HEFT 22 11. OKTOBER 2018 DEUTSCHLAND 4,20 €

auto motor und sport

SIND SUV DIE BESSEREN KOMPAKTEN?
Großer Vergleichstest:
6 Marken, 6 Duelle, 6 Sieger

WELCHE DACHBOXEN SIND TOP?
Acht Modelle im Test – nur jede zweite Box ist wirklich sicher!

4 190141 804202 22

Städtereport Stuttgart
Top-Infos für Autofahrer

Audi A4
Mercedes C-Klasse
BMW Dreier

BEST CARS 2019 auto motor sport

Best Cars: Mitmachen und gewinnen!

Preise im Wert von rund 150 000 Euro

Österreich 4,80 €; Schweiz 7 sfr; BeNeLux 4,90 €; Dänemark 49,95 DKR; Finnland 6,20 €; Griechenland, Slowakei 5,90 €; Kanaren 5,70 €; Frankreich, Italien, Portugal (Cont.), Spanien, Slowenien 5,50 €; Tschechien 170 CZK

MANCHMAL REICHT
EIN BLICK ...

Augen auf im Straßenverkehr! Es lohnt sich – besonders beim T-Roc. Denn sein Coupé-Charakter, die markante Dachlinie und weitere auffällige Design-Details garantieren ihm einen fulminanten Auftritt. Und Ihnen einen nachhaltigen Eindruck.

Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.

www.volkswagen.de
... UND MAN IST
ÜBERZEUGT.
Volkswagen

Eine Perle der Natur.

Gebraut nach dem deutschen Reinheitsgebot · Krombacher Privatbrauerei
57223 Krombach · Am Rothaargebirge · www.krombacher.de

Mit Felsquellwasser gebraut.

Batterietechnik – nicht noch mehr verschlafen!

Chefredakteur Ralph Alex über klug genutzte 48-Volt-Technik auf der einen Seite – und verpasste Chancen bei der Batteriezellen-Produktion auf der anderen.

Keiner macht alles gut; keiner macht alles schlecht. Das ist keine Erkenntnis aus den Achttausender-Regionen der Philosophie, es ist ein Stück Lebenserfahrung und deshalb unbedingt zutreffend. Auch für die deutsche Autoindustrie. Was macht sie gut, wenn es um Batterietechnik geht? Antwort: Das Vorantreiben der 48-Volt-Bordnetze in den neuen Modellen. Außer den altmodischen 12 Volt gibt es in immer mehr Autos ein zweites Bordnetz mit 48 Volt Spannung, das technische Lösungen möglich macht, mit denen sich beispielsweise Kraftstoff sparen lässt, dank elektrischer Turbolader die Anfahrschwächen bestimmter Motoren verschwindet und neue Technik-Highlights möglich werden.

Es gibt drei Hauptgründe, warum gerade die Deutschen das so vorantreiben. Erstens: Sie bauen viele große und schwere Autos und müssen ihre CO_2-Werte drastisch senken – sonst drohen gewaltige Strafzahlungen. Durch die 48-Volt-Technik, sagen Experten, lassen sich nach der WLTP-Verbrauchsnorm 18 Prozent CO_2 einsparen. Ein Benziner kommt also auf das bisherige Verbrauchsniveau eines Diesel.

Zweitens: Dank 48 Volt können die Autobauer ihren Kunden neue Komfortfunktionen anbieten, die satte Gewinne abwerfen. Aktive Wankstabilisierung beim Audi Q7 (im Paket mit Allradlenkung und Luftfederung) – macht 6650 Euro, da freut sich der Vertriebsvorstand.

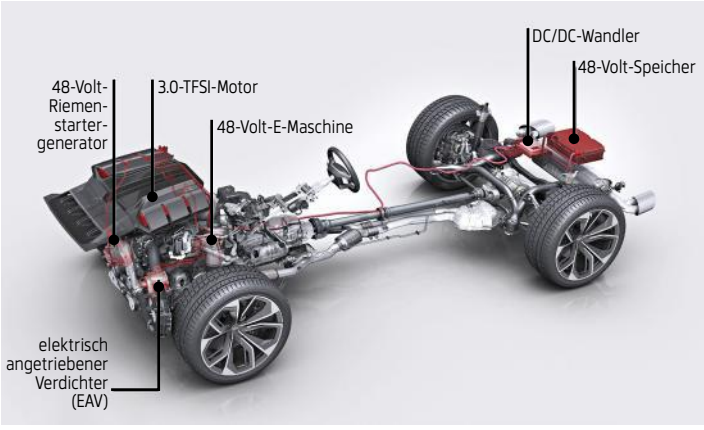
Drittens ist das 48-Volt-Zusatznetz wichtig, wenn es ums autonome Fahren geht. Also: 48-Volt-Batterien in den Neuwagen werden kommen, konservative Schätzer rechnen mit fünf Prozent Anteil ab dem Jahr 2020 und 16 Prozent schon fünf Jahre später.

Und wo lassen die deutschen Konzerne – und der deutsche Staat – große Chancen liegen, wenn es um Batterien geht? Ganz klar bei der Fertigung von Zellen, also dem Innenleben der Batterien, die speziell fürs Elektroauto wichtig sind. Das ist gefährlich. Vermutlich ist es auch dumm.

Koreanische, japanische und chinesische Hersteller machen das große Geschäft, bestimmen Liefermengen und Preise. VW-Konzernchef Diess gibt im Handelsblatt schonungslos zu Protokoll: „Ich finde es erschreckend, dass wir in diese Abhängigkeit geraten sind."

