerüstet so manchem SUV die Schau stehlen. Seine Karosserieform wirkt angesichts überschaubarer Zulassungszahlen hierzulande noch immer relativ exotisch. Die stattliche Pritschenfläche spielt zugleich mit heimlich gehegten Wünschen nach automobilier Freiheit.



Eher Pkw als Nutzfahrzeug:  
Cockpit mit Multifunktions-  
lenkrad, Zwei-Zonen-Klima  
und betagtem Infotainment





Ende Gelände: Frühe Navara D40 sind von Rahmenbrüchen betroffen. Der hohe Reparaturaufwand gleicht meist einem Totalschaden. Im Ausland gibt es Reparaturkits für Pragmatiker



### Nissan Navara 2.5 dCi Double Cab

Baujahr 2011  
Laufleistung 226 770 km  
Preis 11 600 Euro



Dieser 2,5-Liter-Diesel liefert 190 PS und 450 Newtonmeter Drehmoment. Noch besser geht der 2010 nachgereichte 3,0-Liter-V6 mit 231 PS



Hardtop-Aufbauten machen den Navara zum Maxikombi. Sein Haken verkraftet bis zu drei Tonnen



Sie adelt Pferdewirte und Bauunternehmer einen kurzen Moment zu wilden Cowboys und Abenteurern. „Man könnte ja...“ dürfte neben dem Besitz schwerer Anhänger und Baumaschinen das gängige Kaufargument sein. Der stämmige Navara sammelt mit einer guten Tonne Nutzlast weitere Pluspunkte. Die als Double Cab vermarktete Doppelkabine mit vier Türen bietet fünf Personen ausreichend Platz, Sitz- und Bedienkomfort wie im SUV und einen erhabenen Ausblick. Pick-up-Steuervorteile bei der Ein-Prozent-Regelung sind für Navara-Dienstwagenfahrer mittlerweile Geschichte.

Den Euro-NCAP-Test schloss der Navara D40 mit drei Sternen durchzuwachsen ab. Dafür punkten seine standfesten Dieselmotoren mit bürigen

Kraftreserven und – gemessen an der Größe – akzeptablen Verbräuchen um zehn Liter Diesel. Leider erfüllen sie nur die Abgasnormen Euro 4 und 5. Hier drohen Fahrverbote. Im Gegensatz zu seinem Geländewagenbruder mit Kombiheck, dem Nissan Pathfinder, setzt der Navara mit seiner 1,51 Meter langen Ladefläche und einer rustikalen Hinterachskonstruktion mit altertümlichen Blattfedern auf Wildwest-Romantik.

Genau das spürt man am Steuer schneller, als so manchem Fahrer lieb sein dürfte: Besonders unbeladen trampelt die moderne Version des Planwagens unangenehm. Das Thema Kurvendynamik stand im Lastenheft scheinbar ziemlich weit hinten. Für spürbare Besserung sorgen im Zubehör erhältliche Zusatzluftfedersets ab >>

### UNSERE ALTERNATIVEN AUS DEM



gebrauchtwagen.  
autobild.de



VW Amarok  
2.0 TDI 4Motion  
(2011)



179 PS



14 000  
Euro

#### URTEIL

★★★★☆



Toyota Hilux  
3.0 4x4  
(2011)



171 PS



15 000  
Euro

#### URTEIL

★★★★☆



Mitsubishi L200  
Pick-up 4x4  
(2011)



178 PS



11 000  
Euro

#### URTEIL

★★★★☆

FOTOS: C. BORRIES (6), H. SCHAPER (2), TWITTER/AUTODEPOTS, C. BORRIES



## INTERVIEW

ALEXANDER SELLEI,  
NISSAN DEUTSCHLAND

### „PROBLEM BEKANNT“

**AUTO BILD:** Wurde der Navara-D40-Rahmen in der Serie modifiziert, verstärkt oder besser gegen Korrosion geschützt?

Alexander Sellei, Nissan Deutschland: „Die Rahmenkonstruktion wurde nicht modifiziert. Nissan hat 2007 den Verarbeitungsprozess zum Korrosionsschutz angepasst.“

**Sind Fälle von stark korrodierten oder gebrochenen Rahmen bekannt?**

„Diese Fälle traten nur auf, wenn die Fahrzeuge entsprechend erschwerten Einsatzbedingungen unterlagen und nicht nach den Nissan-Vorgaben bzw. gar nicht gewartet wurden. Es sind uns auch Fälle von Rahmendurchbiegungen durch Korrosion bekannt.“

**Wie wird das Problem behoben?**

„Sollte ein Fahrzeug betroffen sein, wird dies bei der technischen Überprüfung bemängelt. Fahrer, die unsicher sind, sollten sich an ihren Nissan-Partner wenden. Dort wird das Fahrzeug entsprechend überprüft. Es gibt und gab jedoch keinen Rückruf.“



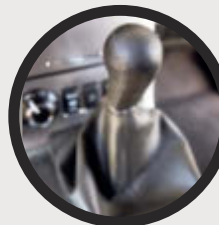
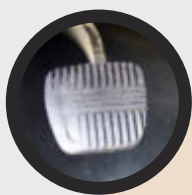
## HARTE ARBEIT FÖRDERT GEBRECHEN IM ALTER

Ein Navara wurde meist als Arbeitstier angeschafft, das zeigen seine typischen Altersgebrechen: Besonderes Augenmerk verdient der Heckteil. Neben rostigen und rissigen Längsträgern bei frühen Modellen leiden

auch jüngere Exemplare unter verschlissenen Steckachsen. Für mäßige Qualität sprechen früh verschlissene Kupplungen sowie oft bei unter 150 000 Kilometern defekte Getriebe und vielfältige Elektronikmängel.

### Kupplung

Reichlich Diesel-Drehmoment und zu schwere Anhänger sind auf Dauer zu viel.

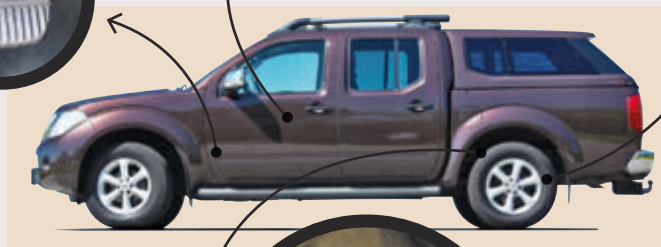
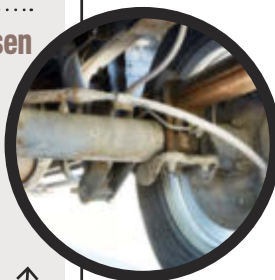


### Getriebe

Egal ob handgeschaltet oder automatisiert: Viele Navara erleiden Getriebschäden.

### Steckachsen

Achslager bekommen Laufspiel, dadurch droht ein Abreißen der Achse.



### Rahmen

Tückische Korrosionsprobleme lauern lange Zeit im Verborgenen. Die werksseitige Versiegelung war leider zu dürrig, auch unser 2011er Fotoauto blüht sichtbar.



### Elektronik

Multiple Fehler durch Masseprobleme und defekte Radsensoren.