Doch außer einer Beteiligung an einem US-Spezialisten für die nächste Batteriegeneration, also Feststoffbatterien, ist wenig passiert. Und Bosch hat seine Pläne für eine Zellenfertigung sogar komplett aufgegeben. Dafür plant die chinesische Batterie-Company CATL jetzt eine Großfabrik in Erfurt. Na super! ■

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



Mildhybrid: 48-Volt-Antriebsstrang von Audi

AUTOREN UND IHRE STORYS

Annette Bender-Napp testete acht Dachboxen (S. 164)

Henning Busse kommentiert die Entscheidungen zur Diesel-Nachrüstung (S. 22)

Jörn Thomas verliebte sich in ein Smart Cabrio EQ in Berry Red (S. 66)

auto motor sport

Inhalt

NR. 22/2018

52

Wachablösung in der Kompaktklasse?
Immer öfter bieten sich SUV als Alternative zu Golf und Co. an. Sechs Paarungen von Audi, BMW, Kia, Mercedes, Seat und VW im Vergleich

NEUHEITEN

Die neue Mittelklasse BMW präsentiert die neue Generation des Dreier – und so werden Audi (A4, 2019) und Mercedes (C-Klasse, 2021) in Zukunft darauf reagieren **30**

TESTS & FAHRBERICHTE

Audi e-tron Hinter dem Steuer des ersten vollelektrisch angetriebenen Luxus-SUV von Audi auf der letzten Abnahmefahrt in Namibia..... **24**

Opel Insignia Country Tourer, Volvo V90 Cross Country Zwei geräumige Allrad-Kombis im Trekking-Outfit mit kräftigen Dieselmotoren (210 und 235 PS) unter der Haube..... **42**

Kompaktklasse gegen SUV Sechs Bestseller-Paarungen von Audi, BMW, Kia, Mercedes, Seat und VW im Vergleich..... **52**

Cupra Ateca Power-Version des Seat-SUV im Fahrbericht..... **70**

Neuer Porsche 911 Fahreindrücke von der nächsten Generation der Sportwagen-Ikone **74**

Ford Fiesta ST, VW Polo GTI Dreizylinder-Rabauke gegen gepflegten Kraftzwerg – wer jagt da wen? **154**

Chevrolet Camaro Coupé 6.2 V8 Kaum ein Auto repräsentiert so gut den traditionellen American Way of Drive **160**

REPORTAGE

Mikroabenteuer Das Smart Fortwo Cabrio EQ – der beste Sommer-Kumpel, den man sich vorstellen kann **66**

Panamericana Mit drei Mini Countryman Cooper S E von Guatemala bis Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt..... **134**

Testen wie gestern Zum 40. Geburtstag des ABS testen wir die Mercedes S-Klasse von damals – mit und ohne ABS **172**

LESERWAHL

Best Cars 2019 Wählen Sie Ihre Favoriten unter 385 Modellen – und nehmen Sie an der Verlosung von drei Autos im Gesamtwert von rund 150 000 Euro teil **94**

Neuauflage einer Legende
Erste Begegnung mit der nächsten Generation des Elfer, die sich aber noch in mattes Prototypen-Schwarz hüllt

74

154

Flinke Sportler im Kleinformat
Ford Fiesta ST oder VW Polo GTI – beide treten mit 200 PS an, zeigen aber einen völlig unterschiedlichen Charakter

Themen zu alternativen Antrieben sind **grün gekennzeichnet**

42
Geräumige Alleskönner
Opel Insignia Country Tourer und Volvo V90 Cross Country – zwei Allrad-Kombis mit viel Platz und Komfort für kleine Abenteuer zwischendurch. Welcher ist besser?

Autonis und Car Connectivity Award Siegerehrung **142**

SERVICE

Veranstaltungen Diverse Alpen- und Offroad-Touren in verschiedene Regionen **131**

Test Dachboxen Wie gut schlagen sich die beliebten Stauraum-Erweiterungen bei Handhabung, Fahrversuchen und beim Crashtest? Acht Modelle im Vergleich **164**

MOOVE

Städtereport Stuttgart Das müssen Sie unbedingt wissen – die besten Infos und Tipps für einen Besuch in der schwäbischen Auto-Metropole **146**

LESERFAHRAKTION

Winterfahrtraining 39 Teilnehmer verbringen einen vergnüglich-lehrreichen Tag im Ice Park Obertauern **170**

SPORT

Formel 1 Großer Preis von Japan **180**

RUBRIKEN

Editorial **7**
Das besondere Bild **12**
Intro **14**
Wer fährt was? Moses Pelham **27**
Alexander Bloch erklärt: Leistungsgewicht **40**
Leserbriefe **132**
Impressum **132**
Wirtschaft: Pläne für den Hockenheimring **162**
Vorschau **188**
Rückblick **190**

164
Acht Dachboxen im Test
Sperriges Gepäck wie etwa Skier werden gerne in Dachboxen gepackt. Wie sicher und praktisch sind die Extra-Stauräume?

AUTOS IM HEFT

24 **Audi e-tron**
30 **Audi A4**
54 **Audi Q2**
31 **BMW Dreier**
56 **BMW 118d**
56 **BMW X2 18d**
160 **Chevrolet Camaro**
70 **Cupra Ateca**
154 **Ford Fiesta ST**
58 **Kia Ceed 1.6 CRDi**
58 **Kia Sportage 1.6 CRDi**
16 **Mercedes B-Klasse**
30 **Mercedes C-Klasse**
60 **Mercedes A 200**
42 **Opel Insignia Country Tourer**
19 **Porsche 935**
74 **Porsche 911 (992)**
62 **Seat Ibiza 1.5 TSI**
62 **Seat Arona 1.5 TSI**
▶ 66 **Smart Fortwo Cabrio EQ**
42 **Volvo V90 Cross Country**
64 **VW Golf 1.0 TSI**
64 **VW T-Roc 1.0 TSI**
154 **VW Polo GTI**

Innovativ ist nicht nur,
mit Strom zu fahren.
PORSCHE
S VM 424E
Nutzen Sie jetzt unseren Live Chat:
www.porsche.de/chat
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert: 2,6; CO_2-Emissionen kombiniert: 59 g/km; Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert: 15,9

Sondern gleichzeitig auch den Alltag zu boosten.

Der Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo.

Ein Porsche verliert keine Zeit, er schenkt sie Ihnen. Dank einer Systemleistung von 340 kW (462 PS) schafft es der Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo, jeden Tag ein kleines bisschen schneller zu gestalten. Um mehr Zeit für die wirklich wichtigen Dinge zu haben. Suchen Sie schnelle Antworten rund um das Thema Porsche E-Performance, fragen Sie einfach die Experten unseres Live Chats. Bis zum 23.10.2018 von 10 bis 22 Uhr unter www.porsche.de/chat

PORSCHE

Lancia Delta Futurista

Schauen Sie genau hin: Er hat zwei Türen. Der Lancia Delta HF Integrale 16V als Zweitürer? So gab es ihn doch nur als Basis für den Gruppe B-Rennwagen (S4)? Richtig. Jetzt allerdings gibt es noch diesen hier – mit einem Bodykit aus Carbon. Automobili Amos, dahinter steckt der Sammler Eugenio Amos, beabsichtigt ihn in Kleinserie zu fertigen. Unsere Meinung: Nur zu!

Auf 334 PS getunt
Der serienmäßige Zweiliter-Turbo des Integrale 16V kommt auf 200 PS. Nach dem Einbau diverser Tuningteile von Autotecnica soll er es auf 134 PS mehr bringen

Foto: Automobili Amos

1000 neue Teile
Viele davon sind wie hier der Dachspoiler aus kohlefaserverstärktem Kunststoff oder aus Aluminium

1250 Kilogramm
Trotz der zahlreichen Anbauteile soll der zweitürige Integrale nicht schwerer werden als ein vergleichbares viertüriges Original

Die wichtigsten Neuheiten

MONDIAL DE L'AUTO PARIS

So abgedroschen, aber so wahr: Paris ist immer eine Reise wert. Nicht nur die rund 1,2 Millionen Besucher lieben den Autosalon in Paris, auch die Hersteller haben viele neue Modelle und spektakuläre Studien mitgebracht.

Audi SQ2

Die Power-Version des beliebten Q2 debütiert an der Seine mit einem 300 PS starken Zweiliter-Turbobenziner. Als maximales Drehmoment stehen 400 Nm an. Derart potent „rennt" der kleine SUV in 4,8 Sekunden auf Tempo 100, bis ihn bei 250 Sachen der elektronische Riegel einbremst. Die Kraftübertragung auf alle vier Räder übernimmt ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der SQ2 unterscheidet sich vom Q2 unter anderem durch Doppelstege im Grill, Dachkantenspoiler und Diffusoreinsatz.

Mercedes-AMG A 35

Anfang 2019 bringt Mercedes mit dem A 35 die kleinste AMG-Version für die A-Klasse an den Start. Der Kompakte verfügt über einen Zweiliter-Turbobenziner mit 306 PS und 400 Nm Drehmoment. Nach 4,7 Sekunden fällt die 100-km/h-Marke, bei 250 Sachen ist Schluss. Serienmäßig ist Allradantrieb an Bord, der mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert wird. Ein Heckspoiler, diverse Flügel in der Frontschürze und AMG-Logos zeichnen die Kraft-A-Klasse aus.

Weitere Paris-Neuheiten

Audi R8 LMS

GT3-Kundensport-Modell für die Saison 2019. Ab November für 398 000 Euro plus Steuern zu haben. Power: 585 V10-PS.

BMW i3 & i3s

E-Modellpflege: Akku-Kapazität wächst von 94 auf 120 Ah. Leistung: 42,2 kWh. Reichweite: 260 statt 200 Kilometer.

Hyundai i30 Fastback N

Sportversion als Fastback kommt Ende 2018. Leistung: 250 PS bzw. 275 Performance-PS. 250 km/h schnell.

aus Paris

Renault EZ-Ultimo

Die dritte Zukunftsstudie nach EZ-Go und EZ-Pro ist eine autonom nach Level 4 fahrende Lounge für bis zu drei Personen. Ein E-Motor treibt die Vorderachse an, die Batterie im Fahrzeugboden soll induktiv geladen werden. Renault sieht den EZ-Ultimo als „Robo-Fahrzeug", mit dem Fluggesellschaften oder Hotels autonome Shuttle-Fahrten übernehmen könnten.

Porsche 911 Speedster Concept II

Porsche bringt den 911 Speedster als Serienmodell zum Ende der 991-Baureihe 2019 auf den Markt. Mit einer zweiten Studie nähern sie sich der Serie und führen die Heritage-Design-Pakete ein. Die beinhalten unter anderem markante Talbot-Spiegel, Tankdeckel auf der Motorhaube und Leder in Teilperforation. Das Serienmodell wird auf 1948 Exemplare limitiert sein.

Skoda Vision RS

Das Concept-Car zeigt nicht nur, wo die RS-Designsprache hingehen soll, sondern auch, wie sich Skoda ein neues Kompaktmodell – den Nachfolger des Rapid Spaceback – als Plug-in-Hybrid vorstellt. Leistung: 245 PS aus einem 1,5-Liter-TSI und einem E-Motor. E-Reichweite: 70 Kilometer. Akkugröße: 13 kWh. Besonderheiten: nachhaltiger und veganer Innenraum ohne Leder und mit Recycling-Material.

DS 3 Crossback

DS-3-Nachfolger als Crossover. Ab April 2019 und ab 25 000 Euro. Kommt als Benziner, Diesel und Elektro-Version.

Kia e-Niro

Start: Anfang 2019. Zwei Batterien: 39,2 und 64 kWh. Reichweiten: 312 bzw. 485 Kilometer. Preis: ab rund 35 000 Euro.

Kia Proceed

Shooting-Brake-Version des Ceed. Kofferraumvolumen: 594 Liter. Top-Version GT mit 204 PS und 265 Nm.

Mercedes B-Klasse

MONDIAL DE L'AUTO PARIS

Der kompakte Van ist optisch frischer geworden. Innen gibt es mehr Platz und viel neue Technik wie etwa ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe.

30 Millimeter mehr Radstand schaffen nicht nur einen luftigeren Innenraum, sondern tun auch der Linie gut. Das Blechkleid der B-Klasse soll künftig auch jüngere Kundschaft ansprechen

MBUX-Infotainment-System, neu gestaltete Lüftungsdüsen und optionales Ambientelicht im feinen Interieur

Halogenlicht ist Serie, gegen Aufpreis gibt es Voll-LED- oder adaptive Multibeam-LED-Scheinwerfer

Weitere Paris-Neuheiten

Lexus RC

Facelift bringt 2019 eine schärfere Optik und ein modifiziertes Fahrwerk. Topmotor bleibt der 464-PS-V8.

Renault Kadjar

Facelift: breiterer Grill, C-förmige Tagfahrlichter und LED-Heckleuchten. Dieselmotoren um bis zu 20 PS stärker.

Renault K-ZE

City-SUV mit E-Antrieb für den China-Markt ab 2019. Reichweite: 250 Kilometer. Marktstart für Europa möglich.

Eine abgesenkte Dachlinie, die Fronthaube mit neuer Kontur und eine von drastisch aufsteigenden Sicken befreite Seitenansicht sorgen bei der B-Klasse für optische Frische.