>> rund 500 Euro ohne Einbau. Das Gesamtkonzept des Navara ist, nicht zuletzt dank des Rotstifteinsatzes in der Produktion, leider weit davon entfernt, unzerstörbar zu sein: Ein Zuschaltallrad mit Untersetzung und manueller Differenzialsperre nebst 30 Grad Böschungswinkel vorn und 26 Grad hinten sind durchaus beeindruckend, doch bei häufigen extremen Geländefahrten drohen strukturelle

Überlastungen. Überladung und Überschreitung der zulässigen Anhängelast sind weitere ungünstige Faktoren.

Wenn es trotzdem ein gebrauchter Navara D40 werden soll, gibt es in Sachen Haltbarkeit eine goldene Regel: Modelle mit der kleinsten Kabine und dem geringen Eigengewicht gelten als haltbarer. Schwere Ladungen mit ungünstigem Schwerpunkt machen frühe Navara zu rollenden Klappstühlen. ☹



## FAZIT

Mitarbeiter  
**LARS JAKUMEIT**

Wenn Navara D40, dann nur als ausgereiftes Faceliftmodell ab 2010. Finger weg von Typen, die als Dauer-Zugmaschinen und Allrad-Kleinlaster hart ran genommen wurden.

## URTEIL

★★★★☆

## AUCH IM UNTERHALT KEIN LEICHTGEWICHT

### Kosten

#### Unterhalt

Testverbrauch	10,1 l D/100 km
CO <sub>2</sub>	235 g/km
Inspektion	300–600 Euro
Haftplicht (23) <sup>1)</sup>	825 Euro
Teilkasko (20) <sup>1)</sup>	152 Euro
Vollkasko (21) <sup>1)</sup>	699 Euro
Kfz-Steuer (Euro 4)	524 Euro

#### Ersatzteilpreise<sup>2)</sup>

Lichtmaschine	603 Euro
Anlasser	660 Euro
Wasserpumpe	307 Euro
Zahnriemen	1115 Euro
Nachschalldämpfer	522 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	805 Euro
Bremsscheiben und -klötze vorn	517 Euro

### Technische Daten

Motor	Vierzylinder/vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2488 cm <sup>3</sup>
Leistung	140 kW (190 PS) bei 4000/min
Drehmoment	450 Nm bei 2000/min
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
0–100 km/h	9,5 s
Tank/Kraftstoff	80 l/Diesel
Getriebe/Antrieb	Sechsgang manuell/Allrad zusch.
L/B/H	5222/1848/1802 mm
Kofferraumvolumen	870 l
Leergewicht/Zuladung	2075/1035 kg

<sup>1)</sup> Onlinetarif der HUK24-Versicherung; Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Schadensfreiheitsklasse 1; <sup>2)</sup> Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer





# Junge Sterne glänzen dreifach: flexibel, verlässlich, überzeugend.

**Profitieren Sie jetzt beim Kauf eines gebrauchten Dieselfahrzeugs<sup>1</sup>.**

**Dank Fahrzeugrückgabeoption<sup>2</sup> den Jungen Stern nach Vertragsende einfach wieder zurückgeben.**

**3 Jahre Garantie<sup>3</sup> zusätzlich beim Kauf eines Junge Sterne Dieselfahrzeugs.**

**1.500 € Umtauschprämie<sup>4</sup> beim Tausch Ihres alten Diesels gegen ein neues Junge Sterne Fahrzeug.**

Ihr Mercedes-Benz Partner berät Sie gern zu diesem exklusiven Angebotspaket.



<sup>1</sup>Das Angebot gilt bis zum 30.06.2018 (Kauf- und Übernahmedatum in diesem Zeitraum). <sup>2</sup>Diese Option beruht auf einer Zusatzvereinbarung zwischen Ihnen und Ihrem Händler. Gültig nur im Rahmen einer Plus3-Finanzierung mit der Mercedes-Benz Bank AG. 6 Monate vor Laufzeitende haben Sie die Wahl: 1. Fahrzeug behalten und die Schlussrate weiterfinanzieren. 2. Zum vertraglich garantierten Restwert zurückgeben. 3. Schlussrate begleichen, selbst verkaufen und auf ein neues Modell umsteigen. <sup>3</sup>Angebot gilt nur für Fahrzeuge mit gültiger Junge Sterne Garantie, inklusive Garantieverlängerung für das 3. Jahr bei Kauf eines Junge Sterne Dieselfahrzeugs mit Euro-5-Norm und Euro-6-Norm. Gültig nur bei Abschluss eines Restwertprodukts der Mercedes-Benz Bank (Finanzierung oder Leasing). Gilt nicht bei Kauf eines Benziners oder Hybrids. <sup>4</sup>Umtauschprämie in Höhe von 1.500 € für gebrauchte Junge Sterne von Mercedes-Benz (Benziner, Diesel- und Hybridfahrzeuge mit Euro-6-Norm). Gebrauchte Diesel mit Euro-4-Norm (Altfahrzeug mit mind. 6 Monaten Zulassung auf Käufer) müssen – unabhängig vom Hersteller – bei teilnehmenden Mercedes-Benz Vertriebspartnern in Zahlung gegeben werden und Sie erhalten eine Umtauschprämie zusätzlich zum Ankaufspreis. Besitzer gebrauchter Diesel mit Euro-1-Norm bis Euro-3-Norm (Altfahrzeug mit mind. 6 Monaten Zulassung auf Käufer) erhalten die Umtauschprämie bei nachgewiesener Verschrottung.



## ALFA ROMEO



**Alfa Romeo Spider**, Benzin, 260 PS/191 KW, 167436 km, EZ 03/07, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverr., Wegfahrsperre, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Xenon, Einparkhilfe, Bordcomputer, Windschott, Scheckheft, Sportpaket, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Licht-/Regensensor, Armlehne, Berganfahrassistent, Lordosenstütze, Soundsystem, Allrad, **14499 €**, Tel. +49/9123-1579391, Inserats-ID 341136463

## BMW



**BMW Z4**, Benzin, 150 PS/110 KW, 106000 km, EZ 10/06, Klimaanlage, Alufelgen, Wegfahrsperre, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Bordcomputer, Windschott, Zentralverriegelung/Funkfernbed., Scheckheft, Sportsitze, HU/AU neu, Licht-/Regensensor, Reifendruckkontrolle, **10490 €**, Tel. +49/6031-6738107, Inserats-ID 342960695

## FORD



**Ford Focus**, Benzin, 101 PS/74 KW, 50700 km, EZ 05/14, Klimaanlage, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Multifunktionslenkrad, Sportsitze, Bluetooth, Freisprecheinr., Isofix, **10450 €**, Tel. +49/21332255226, Inserats-ID 342459347