Der Fahrer sitzt 90 Millimeter höher als in der A-Klasse. Hinzu kommen eine abgesenkte Gürtellinie und schlankere Dachsäulen, was die Rundumsicht verbessert. Die Sitze bieten im Vergleich zum Vorgänger einen größeren Verstellbereich, die Rückbank ist jetzt geteilt im Verhältnis 40 : 20 : 40 umklappbar. Maximal 1540 Liter Ladevolumen.

Drei Fahrwerke stehen zur Wahl: die Basis, eine Komfortversion mit Tieferlegung und eine Ausführung mit aktiver adaptiver Dämpferverstellung. Topmotor ist ein Zweiliter-Diesel mit 150 oder 190 PS, hinzu kommen ein Basisdiesel mit 116 PS und ein Benziner mit 136 oder 163 PS. Alle Aggregate erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Die Top-Diesel bekommen erstmals ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (DKG), die anderen Motoren sind an Siebengang-DKG gekoppelt. Preise gibt Mercedes im Dezember bekannt, Auslieferungsbeginn ist im Februar 2019. *ghh*

Skoda Kodiaq RS

An Bord: 240 PS starker Zweiliter-Biturbodiesel mit 500 Nm. 6,5 Sekunden auf 100 km/h. Preis: 49 990 Euro.

Smart Forease

Mit dem Elektro-Showcar feiert Smart sein 20-Jahre-Jubiläum und erinnert an den Crossblade, der in Kleinserie kam.

Toyota Corolla

Aus Auris wird Anfang 2019 wieder Corolla. Fünftürer, Limousine und Kombi; zwei Hybride und ein Benziner.

Text: Holger Wittich

Mehr aus Paris

MONDIAL DE L'AUTO PARIS

Peugeot 508 SW

Die Kombi-Version des 508 ist in Deutschland ab Januar 2019 zu haben. Bis zur B-Säule entspricht der SW dabei der Limousine. Damit hält er das gleiche Raumangebot für die Passagiere bereit wie die Stufenheck-Variante. Beim Laderaum hat der Kombi natürlich die Nase deutlich vorn. Unter dem neuen Heck haben bis zu 1780 Liter Gepäck Platz. Motorenangebot: Benziner zwischen 130 und 180 PS, Diesel zwischen 180 und 225 PS.

VinFast-SUV

Der SA2.0 des vietnamesischen Konzerns VinGroup baut auf dem BMW X5 auf. Über das Design konnten 62 000 Vietnamesen abstimmen, gewonnen hat der Pininfarina-Entwurf. Motor: Vierzylinder-Turbo mit zwei Litern Hubraum und 231 PS.

Weitere Paris-Neuheiten

Mehr zum neuen BMW Dreier und seinen Konkurrenten ab Seite 30

BMW Dreier

Größer, leichter, agiler: Der intern G20 genannte Dreier geht in der Generation 7 am 9. März an den Start.

VinFast A2.0

Die Limousine des SA2.0 auf Basis des BMW Fünfer. Hier gibt es den Zweiliter auch in der Basis zusätzlich mit 176 PS.

Text: Holger Wittich

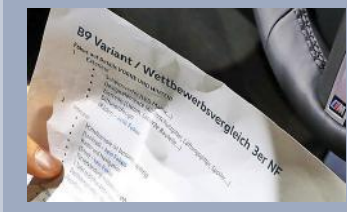
PARIS AM RANDE

Harald Krüger

BMW-CEO samt Entourage auf Konkurrenz-Schau. Was ihm wohl am Mercedes EQC gefallen hat?

Gespaltene Persönlichkeit

Gut, dass BMW-Krüger nicht im neuen Achter gesessen hat. Der hielt sich nämlich für einen BMW X5.



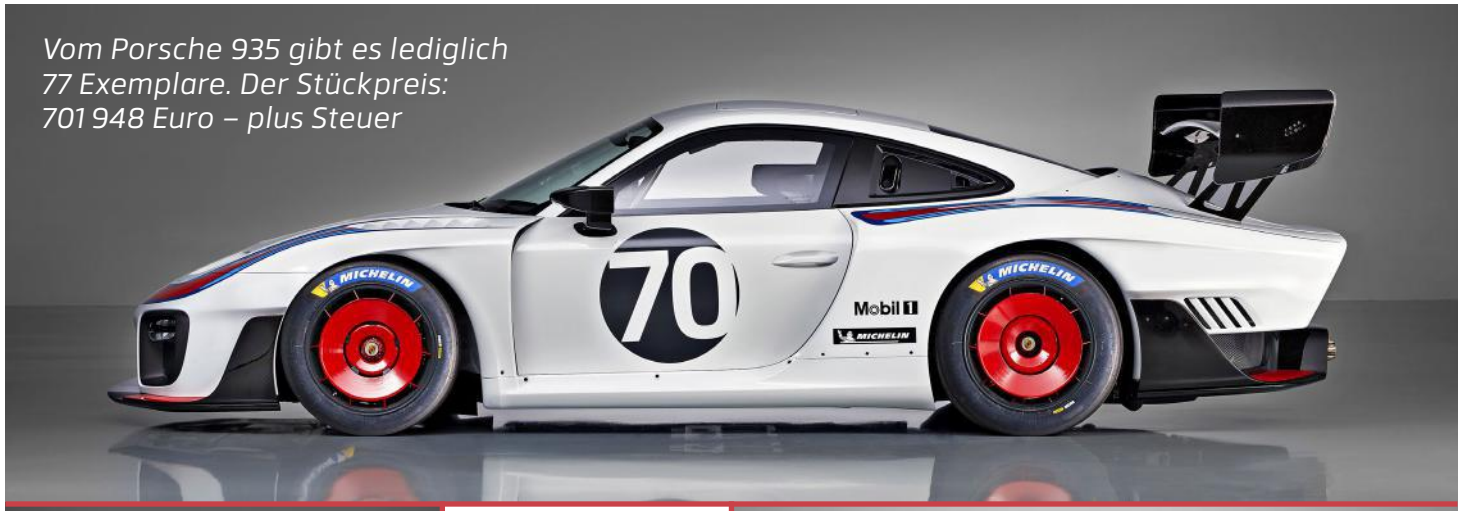
VW-Spion

Wolfsburger Spione mit Spickzettel. Was kann der neue Dreier, was das Passat-Facelift auch können sollte?

Fake-Auspuff

Audi A6, Mercedes GLE oder Toyota Corolla: große Auspuffblenden, nix dahinter.