## ANZEIGEN-SONDERVERÖFFENTLICHUNG

### LITERATUR

Buchtipp: „Porsche Modellautos“

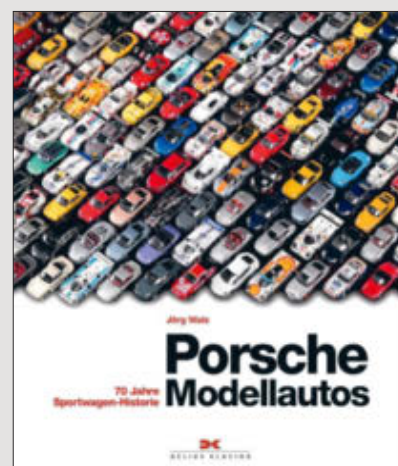
### Kleine Wunder

Was ist ein Original? Zunächst einmal das Urbild, das als Vorlage für Nachahmungen aller Art dient. Dann aber auch das unnachahmliche Ding mit dem gewissen Etwas, das wir originell finden. Dieses Porsche-Buch vereint beides:

Originale Autos in origineller Gestalt

„Porsche Modellautos“: Mit diesem großformatigen 320-Seiten-Buch verwirklicht der Journalist Jörg Walz ein einzigartiges Projekt: die Präsentation aller Porsche-Modelle – vom 70 Jahre alten

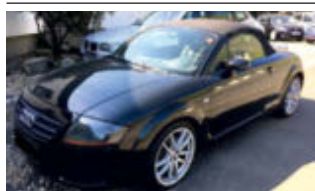
Ur-Porsche bis zur neuesten Generation und vom vertrauten Typ bis hin zum exotischsten Exemplar. Und zwar – dies ist die eigentliche Pointe – in Gestalt von Miniaturmodellen, die so raffiniert arrangiert sind, dass man auf den ersten Blick kaum glauben mag, dass es sich um winzige Nachbauten handelt.



Mit profunder Detailkenntnis, akribischer Leidenschaft und ausgefeilter Technik gelingt es Jörg Walz, die miniaturisierten Porsche im Sammlermaßstab 1:43, allesamt von der Größe eines Smartphones, mit selbigem so in Szene zu setzen, dass sie wie ihre Vorbilder aussehen. Angefangen mit der silbergrauen Nr. 1 von 1948 bis hin zum kobaltblauen 918 Hybrid von 2017: Das ganze Porsche-Programm findet sich hier, mal in verführerische Landschaften eingebettet, mal drapiert vor aparter Architektur oder scheinbar in voller Fahrt. Unwirklich wirklich, voller Straßenstaub oder spiegelblank, sorgsam mit Werbebannern und sogar mit Nummernschildern versehen.

Von besonderer Faszination sind die Rennsport-Modelle, die bis in die kleinste Einzelheit stimmig wirken, mit allem Drum und Dran und selbst mit aufklappbaren Hauben. Auch futuristische Modelle, die nie zum Einsatz kamen, finden sich hier, wie der 16-zyindrige 917-Prototyp aus der Experimentier-Werkstatt von Ferdinand Porsche. Und natürlich die Straßenrenner, all die Turbos, Targas und Carreras, Transaxle-Modelle, Vier- und Achtzylinder. Zu den besonderen Schmankerln zählen die Exoten, wie der Porsche-Trecker oder ein VW-Bulli mit Carrera-Motor.

## AUDI



**Audi TT**, Benzin, 163 PS/120 KW, 109300 km, EZ 03/06, Alufelgen, Zentralverr., Wegfahrsperre, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Xenon, Bordcomputer, Scheckheft, Sportpaket, HU/AU neu, Lederlenkrad, Soundsystem, **10490 €**, Tel. +49/1522-8525421, Inserats-ID 342776832

## CITROËN



**Citroën C4**, Benzin, 131 PS/96 KW, 58874 km, EZ 09/14, Zentralverr., Wegfahrsperre, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, MP3, Scheckheft, Multifunktionslenkrad, Kurvenlicht, HU/AU neu, Bluetooth, Freisprecheinr., Licht-/Regensensor, Armlehne, Berganfahrassistent, Lordosenstütze, **10900 €**, Tel. +49/3628-587000, Inserats-ID 343549995

## HONDA



**Honda Civic**, Diesel, 120 PS/88 KW, 107572 km, EZ 07/14, Alufelgen, Alarm, AHK, Navigation, Winterreifen, Wegfahrsperre, Dachreling, Klima, Seitenairbag, Tempomat, Bordcomputer, MP3, Kopfairbag, Zentralverr./Funkfernbed., Start/Stop-Autom., Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Bluetooth, Freisprecheinr., Isofix, Licht-/Regensensor, Einparkhilfekam., Armlehne, Berganfahrassistent, Reifendruckkontrolle, Sprachsteuerung, USB, **11950 €**, Tel. +49/46179980328, Inserats-ID 341586728

## DACIA



**Dacia Sandero**, Benzin, 90 PS/66 KW, 32462 km, EZ 04/17, Klimaanlage, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Dachreling, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Tempomat, Bordcomputer, MP3, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Bluetooth, Freisprecheinr., Isofix, **11390 €**, Tel. +49/28712965129, Inserats-ID 341314786

## LEXUS



**Lexus SC 430**, Benzin, 286 PS/210 KW, 78780 km, EZ 05/09, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverriegelung, Alarmanlage, Navigationssystem, Wegfahrsperre, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Xenon, Bordcomputer, Scheckheft, Multifunktionslenkrad, Kurvenlicht, HU/AU neu, Bluetooth, Freisprecheinr., Lederlenkrad, Soundsystem, Sprachsteuerung, Garantie, **23800 €**, Tel. +49/8944311739, Inserats-ID 336906077

## BMW



**BMW 125**, Diesel, 224 PS/165 KW, 44500 km, EZ 09/15, Schiebedach, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Klimaautomatik, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Tempomat, Einparkhilfe, Rußpartikelfilter, Start/Stop-Autom., Multifunktionslenkrad, Freisprecheinr., Regensensor, Armlehne, **10500 €**, Tel. +49/57179804004, Inserats-ID 344026605

## FIAT



**Fiat 500**, Benzin, 105 PS/77 KW, 65241 km, EZ 04/14, Klima, Alufelgen, Zentralverr., Wegfahrsperre, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Einparkhilfe, Bordcomputer, Scheckheft, Sportpaket, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Freisprecheinr., Isofix, **10450 €**, Tel. +49/6041-7519136, Inserats-ID 340503665

## MAZDA



**Mazda MX-5**, Benzin, 126 PS/93 KW, 73550 km, EZ 03/11, Klimaanlage, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Bordcomputer, MP3, Scheckheft, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, **11999 €**, Tel. +49/82319709194, Inserats-ID 339339076



## Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf [autobild.de](http://autobild.de) im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

## AUTO BILD Markt

### Online-Anzeigen

Für Privatleute zwei Inserate gratis!