Fotos: Stefan Baldauf/Guido-ten-Brink



Vom Porsche 935 gibt es lediglich 77 Exemplare. Der Stückpreis: 701 948 Euro – plus Steuer

PORSCHE 935

Porsche baut einen Rennwagen im Retro-Look, der keinem Reglement gehorcht, aber trotzdem auf die Rennstrecke gehört. Er ist technisch mit dem 911 GT2 RS verwandt und erinnert optisch an den 935 von 1978, der wegen seiner Karosse den Spitznamen „Moby Dick" bekam.

700 PS Die Ingenieure strecken wie beim 935/78 die Karosserie mit CFK-Anbauteilen. In der Länge überragt er den GT2 RS um 31,6 Zentimeter, in der Breite um 5,6 Zentimeter. Antrieb: 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxer mit zwei Turboladern und 700 PS Leistung. Ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe überträgt die Power auf die Hinterachse. *aha*

Der eine geht …

Wenn Dieter Zetsche nächstes Jahr als Daimler-Chef aufhört, endet eine Ära, in der viele Weichen für die Zukunft gestellt wurden.

Dieter Zetsche

Ola Källenius

Dieter Zetsche ist mit allen Wassern gewaschen. Einer, der witzig und charmant sein kann, dann wieder ungeduldig und auch mal geknickt wirkt. Im Umfeld der Daimler-Chrysler-Krise in den Jahren 2006/2007 genauso wie zuletzt in diesem Sommer, als wieder Vorwürfe laut wurden, Daimler habe in Sachen Diesel geschummelt – dass ihm die Sache zusetzte, war ihm förmlich anzusehen. Insider munkelten dabei, er habe Sorge, dass ihm dadurch der Einzug in den Daimler-Aufsichtsrat verhagelt würde.

Die Ära Zetsche reicht weit über die Einführung von Sneakern als akzeptiertes Kleidungsstück auf Vorstandsebene hinaus. Bemerkenswert bleibt, wie früh und weitreichend er den Konzern auf neue Mobilität getrimmt hat und bereit war, in Bereiche wie Car2go, Moovel, MyTaxi und CASE (steht für „Connectivity, autonomes Fahren, Sharing und Elektrifizierung") zu investieren – obwohl damit über lange Jahre rote Zahlen geschrieben werden. Aber Zetsche weiß: Die Investition in die Zukunft ist wichtig und braucht Geduld.

Sein Nachfolger Ola Källenius tritt in große Fußstapfen. Aber er muss auch Antworten auf viele Fragen finden: Wie kommt die bei Mercedes in der Breite viel zu spät angeschobene E-Mobilität in Schwung? Wie soll die in Teilen undurchsichtige Plattformstrategie zwischen den Verbrennern und den E-Modellen entwickelt werden? Mit welchen neuen Geschäftsfeldern kann man wirklich Geld verdienen? Und, ganz wichtig: Wie erreicht die Marke die politisch vorgegebenen CO_2-Ziele? Dass Zetsche frühestens 2021 in den Aufsichtsrat einzieht, gibt Ola Källenius Luft, sich im neuen Amt zu etablieren. Harald Krüger hatte 2015 als neuer BMW-Boss diesen Spielraum nicht. Sein Ex-Vorstandschef Norbert Reithofer wechselte damals unmittelbar in den Aufsichtsrat und machte damit eine Neujustierung für Krüger von Anfang an schwierig. *bpr*

Tops …

Dieter Zetsche übergibt Führung bei Daimler im Mai 2019 an Ola Källenius
La-Ola-Schnelle

Sorge vor teuren Nachrüstungen: Hersteller starten neue Dieseltauschprämie – bis zu 10 000 Euro pro Auto
Die Mille vor dem Sturm

Weniger NO_X: Regierung will Hersteller zu Hardware-Nachrüstung mit SCR-Kats für Euro-5-Autos bewegen
Dann mal NO_X wie los!

In Raststätten an der Autobahn 1 gibt es durchschnittlich den günstigsten Kaffee
Eine Tasse für sich

Porsche-Fahrer verursachen prozentual den geringsten Anteil an Haftpflichtschäden
Erscheinen in anderem Pflicht

28 Jahre nach der Wende steigen Wartburg-Modelle erheblich im Wert – bis zu 46 Prozent binnen einem Jahr
Nie Wart er so wertvoll wie heute

Nur fünf Prozent der Fahrer von Nissan, Daihatsu und Chevrolet haben Punkte in Flensburgs Verkehrssünderkartei
Flens weiter nichts ist

Um Pendlerstaus zu vermeiden, ermuntert BMW Mitarbeiter, die nah am Werk wohnen, zur Arbeit zu radeln
Treten Sie näher

Wiesbadener Verkehrsbetriebe: bis 2022 von Diesel- auf Elektrobusse umrüsten
Stromibus

Emirat Katar will zur Fußball-WM ein eigenes Elektroauto präsentieren, das mit einer Akkuladung 1000 km weit fahren soll
Mit großer Scheichweite

… der andere kommt

Hans-Joachim Rothenpieler folgt als neuer Audi-Entwicklungschef auf Peter Mertens, der aus gesundheitlichen Gründen aufhört.

Markus Schäfer, Bereichsvorstand Produktion, wird neuer Entwicklungschef

Tobias Moers berichtet als AMG-Chef nun direkt an den Daimler-Boss

Wilko Stark wird Bereichsvorstand Einkauf und Lieferantenqualität

Sajjad Khan übernimmt den neuen Bereichsvorstand CASE/EVA

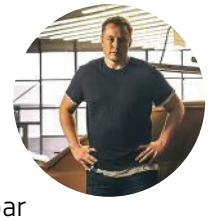
Jörg Burzer wird als Schäfer-Nachfolger Produktionsvorstand

Es ist in jeder Hinsicht eine Tragödie: menschlich, weil Peter Mertens schwer erkrankt sein Amt als Entwicklungschef bei Audi aufgeben muss; rein faktisch, weil damit der fünfte Technikvorstand innerhalb von sechs Jahren das Haus verlässt. Mit Hans-Joachim Rothenpieler übernimmt die Leitung nun ein Urgestein des VW-Konzerns, das Herkulesaufgaben gewohnt ist. Rothenpieler, 61 Jahre alt und geboren im Sauerland, hat zuletzt das Konzernqualitätsmanagement bei VW geleitet und war davor unter anderem Leiter der Gesamtfahrzeugentwicklung von Skoda und Entwicklungschef bei Bentley.