Weitere Gebrauchtwagen finden Sie auf:  
**[gebrauchtwagen.autobild.de](http://gebrauchtwagen.autobild.de)**



## MERCEDES



**Mercedes-Benz SLK 200**, Benzin, 163 PS/120 KW, 125000 km, EZ 04/04, Klima, Alufelgen, Zentralverriegelung, Navigationssystem, Wegfahrsperre, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Tempomat, Xenon, Einparkhilfe, Bordcomputer, Scheckheft, Multifunktionslenkrad, Sportfahrwerk, Lichtsensor, **10666 €**, Tel. +49/45314324321, Inserats-ID 340285708

## PORSCHE



**Porsche Panamera**, Benzin, 333 PS/245 KW, 59900 km, EZ 05/12, Schiebedach, Alufelgen, Zentralverriegelung, Navigationssystem, Wegfahrsperre, Klimaautomatik, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, Tagfahrlicht, Isofix, Licht-/Regensensor, Luftfederung, **26000 €**, Tel. +49/57179804004, Inserats-ID 344026962

[www.autobild-sportscars.de](http://www.autobild-sportscars.de)

## SKODA



**Skoda Rapid/Spaceback**, Benzin, 105 PS/77 KW, 87700 km, EZ 10/14, Klimaanlage, Alufelgen, Zentralverriegelung, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, Scheckheft, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Isofix, Armlehne, Berganfahrassistent, Reifendruckkontrolle, **10490 €**, Tel. +49/73938439148, Inserats-ID 321370296

## SMART



**smart forTwo**, Benzin, 117 PS/86 KW, 12200 km, 999 cm³, Grau, Metallic, EZ 04/14, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Klimaautomatik, Traktionskontrolle, Shzg., Garantie, MP3, Scheckheft, **11999 €**, Tel. +49/28616869375, Inserats-ID 339279835

## AUTO BILD ALLRAD

Jeden Monat neu im Handel!

## TOYOTA



**Toyota Verso-S**, Benzin, 99 PS/73 KW, 31115 km, EZ 11/12, Klimaanlage, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Seitenairbag, Garantie, Bordcomputer, MP3, Start/Stop-Autom., Multifunktionslenkrad, Isofix, Einparkhilfekamera, Armlehne, Schaltwippen, USB, **10480 €**, Tel. +49/21616852900, Inserats-ID 342698986

## VW



**VW Golf**, Benzin, 122 PS/90 KW, 115100 km, EZ 11/13, Klimaanlage, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Seitenairbag, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, Scheckheft, Start/Stop-Autom., Tagfahrlicht, Bluetooth, Isofix, **10250 €**, Tel. +49/74526379261, Inserats-ID 343157007

## NUTZFAHRZEUGE



**Über 800 Ford Nutzfahrzeuge ständig auf Lager! Kostenlose Anlieferung Bundesweit!** Ford Transit Courier, Connect, Custom, Pritsche, Dreiseitenkipper, Ranger in allen Varianten als Tageszulassung oder Neuwagen SOFORT verfügbar schon ab 11.440 €. 06032/8004015, 61231 Bad Nauheim. Deutschlands größte Ford Ausstellung! Immer 2000 Ford auf Lager! [www.ford-koeigler.de](http://www.ford-koeigler.de)



**VERSCHLEUDERT: 100x KASTENWAGEN! TÄGLICH NEUE! SOFORT MITNEHMEN!** Größtenteils EURO 6 + KLIMA! Ducato, Jumper, Boxer, Transit, Daily, Master + Sprinter, meist KLIMA, z.T. AHK, 2012-2017, 2014-2018, alle Größen und Motoren, **ab 9.998,-** FINANZIERUNG AUCH FÜR SELBSTSTÄNDIGE bei Bonität! [www.noellekg.de](http://www.noellekg.de), Tel. 0202 / 40500

## AUTO BILD SPORTSCARS

Jeden Monat neu im Handel!

## WOHNMOBILE

Wir kaufen  
**Wohnmobile + Wohnwagen**  
03944-36160 [www.wm-aw.de](http://www.wm-aw.de) Fa.

## BIKES



**SkyTEAM Skymini**, 50/125 cm³, Motorradzulassung, Mini Bike, ideal für Camping u. Freizeit, 2 KW/7 KW, 89 km/h, Elektro- und Kickstarter, 64 kg, Euro4, große Modell- und Farbauswahl, sehr geringe Unterhaltskosten, steuerfrei, jetzt ab **1.099,- €**, solange Vorrat reicht, günstiger Versand direkt vom Importeur, [www.x-atv.de](http://www.x-atv.de), Tel. 0461/5 05 44-0

## MINI



**MINI Cooper Cabrio**, Benzin, 116 PS/85 KW, EZ 02/08, 46672 km, Alu., Zentralverr., Navi, Traktionskontr., Shzg., Temp., Xenon, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Multifunktionslenkrad, Sportsitze, HU/AU neu, Bluetooth, Freisprecheinr., Licht-/Regensensor, **11450 €**, Tel. +49/51170033333, Inserats-ID 341793982

## OPEL



**Opel Astra**, Benzin, 140 PS/103 KW, 30100 km, EZ 12/11, Klima, Alufelgen, Wegfahrsperre, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Einparkhilfe, MP3, Kopfairbag, Zentralverriegelung/Funkfernbed., Tagfahrlicht, HU/AU neu, Licht-/Regensensor, Garantie, **10470 €**, Tel. +49/82419169094, Inserats-ID 285485332

## PEUGEOT



**Peugeot 208**, Diesel, 92 PS/68 KW, 36955 km, EZ 03/15, Zentralverr., Wegfahrsperre, Klima, Traktionskontr., Seitenairbag, Garantie, Tempomat, Bordcomputer, Rußpartikelfilter, Start/Stop-Autom., Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Bluetooth, Freisprecheinr., Isofix, Reifendruckkontr., **10690 €**, Tel. +49/6923816188, Inserats-ID 341852003

## SEAT



**SEAT Leon**, Benzin, 105 PS/77 KW, 41095 km, EZ 08/12, Alufelgen, Zentralverriegelung, Navigationssystem, Wegfahrsperre, Klimaautomatik, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Xenon, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Scheckheft, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Kurvenlicht, HU/AU neu, Bluetooth, Freisprecheinr., Isofix, Regensensor, **10450 €**, Tel. +49/3695636469, Inserats-ID 342560994

## RENAULT



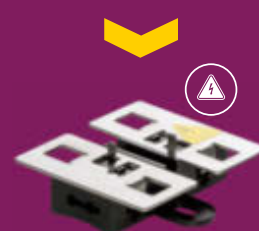
**Renault Laguna**, Benzin, 204 PS/150 KW, 71000 km, EZ 03/09, Alufelgen, el. Sitze, teilb. Rücksitzbank, Wegfahrsperre, Klimaautomatik, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Xenons, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Kopfairbag, schlüssell. Zentralverriegelung/Funkfernbed., Scheckheft, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Isofix, Regensensor, Armlehne, Lederlenkrad, Lordosenstütze, **10690 €**, Tel. +49/6062-2649148, Inserats-ID 342538998

## MARDER STOP & GO



**WIR SIND MARDERABWEHR**

## HOCHSPANNUNG IN REKORDZEIT



**„... FÜR MICH DIE BESTE LÖSUNG.“**  
(Autobild Ausgabe 3/18)

Die STOP & GO  
Hochspannungs-Innovation  
mit raffinierter  
Schneidklemmtechnik



[www.stop-go.de](http://www.stop-go.de)

**[www.autobild-klassik.de](http://www.autobild-klassik.de)**  
Jeden Monat neu im Handel!





# MILLIONENSTRAFEN FÜR DIE AUTOBAUER!

**VERBRÄUCHE** mit einem Aufschlag von über 50 Prozent laut Herstellerangabe, das ist der absolute Wahnsinn. Wir sind doch diejenigen, die regelmäßig ihren Fuhrpark erneuern und somit die Autoindustrie am Leben erhalten. Und was ist der Dank? Eine Verbrauchslüge! Da hilft nur eins: Millionenstrafen für die Autobauer, damit endlich Schluss ist mit Betrugereien.

**MARKUS KNIEST,** 31171 Nordstemmen

## Werksangabe unterbieten

Sie bemängeln den zu hohen Spritverbrauch im Vergleich zur Werksangabe. Dabei gibt es viele Tricks, den Spritkonsum deutlich zu reduzieren: gleichmäßiges Rollen bei niedriger Drehzahl, lange Auslaufphasen mit Schubabschaltung, Cruisen statt Hetze mit digitaler Fahrweise, leicht erhöhter Reifenluftdruck, Klimaanlage nur wenn nötig einschalten, Kurzstrecken vermeiden. So schaffe ich es sogar, die Werksangabe um 0,1 Liter zu unterbieten. Zudem hat man schon beim Autokauf in der Hand, wie viel Kraftstoff das Fahrzeug benötigt. SUV zum Beispiel sind in der Regel schwerer, haben einen höheren Luftwiderstand und benötigen für gleiche Fahrleistungen einen deutlich stärkeren, durstigeren Motor.

**FREDERIK LEXA**, 68519 Viernheim

## Ungeduldige Fahrer zahlen drauf

Mein Pkw hat einen Normverbrauch von 9,4 Litern, meist benötige ich gut 15 Prozent mehr. Aber wenn ich mich an gewisse Regeln halte, unterbiete ich ihn. Der niedrigste Verbrauch lag trotz eingeschalteter Klimaanlage bei 7,8 Litern. Die Verbrauchsnormen sind international, wir haben keine deutsche Extrawurst-Norm. Der ungeduldige Fahrer zahlt eben drauf. Wer allerdings, wie in Ihrem Bericht, 64 Prozent mehr verbraucht, der kann nicht Auto fahren.

**RICHARD SCHEDL**, 63906 Erlenbach

## Nicht Äpfel mit Birnen vergleichen

Der Energiemenge von fünf Liter Diesel entsprechen 5,8 Liter Benzin. Eine E-Klasse mit 5,5 Liter Dieselverbrauch dürfte also als Benziner 6,4 Liter verbrauchen und wäre da-

**LESERBRIEFE  
ZU AUSGABE 19/2018**

„Ich bekomme locker vier Ford Mustang für den Preis eines Aston Martin DB11! Mit einem V8 zum Niederknien! Und der Aston? Motor und Infotainment von Mercedes und dazu das misslungenste Heck der Autobranche.“

## Markus Weiner aus 55411 Bingen zum Vergleich Aston Martin DB11 gegen Ford Mustang

mit physikalisch genauso sparsam. Der getestete Hyundai Ioniq Elektro liegt mit unter 18 kWh auf 100 Kilometer umgerechnet bei unter zwei Liter Benzin. Leider fehlen die sparsamen E-Autos in Ihrer Tabelle völlig. Für eine erfolgreiche Mobilitäts- und Energiewende sollten wir nicht Äpfel mit Birnen vergleichen.

**ERIC MENTZEL**, 15834 Rangsdorf

## Hersteller ziehen Verbraucher über den Tisch

Alle Autoproduzenten ziehen den Verbraucher schon immer mit dicken Lügen über den Tisch, weil ihnen die Politik konsequent dabei den Rücken stärkt.

**ERICH JANOSCHEK**, 67659 Kaiserslautern

## Der kleine Mann zahlt immer!

„Und am Ende zahlt wieder der kleine Mann“ – falsch, der kleine Mann zahlt immer! Viel schlimmer ist, die Autoindustrie hat mithilfe des NEFZ und der lobbybedingten Blindheit politisch Verantwortlicher den deutschen Staat seit 1992 um Milliarden Kfz-Steuer betrogen! Der kleine Mann wurde zwar augenscheinlich mit wenig Kfz-Steuer belastet, musste aber durch falsche Verbrauchsangaben die Mehrverbräuche teuer bezahlen. Ich bin der festen Überzeugung, so mancher vermeintlich sparsame und über-  
teuerte Diesel wäre nicht verkauft worden, wären die tatsächlichen Verbräuche bekannt gewesen!

**AXEL BOLL**, 14482 Potsdam

## RAV4 Hybrid verbraucht 6,5 Liter

Es mag sein, dass Ihre Testverbräuche messtechnisch okay sind. Sie spiegeln aber nicht den Praxisverbrauch. Ich jage meinen RAV4 Hybrid nicht mit Vollgas über die Autobahn, sondern fahre maximal 130 km/h. Mein Durchschnittsverbrauch liegt bei akzeptablen 6,5 Litern.

**REINER TOEDT**, 21436 Marschacht

## A4 TDI ultra verbraucht 5,5 Liter

Mein Audi A4 TDI ultra verbraucht bei normaler Fahrweise etwa 5,5 Liter. Auf der Autobahn fahre ich je nach Verkehr 150 bis 160 km/h. Wer



kann schon auf unseren Autobahnen schneller fahren. Ein neulich ausgeliehener A6 TDI ultra verbrauchte bei einem Probewochenende bei über 400 gefahrenen Kilometern auch nur 5,6 Liter. Und da bin ich auch Stadt, Land und Autobahn gefahren. Mir ist es ein Rätsel, wie Sie mit so einem Auto auf einen Durchschnittsverbrauch von sieben Litern kommen. **AXEL WINKLER**, 72250 Freudenstadt



## SERVICE: ANHÄNGERKUPPLUNG NACHRÜSTEN

### Hinweis vermisst

Bei der Nachrüstung einer Anhängerkupplung muss bei manchen Fahrzeugen auch der Kühler geändert werden. Sowohl bei meinem Audi A4 1.8T von 2006 als auch beim 2017er Skoda Yeti meines Schwiegervaters ist das so. **OLIVER BUCHWALD**, 51503 Rösrath



## DAUERLÄUFER DER LESER

### 100 Prozent ältere Fahrzeuge

Solche Artikel lese ich sehr gern. Mir fällt immer wieder auf, dass Dauerläufer zu fast 100 Prozent ältere Fahrzeuge sind. Meine Meinung dazu: Jetzige Neufahrzeuge werden nie in den Genuss kommen, enorme Kilometerriesen zu werden. Die Gründe sind ganz einfach: Nur noch hochgezüchtete

Motörchen, oftmals Dreizylinder. Das geht auf Dauer nicht gut. **NICO LANGER**, 04567 Kitzscher