Wer Rothenpieler kennt, der schätzt vor allem seinen unprätentiösen Auftritt und das große Engagement für seine Mitarbeiter. Er bezeichnet sich selbst zwar als Workaholic, respektiert die Menschen um sich herum aber weit über ihre reine Arbeitsleistung hinaus. Viele Weggefährten reagieren auf dieses Auftreten mit einer Vasallentreue, die in der Autoindustrie selten zu finden ist.

Dass Audi und Rupert Stadler sich nun auf ein Ende des Beschäftigungsverhältnisses geeinigt haben, ist konsequent, aber viel zu spät. Offen bleibt die Frage, warum Stadler nicht viel früher zurückgetreten ist. Er selbst hat schließlich schon vor eineinhalb Jahren erzählt, wie stark der Diesel-Skandal die eigene Familie belastet habe. *bpr*

… Flops



Druck der US-Börsenaufsicht: Elon Musk tritt als Verwaltungsratschef bei Tesla ab
Veranstalten eine Muskerade

47 % der Deutschen würden auf eigenes Auto verzichten, wären Robotaxis verfügbar
Die lenken sich nichts dabei

Mit durchschnittlich 3,11 Euro ist eine Tasse Kaffee in Raststätten an der Autobahn 3 am teuersten
Haben wohl nicht alle Tassen im Schank

TÜV Süd in Baden-Württemberg erklärt wochenlange Wartefrist für Führerscheinprüfungen mit Umstellung bei Computersystem
Drum prüfe, wer sich ewig windet

Toyota droht britischer Regierung wegen Brexit mit Schließung des Werks in Burnaston
No-yota

Zehn Prozent aller Porsche-Fahrer haben Punkte in der Flensburger Verkehrssünderkartei
Nun macht doch mal keinen Punkt

Ausgerechnet Volvo-Fahrer verursachen prozentual die meisten Haftpflichtschäden
Das hafte ja sauber hinbekommen

Ford-Chef Hackett wettert gegen Präsident Trump: Strafzölle hätten Ford eine Milliarde Dollar Gewinn gekostet
Erklärt ihm Zoll und Haben

Messen in der Krise: Zwölf große Hersteller fehlen beim Pariser Autosalon
Messen ist fertig

Datenlecks verschwiegen: Fahrdienstleister Uber muss 148 Millionen Dollar Strafe zahlen
Denen trauen jetzt viele nicht mehr Uber den Weg

Fotos: Adobe Stock (1), Polizei Rheinland-Pfalz (1)

In kleinen Schritten aus der Dieselkrise

Henning Busse über den Vorstoß der Bundesregierung, Dieselfahrer vor Fahrverboten zu bewahren, über die Rolle der Autohersteller in dem Spiel – und darüber, was die Vorschläge in der Realität bewirken können.

Sie waren gut aufgelegt, scherzten, lachten und demonstrierten so die lange vermisste Einigkeit. Als Svenja Schulze und Andreas Scheuer am Mittag des 2. Oktober vor die Presse traten, hatten die Bundesumweltministerin und der Bundesverkehrsminister eine gute Nachricht für alle Dieselfahrer in Deutschland. Bis tief in die Nacht hatte der Koalitionsausschuss im Kanzleramt um das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten" gerungen. Jetzt steht es, und die Eckpfeiler der Verhandlungen, betonten beide, sollten Fahrverbote vermeiden, die Einschränkungen der Mobilität verhindern, zusätzliche oder unangemessene Belastungen für Dieselfahrer ausschließen und die Verantwortung der Automobilindustrie sichern. „Wir haben etwas Gutes auf den Weg gebracht", verkündete Schulze stolz.

Doch was die Regierung da präsentierte, zieht noch keinen Schlussstrich unter den Diesel-Skandal. Zwar regelt die Politik nun den Rahmen für die Nachrüstung betroffener Dieselfahrzeuge und sichert den Haltern, bei deren Autos eine technische Aufrüstung nicht möglich oder gewollt ist, mit der Umtauschprämie eine Alternative zu. Doch grau ist alle Theorie.

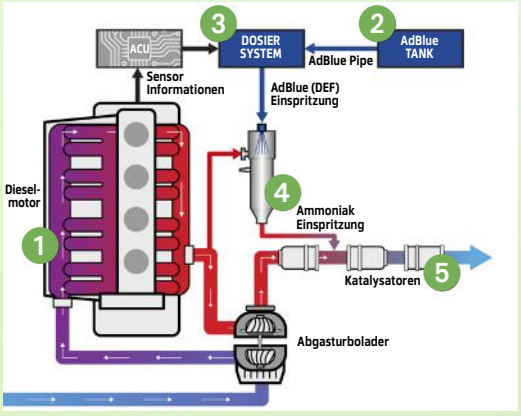
Absatzhilfe für die Marken

Scheuer favorisiert die Umtauschprämie und ist damit auf Linie der Hersteller. Die Branche subventioniert lieber den Neuwagenkauf mit bis zu 6000 (BMW), bis zu 8000 (VW-Konzern) oder sogar bis zu 10 000 Euro (Daimler), als Dieselhaltern die Nachrüstung zu zahlen.

Auch wenn Scheuer ein Fürsprecher der Industrie ist, hier will er nicht als Anwalt der Hersteller auftreten. Er glaubt vielmehr, dass die Geldgeschenke einen Ansturm bei den Händlern auslösen würden, der sofort einen positiven Effekt auf das Stadtklima entfalte. „Die Flottenerneuerung ist am wirksamsten, um die Grenzwerte in den Innenstädten einzuhalten", betont er immer wieder.

Die NO_x-Nachrüstsysteme passen in viele Dieselmodelle

Noch in diesem Jahr wollen die Umrüster für Volumenmodelle loslegen. Die Technik ist so gestaltet, dass sie mit serienmäßigen Teilen der Autos arbeitet, was die Anlagen günstig macht. Durch den Einsatz von Herstellerteilen, betonen die Anbieter, ließen sich die Systeme auch bei ausländischen Modellen und Nischenfahrzeugen mit wenig Aufwand applizieren. Das Schaubild zeigt bei einem Diesel-Motor 1 das BNO_x-System von Twintec Baumot – eine Abgasnachbehandlung zur kombinierten Partikel- und Stickoxidminderung. Die wässrige Harnstofflösung (AdBlue) gelangt vom Tank 2 über ein frei im Handel verfügbares Dosiersystem 3 in den BNO_x-Generator (Ammoniak-Generator) 4. Für die thermische Umsetzung des Harnstoffs wird Abgas und zusätzlich bei tiefen Temperaturen elektrische Energie zugeführt. Das so erzeugte Gas dringt in den Abgasstrom ein und bewirkt im serienmäßig erhältlichen SCR-Katalysator 5 die Stickoxidminderung.



Ob dieser Plan aufgeht, ist gleich aus mehreren Gründen fraglich. Selbst wenn es zum Ansturm im Handel kommt, ist zu bezweifeln, dass die Kunden sofort den Neuwagen mitnehmen können. Seit der WLTP-Umstellung in diesem Jahr sind alle Hersteller in Lieferprobleme geraten. Die neuen, sauberen Diesel brauchen fast sechs Monate, bis sie abholbereit sind. Erschwerend kommt hinzu, dass ein branchenweites Konzept fehlt. Erst als die deutschen Konzerne ihre Prämienzusagen machten, wagten sich ein paar ausländische Marken aus der Deckung. Der Rest wartet ab. Nur eine Momentaufnahme, glaubt Umweltministerin Schulze: „Wir sind überzeugt, dass das eine Art Dominoeffekt geben wird."

Auch wenn das Verhalten von Renault, Nissan und Toyota positiv stimmt, lässt es den Schluss zu, dass sie nur aus Sorge handelten. Schließlich ist der Kampf um Kunden schon seit Jahren auf dem Höhepunkt. Egal. Wichtig ist, was am Ende rauskommt – meist weniger als versprochen. Denn sicher sind die Superrabatte für den Kunden nicht. Das zeigten die Aktionen zur Umweltprämie im letzten Jahr. Häufig verrechneten Händler sie mit den bestehenden Nachlässen. Beides zusammen, wie angedacht, verweigerten sie oft – die Neuwagenangebote verloren ihren Reiz.

Das muss wohl auch bei Schulze hängen geblieben sein. Sie warb erfolgreich im Koalitionsausschuss dafür, dass junge gebrauchte Euro-6-Diesel ebenfalls unter die Umtauschprämie fallen sollten. Trotz der Anreize sei es für viele Menschen immer noch schwer, sich einen Neuwagen zu leisten, betonte die Ministerin. BMW will nun die jungen Gebrauchten mit bis zu 4500, Mercedes bis zu 5000 Euro fördern. Ob das die Wechselbereitschaft anfacht, bleibt abzuwarten.

Lichtblick Nachrüstung

Viel eher wollen die Dieselbesitzer ihre Autos für wenig Geld nachrüsten, um Fahrverboten zu entgehen. Der Streitpunkt in der Koalition. Erst als sich Kanzlerin Merkel im September für die Nachrüstung aussprach, um das Thema Diesel-Skandal endlich vom Tisch zu bekommen, ging plötzlich das, was in drei Jahren nicht möglich war: Der Staat erlaubt die Nachrüstung, vermerkt den erfolgreichen Umbau im Kfz-Zentralregister, sodass die Ordnungshüter ihn über eine Kennzeichenabfrage erkennen können.

Hört sich gut an, aber nicht für den Verkehrsminister. Er zweifelt weiter die technische Machbarkeit an: Von den 5,5 Millionen Autos, die für eine Nachrüstung infrage kämen, sei nur ein Drittel umrüstbar. Geeignete Filteranlagen würden zudem erst in einigen Monaten verfügbar sein.

Die Umrüster verwundern diese Aussagen. Einige Firmen haben bereits für ihre Nachrüstungen eine Genehmigung beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragt und stehen in den Startlöchern. „Wir können sofort loslegen und noch in diesem Jahr Lösungen für Volumenmodelle anbieten", sagt Hubert Mangold von der Firma Oberland-Mangold. Was die Umrüstquote betrifft, schätzt der Händlerverband ZDK, dass sogar bei 95 Prozent der Autos ein Umbau möglich sei. Zu vertretbaren Kosten, ergänzt Marcus Hausser vom Nachrüster Baumot. „Sie liegen beim Gros inklusive Einbau zwischen 2000 und 2500 Euro."

Mit der Option zur Nachrüstung haben die Halter ihre Handlungsfreiheit wiedergewonnen

Angebote nur für wenige

Ein Großteil der betroffenen Autofahrer wird diese Kosten selbst tragen dürfen. Sowohl Prämie als auch Umbauförderung werden nur in den Problemzentren Backnang, Bochum, Darmstadt, Düren, Düsseldorf, Hamburg, Heilbronn, Kiel, Köln, Limburg an der Lahn, Ludwigsburg, München, Reutlingen und Stuttgart gewährt. Geringer belastete Städte, bei denen ebenfalls ein Fahrverbot droht (zum Beispiel Frankfurt), Pendler oder Bewohner angrenzender Landkreise schließt die Regelung mit ein.

Kurzum: Gerade einmal 1,4 der rund neun Millionen betroffenen Autofahrer nutzt der Regierungsvorstoß. Die Politik will den Herstellern nicht zu viel zumuten, aus Angst, sie könnten die Einigung verweigern. Die Gefahr besteht weiterhin, denn der Umrüstung hat noch keiner zugestimmt. BMW lehnt sie ab, VW will nur 80 Prozent der Kosten tragen, und Daimler plant eine Beteiligung, aber sagt nicht, in welcher Höhe. Die gesamte Autobranche steht der Nachrüstung ablehnend gegenüber.

Zwingen kann der Staat die Marken nicht dazu. So müssen wir die kleinen Erfolge feiern: Diesel-halter haben dank der Nachrüstoption, die bundesweit auch in Zukunft vor Fahrverboten schützt, endlich wieder ein Stück persönliche Handlungsfreiheit zurück.

Im auto motor und sport-Test 2017 überzeugte die Nachrüstung BNO$_x$ der Baumot-Tochter Twintec

Foto: Hans-Dieter Seufert (1)

So fährt der Audi E-tron

Am Pikes Peak durfte er bergab rekuperieren, in San Francisco wurde der E-tron stehend präsentiert. Endlich können wir selbst hinters Lenkrad. In Namibia darf der Elektro-Audi zeigen, wie gut sein Quattro-Antrieb funktioniert.