## Isuzu baut Lkw-Dieselmotoren

Ja, der Isuzu-Dieselmotor ist für hohe Laufleistung bekannt. Isuzu baut ja Dieselmotoren für Lkw. Ich kenne mehrere Opel Corsa und Combo B, die die Zweimillionenmarke geschafft haben – es kam aber immer der Rost dazwischen. Toller Bericht! **MARCO HAMDORF**, 06110 Halle/Saale



## NEUE MERCEDES A-KLASSE (HEFT 18/2018)

### Wertungsschema überarbeiten

Die Empfehlungen Ihrer Redakteure für den VW Golf, der nur die Euro-6c-Norm erfüllt, halte ich nicht für seriös. Die derzeit beste (und wirtschaftlichste) Möglichkeit, schadstoffarm einen Verbrenner zu fahren, wäre Euro 6d-TEMP, also die A-Klasse. Wegen des neuen Motors mit Partikelfilter muss die A-Klasse teurer und schwerer sein und dürfte mehr verbrauchen. Da sie aber das sparsamste Auto ist, spricht dies für den Mercedes. **JÜRGEN SCHUSTER**, 72072 Tübingen

## Zielgruppe Jungbanker

Der Begriff Baby-Benz scheint jetzt nicht mehr zutreffend. Sowohl optisch als auch preislich hat das Stuttgarter Baby endgültig seine Windeln abgelegt. Die vornehm zurückhaltende Karosserie dürfte bei der Zielgruppe „solvente Jungbanker“ angesagt sein. Da kann ich nur sagen: „Hey Mercedes!“ **CHRISTIAN EHRT**, 45699 Herten

## KONTAKT

Abonnements: 018 06 - 18 15 33\*



Leserbriefe: redaktion@autobild.de  
Kummerkasten: www.autobild.de/kuka



AUTO BILD  
Brieffach 55 10, 20350 Hamburg



\*0,20 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf \*\* 0,14 €/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk maximal 0,42 €/Min. Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen. **AXEL SPRINGER 24H-SERVICE**: Telefon: 0 18 06 - 63 00 30\*

## Impressum

**CHEFREDAKTEUR**  
Tom Drechsler (verantwortlich für den Inhalt)

**STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURE**  
Tomas Hirschberger, Stefan Voswinkel

**BERATER DES CHEFREDAKTEURS** Holger Karkheck

**GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR** Maximilian Bitter

**ART DIRECTOR** Peggy Hiltrop, Martin Klug (Stellv.)

**CHEF VOM DIENST** Mario PukSec, Jennifer Kühn (Stellv.)

**REDAKTIONSMANAGER** Andreas Borchmann

**CHEFREPORTER** Claudius Maintz

**AUTOREN** Martin Putzh, Joachim Staat

**TEST UND TECHNIK** Andreas May, Gerald Czajka (Stellv., Leiter Testabteilung), Dirk Branke, Lars Busemann, Tim Dahlgard, Jan Horn, Manfred Klangwald, Henning Klipp, Mirko Menke, Dierk Möller, Bernd Sanders

**TESTKOORDINATION** Gunnar Heisch

**DATENMANAGER** Olaf Itrich

**INVESTIGATIV UND NACHRICHTEN** Matthias Moetsch; Frank Rosin

**REPORTAGEN** Hauke Schrieber

**SERVICE** Jörg Maltzan; Bernd Volkens (Stellv.), Malte Büttner, Bendix Krohn, Stefan Szych

**KOORDINATION FOTO** Katja Genkel

**FOTOSYNCDICATION** Franziska Geertz (franziska.geertz@axelspringer.de), Michael Grossmann (michael.grossmann@autobild.de)

**GRAFIK** Arne Bahruth, Katrin Bredemeier, Svenja Herm, Nadine Hoff, Laura Kluczy, Annika Montanus, Sabine Möhle

**KOORDINATION** Thomas Lammertz

**REPRO** Hauke Johansen, Bernd Klinner, Heiko Loose, Marco Weidig

**DOKUMENTATION** Wilfried Kock

**INTERNATIONAL LICENSING** Alexander Broch (Latung), Christin Lappe, Martine Wollborn-Moons

**LESERREDAKTION** Stephan Puls

**AKTIONEN UND KOOPERATIONEN** Olaf Leichert

**FREIE MITARBEITER** Timo Ahrens, Christian Bruns, Hendrik Diekmann, Maike Dunkhase, Andreas Feßer, Sabine Franz, Benjamin Gehrs, Georg Kacher, Roland Kontry, Larson, Bettina Matern, Diether Rodatz, Mile Stevic, Matthias Techau, Thomas Wirth

**FOTOGRAFEN** Harald Almonat, Toni Bader, Christian Bittmann, Christoph Börries, Angelika Emmerling, Bernd Hanselmann, Alfred Harder, Markus Heimbach, Sven Krieger, Martin Meiners, Roman Ratzke, Thomas Ruddies, Uli Sonntag, Frank Stange, Ralf Timm

**AUTO BILD DIGITAL** Boris Pieritz (Chefredakteur), Robin Hornig (Stellv.)

**REDAKTIONSANSCHRIFT** AUTO BILD  
Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

**GESAMTANZEIGENLEITUNG**  
Benjamin Schweppe (verantwortl. für d. Inhalt d. Anzeigen)  
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 34

**HERSTELLUNG** Thomas Künne; Andy Dreyer

**VERTRIEB (EINZELVERKAUF)** DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, www.dpv.de; Vertriebsleitung: Benjamin Frank

**DRUCK** Prinovis GmbH & Co. KG, Betrieb Ahrensburg, Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg.  
Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

**ABONNEMENTS**  
Postanschrift: AUTO BILD Abo-Betreuung, Brieffach 55 30, 10867 Berlin;  
E-Mail-Bestelladresse: autobildabo@axelspringer.de  
Telefon: 0 18 06-18 15 33\* Fax: 0 18 05-60 63 03\*\*

**ONLINE-ABOSERVICE**  
24-Stunden-Aboservice auch unter www.autobild.de/laboservice  
AUTO BILD erscheint wöchentlich und kostet im Handel 2,00 Euro (inklusive 7% Umsatzsteuer) pro Heftfolge.  
Der Jahresabonnementspreis im Inland beträgt 102 Euro (51 Hefte). Bei Mitbezug des AUTO BILD MOTORSPORT-Supplements erheben wir eine zusätzliche Gebühr von zurzeit 0,10 Euro pro Heft.  
Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage.  
Ein aktuelles Abo-Angebot finden Sie auf Seite 83.  
AUTO BILD wird als Zeitschrift und digital vertrieben.  
Alle Rechte vorbehalten.  
ISSN 0930-7095  
Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische Pressespiegel erhalten Sie über die PMG Presse-Monitor GmbH, info@presse-monitor.de oder www.presse-monitor.de  
Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.autobild.de/datenschutz

**axel springer**  
auto verlag

**VERLAG** Axel Springer Auto Verlag GmbH,  
Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, www.axelspringer.de,  
Telefon: 0 40-3 47 00

**GESCHÄFTSFÜHRER** Frank Mahlberg, Christian Nienhaus

**GENERAL MANAGER** Stephan Fritz

**VERLAGSREFERENT** Florian Müller

**AUTO BILD ERSCHEINT IN 29 LÄNDERN.**  
**DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD GRUPPE:**  
Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Türkei, Griechenland, Polen, Schweiz, Österreich, Portugal, Tschechien, Bulgarien, Estland, Finnland, Slowakei, Lettland, Ungarn, Litauen, Spanien, Serbien, Montenegro, Slowenien, Rumänien, Norwegen  
**WEITERE AUSGABEN AUSSERHALB EUROPAS:**  
China, Georgien, Indonesien, Mexiko, Thailand



# Faszination

DAS  
SCHÖNSTE  
ZUM SCHLUSS



Familien-Bande:  
Audi R8 RWS und  
NSU TT sind so-  
wohl technisch als  
auch genetisch  
verwandt

FOTO: T. BADER





Sportler  
haben Heck-  
antrieb.  
Basta!

Audi R8 RWS gegen NSU TT

# ENDLICH WIEDER HECK-TICK!

Der R8 schiebt nun auch  
von hinten. Herrlich!  
So wie einst der NSU TT





◀ Leichte Neigung bereits bei sacher Kurvenfahrt – das galt 1971 als Nebeneffekt. Links: Dürres Lenkrad, spiddeiger Schaltstock

◀ Doppelt sieht besser: Halogen-Abblend- und Fernscheinwerfer. Typisches TT-Lampentrio am Heck



**E**NDLICH! Dieser Stoßseufzer war zwischen Ingolstadt und Hamburg wohl in der ganzen Republik zu hören. Endlich, nach langen acht Jahren Bauzeit, hat der Supersportler R8 das bekommen, was ein Supersportwagen mit Mittelmotor verdient: Hinterradantrieb! Statt „sicherer“ quattro-Kraftverteilung gönnt

Audi dem R8 als erstem Ringkämpfer die einzig echt dynamische Form, Motorleistung an die Räder zu leiten.

Wobei wir das „als erstem“ etwas leise nuscheln. Denn es ist nicht ganz richtig. Im Prinzip hat Audi so etwas schon vor fast 50 Jahren im Programm gehabt. Der NSU Prinz (die Marke war ab 1969 Teil der Audi NSU Auto Union AG) ließ bereits 1958 einen Motor im Heck schnurren und kraftstrotzende 30 PS auf

einen Motor im Heck schnurren und kraftstrotzende 30 PS auf

Fass! Bremse gelocht, bald so groß wie das NSU-Rad. Im TT tun's Trommeln

dürre Hinterreifen los. Prinz hieß das niedrigste Modell zu Beginn, die bösen Brüder mit markanten Doppelscheinwerfern und bis zu 70 PS hörten später auf die Namen TT und TTS.

Als Marke verwandt, sportliche Brüder im Geiste, technisch quasi eine Liga (Zwinkersmiley) – das schreit ja geradezu nach einem Vergleich der beiden. Wir haben einen NSU TT von 1971 und den Audi R8 V10 RWS über ihre DNA-Stränge schlagen lassen. In Sachen Verbreitung hat der NSU bessere Karten. Allein als TT mit 1200er-Motor ist er 49 327-mal vom Fließband gehechtet. Vom RWS will Audi dagegen nur 999 Stück montieren.

Übrigens zum größten Teil von Hand. Kein Wunder, das Modell ist ja auch eine gehörige Portion aufwendiger konstruiert. War der TT im Prinzip nur ein vom 1000er-Prinz abgeleitetes Massenmodell mit etwas Kosmetik und aufgebohrtem Motor, so gilt der R8 als extrem komplexes Mobil. Hoch drehender 5.2-Saugmotor mit zehn Zylindern in V-Form hinterm Fahrer, Aluminium-Kohlefaser-Chassis, Leichtbau bis in die Stabis, aus dem Motorsport übernommene Fahrwerksteile – so etwas setzt man nicht mal eben zu Tausenden pro Tag zusammen.

Der Kreis der Kunden ist eh klein. Man muss







Bitte nicht nachmachen: R8 als RWS kann und mag auch mal quer. Unten abgeflachtes Lenkrad - typisch Sportler der Neuzeit



▲ Tagfahrlicht als „Signatur“, LED für den Hauptscheinwerfer. Hinten Bremslicht adaptiv, Blinker „läuft“

(ziemlich) reich sein und sollte zu den echten Kennern der Sportfahrmaterie gehören – dann ist der R8 RWS das Richtige. Schließlich hat Audi nicht nur einfach das Vorderachsdifferential weggelassen und die Antriebswellen ausgebaut. Im Prinzip ist mit dem RWS ein eigenes Auto entstanden – allein über den spürbar besonderen Fahrcharakter. Aus dem braven bis –

ja, ist leider immer so gewesen – sogar untersteuernden Allradler ist eine kompromisslos kitzelnde Fahrmaschine geworden. Weniger, weil der R8 nun rund 50 Kilo weniger quattropfunde auf die Waage bringt. Der Kitzel liegt woanders.

Etwas Sportwagen-Theorie soll das



an dieser Stelle verdeutlichen. Allrad mag im Alltag schlaue sein, wenn es zum Beispiel durch den Schnee geht. So fräsen sich vier Reifen besser durch den Untergrund als zwei. Außerdem bleibt das Auto stabiler – weil beispielsweise keine durchdrehenden Hinterräder das Heck ausschwenken lassen.

Ganz anders, wenn es sportlich zur Sache geht. Hier gilt: Vorne braucht's beste Seitenführung und bloß nicht noch zusätzlichen Gripverlust durch ein zerrendes Rad, hinten wirkt packende Traktion am besten. Besonders, wenn schön viel Last drauf drückt wie bei einem Mittelmotor-Renner. Im R8 RWS geht die Rechnung nicht nur in der Theorie auf. 325 Millimeter breite Reifen mit natürlich sportlich angehauchter Gummimischung verkleben sich mit dem Asphalt, 60 Prozent der Masse liegen hinten und pressen die Hinterachse in Richtung maximale Traktion. So hakt der RWS die 100 km/h aus dem Stand heraus nach 3,7 Se- ➤

## ➔ HISTORIE



### AUDI R8 – SEIT 2006 MIT ALLRAD

2006 vorgestellt, kam der R8 zunächst mit 420 PS starkem V8, später mit V10-Motor (bis zu 560 PS). 2015 erschien die zweite Generation, als V10 plus bis 610 PS stark. Auch Handschaltung gab es im R8. Immer an Bord: 4WD.

### NSU TT: PRINZ MIT PEP



Als TT gibt es den kleinen NSU seit 1965 (Prinz 1000). Das Auto unserer Story (1200 TT) erschien ab 1967 mit 65 PS starkem 1167-Kubik-Vierzylinder. Topmodell: der TTS mit straffem Fahrwerk, Extra-Leistung (70 PS) von 1967 bis 1971.



Ein halbes Jahrhundert Heckantrieb:  
TT 1200 als klassisches Stufenheck,  
R8 als flache Sportwagen-Flunder



## Audi R8 V10 RWS

- ⚙️ **Motor** V10, Mitte längs
- 📏 **Hubraum** 5204 cm<sup>3</sup> ⚡ **Leistung** 397 kW (540 PS) bei 7800/min
- ⚙️ **max. Drehmoment** 540 Nm bei 6500/min ⚙️ **Antrieb** Heckantrieb/Siebengang-Doppelkupplung
- 📏 **L/B/H** 4426/1940/1240 mm
- 📏 **Leergewicht (DIN)** 1590 kg
- 🕒 **0-100 km/h** 3,7 s ⚡ **Spitze** 320 km/h ⚡ **Verbrauch** 12,4 l SP/100 km/h ⚡ **Abgas CO<sub>2</sub>** 283 g/km
- 💰 **Preis** ab 144000 Euro



wurschtelt der NSU den Bereich zwischen Kurvenein- und -ausgang. Wenigstens schiebt das Heck berechenbar instabil nach außen.

Wie gesagt, aus heutiger Sicht ein außerordentlich hyperaktiver Habitus. In den 70ern waren das jedoch feinste Manieren. Ein Käfer aus der Zeit wäre mit gleichem Tempo bereits in die Botanik gekrabbelt.

Unerwartet lebendig zeigt sich das 1200er-Aggregat des TT. Immerhin 65 PS bei drehfreudigen 5500 Touren treffen auf weniger als 700 Kilogramm Leergewicht. Vier Gänge sind ruckzuck am spiddeiligen Stock durchgeschaltet. Da geht zumindest subjektiv etwas. Und: Es ist eine Wonne, zuzuhören, wie der mechanisch herrlich präsente, luftgekühlte Kettenmotor seinen Sprit durch die Solexvergaser mit 34 Milli-

>> kunden ab und legt aus engen Kurven direkt ab dem Scheitelpunkt gierig zu. Klar, wer die Flunder so richtig eckig rannimmt, lässt ihren Hintern kommen, schafft den kontrollierten Drift oder stürzt mit qualmenden Reifen in Richtung Horizont. Aber – auch das ist ein Kitzel – es ist schlicht ein Riesenspaß, die 540 PS genau an diesem Drahtseil

oberhalb der Haftgrenze entlang zu balancieren.

Im NSU ist das allenfalls ein fransiger Bindfaden. Obwohl das Auto in den 70er-Jahren als Sport-Ikone galt, gurkt der TT für heutige Verhältnisse äußerst kapriziös durch Kurven. Mit viel Seitenneigung und im Prinzip bereits kurz nach dem Einlenken über die 135er-Reifchen wimmernd durch-

Vier quer, zehn längs – Schiffe versenken? Nee, Motorenkonzepte von TT und R8





## NSU TT (1971)

- Motor** Vierzylinder, hinten quer
- Hubraum** 1177 cm<sup>3</sup>
- Leistung** 48 kW (65 PS) bei 5500/min
- max. Drehmoment** 88 Nm bei 3500/min
- Antrieb** Heckantrieb/manuelles Vierganggetriebe
- L/B/H** 3793/1490/1364 mm
- Leergewicht** 685 kg
- 0-100 km/h** 13,1 s
- Spitze** 155 km/h
- Verbrauch** 8,5 l S/100 km
- Abgas CO<sub>2</sub>** 201 g/km
- Marktwert (Note 2)** 22800 Euro



## FAZIT

Redakteur  
JAN HORN

meter Durchmesser schlürft und grunzt.

Und was gibt der moderne Audi so von sich? Nur synthetisches Krächzen? Ist der FSI – den heutigen Zeiten entsprechend – saustark, aber lang-

weilig? Nichts davon. Ganz im Gegenteil. Dem V10-Aggregat verleihen wir das Prädikat Wunderwerk. Sanft und kultiviert im lockeren Dahingleiten sowie bärenstark aus dem Drehzahlkeller heraus – so sein Grundrepertoire. Dann ist da ja noch die Sache mit den Drehzahlen. Etwas mehr davon,

und der R8 rastet aus. Bis auf 8000 Touren wuchtet sich die Kurbelwelle, bei der jeweils die Pleuel der gegenüberliegenden Zylinder an je einem gemeinsamen Hubzapfen verschraubt sind. Daraus ergibt sich der besondere, ungleichförmige Zündabstand mit entsprechend einzigartigem „unruhigem“ Klangbild. Laut, satt, druckvoll, heiser – alles dabei. Und wir brüllen: Erstklassig, R8. Endlich! ☹



Glanz und Gloria:  
Koralle als Lackfarbe  
des NSU, dezenter  
Deko-Streifen am  
Audi R8 RWS

Sie trennen fast 500 PS – dennoch haben sie die gleichen Gene. Na ja, seien wir ehrlich: Das bezieht sich vorrangig auf den Stammbaum. Fest steht: Der extreme R8 RWS hat spätestens jetzt das Zeug zum Klassiker.





**AM 1. JUNI  
IM NEUEN HEFT**

Die nächste Ausgabe  
erscheint am Freitag –  
unter anderem mit  
diesen Themen:



## Wolf im Elchsgewand: der Volvo 850

Als Fünfzylinder mit 225 PS gilt  
bei diesem Youngtimer:  
Alter Schwede, jetzt fix kaufen!



## Bella Figura?

Das kann der  
Fiat Punto als  
Gebrauchter.



## Liebe geht durch den MG

Unterwegs mit dem Schauspieler-Paar  
Fritz Karl („Falk“) und Elena Uhlig.



## Vergleich der Erfolgs- SUV

Sie sind die  
Bestseller unter  
den kleinen SUV.  
Skoda Karoq  
trifft Nissan  
Qashqai und  
Renault Kadjar.

## 6 E-Roller schon ab 1279 Euro

Sie surren  
wie Bienen  
durch die  
Stadt  
und  
sorgen  
für gute  
Laune im  
Sommer.



Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

# WM COUNTDOWN 2018: 21 TAGE TOLLE ANGEBOTE!

**WM COUNTDOWN 2018:  
21 TAGE TOLLE ANGEBOTE!**



**GROSSES WM GEWINNSPIEL: 21 x 1.000 EURO\***  
Verlosung unter allen, die vom 25.05. – 14.06.18 ein Angebot bestellen.





# Heiß auf Fußball und Grillen?

Jetzt 26 Ausgaben AUTO BILD lesen und mit der MÄNNERBOX in den Sommer starten



## Ihre Vorteile

- ✓ Ihr Dankeschön: MÄNNERBOX Summer-XXL-Edition mit Produkten im Wert von über 170 €
- ✓ 26 Hefte für nur je 2 €
- ✓ Portofrei ins Haus



Exklusive Vorteile auf  
[autobild.de/vip-lounge](http://autobild.de/vip-lounge)

Jetzt bestellen:



[autobild.de/summer](http://autobild.de/summer)



0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

10155852

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle 26x AUTO BILD zum Preis von zzt. nur 2 € pro Heft (51 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Abbezugspreises. Nach Ablauf der 26 Ausgaben kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführer Frank Mahlberg, Christian Nienhaus, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: [lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag/](http://lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag/).



# LAUFEN MACHT DURST.



***Krombacher 0,0%. Der natürliche Durstlöscher mit 0,0% Alkohol.***