Querfahren auf festgedrücktem Sand in Bitterwasser, auch das beherrscht der E-tron, wenn es sein muss

Bitterwasser ist nicht nur ein etwas seltsamer Ortsname, er bezeichnet ebenso einen rund 2,5 mal zwei Kilometer messenden Seeboden. Wasser ist dagegen ziemlich rar, und wenn, dann ist es bitter. Wegen der Salze, die das verdunstende Wasser zurücklässt.

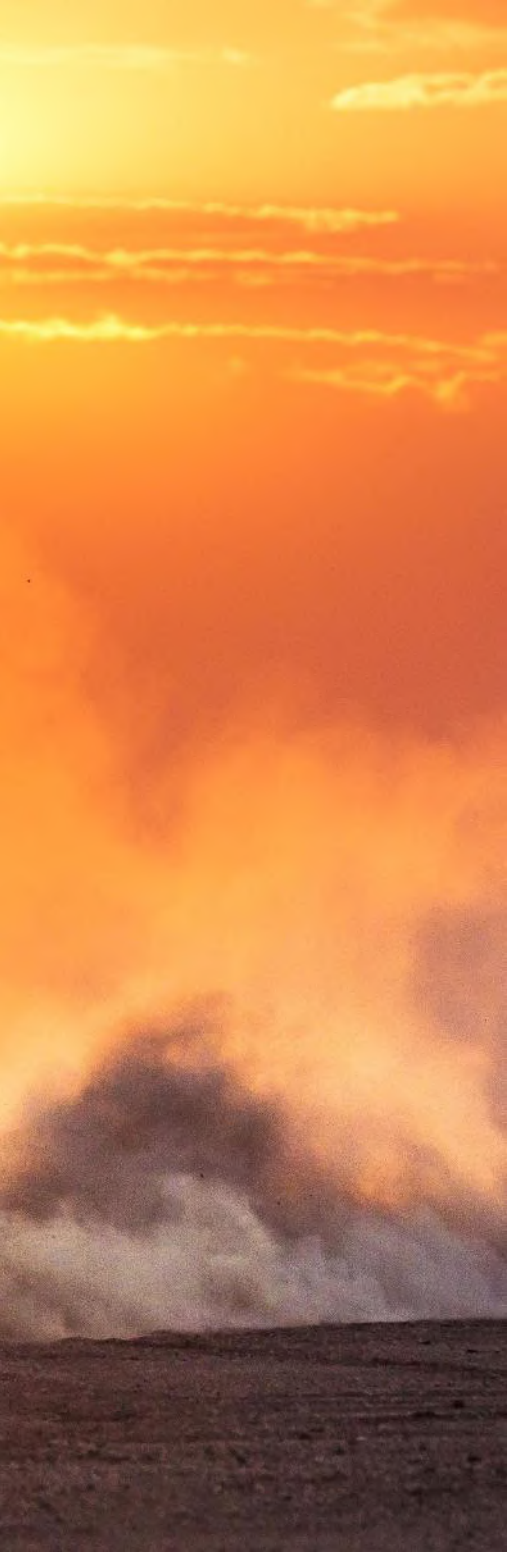
Das ist ideal zum Starten und Landen von Segelflugzeugen, doch auch zum Ausprobieren von Allradantrieben, wenn man nicht auf den europäischen Winter warten will. Ein kurviger Handlingparcours ist in einer Ecke des Sees abgesteckt, die Audi-Fahrwerksexperten erklären, worum es geht.

Der E-tron verfügt natürlich über Quattro-Antrieb, und zwar über einen, wie es ihn bei Audi bisher noch nicht gab, also mit je einem Motor pro Antriebsachse. Deren gekonntes Zusammenspiel soll den neuen Elektro-SUV abseits der Straße so weit bringen wie ein konventioneller Quattro-Antrieb.

Los geht‘s. Die Testfahrzeuge sind noch tarnverklebt, obwohl ja inzwischen reichlich Bilder des ungetarnten E-tron kursieren. Aber irgendwie sieht die Folierung mit den stilsierten E-tron-Schriftzügen ziemlich cool aus. Drinnen im Audi benötigt man keine aufwendige Einweisung, Interieur und Bedienung entsprechen im Wesentlichen den anderen MLB-Modellen (modularer Längsbaukasten).

Luftfederung serienmäßig

Sechs Fahrmodi kennt der Drive-Select-Schalter, der hier wichtigste steht ganz oben in der Liste und heißt



Das Cockpit entspricht weitgehend jenem anderer MLB-Konzernbrüder, das Drive-Select-Menü kennt sechs Fahrmodi, fünf sind hier zu sehen. Das DSC ist abschaltbar

Elektro-Audi mit Giraffe – Zwei, die sich in Zukunft nicht mehr so häufig begegnen dürften

„Offroad“. Unter anderem liftet er die luftgefederte Karosserie 50 Millimeter nach oben, optimiert die Kennlinien von ESC, elektronischen Sperren und Fahrpedal. Die Stabilitätskontrolle sollte für die ersten Runden aktiviert bleiben, empfiehlt Fahrwerksingenieur Stefan Lehner, der Audi-Experte auf dem Beifahrersitz.

Die beiden zusammen 300 kW – oder anders gesagt: 408 PS – starken Asynchronmotoren schieben heftig an. Die erste Kurve, eine sich zuziehende Links naht schneller als gedacht, bremsen, einlenken, wieder aufs Fahrpedal. Der E-tron zieht sich aus der Kurve, zuckt kurz mit dem Heck und stiebt auf die nächste Biegung zu. Der Untergund, verrät Lehner vor der Fahrt, hat etwa den gleichen Grip wie trockener Schnee. Am Vorwärtsdrang des Audi ist das kaum zu merken, er beschleunigt fast wie auf trockenem Asphalt.

Sehr dezent ist die Untersteuerneigung beim Einlenken, trotz des feinkieseligen Seebodens unter den Rädern. Das liegt am geschickten Zusammenspiel der beiden Elektromotoren und der feinfühligen Bremseingriffe der elektronischen Sperren. Blitzschnell portioniert die Regelelektronik das Drehmoment zwischen den Achsen. Doch die in einer Einheit zusammengepackte Fahrwerks- und Antriebssteuerung kann noch mehr.

Erkennt sie etwa beginnendes Untersteuern bremst sie die entlasteten kurveninneren Räder sanft ab. Dadurch verschiebt sich das Antriebsmoment zu den stärker belasteten äußeren Rädern. Durch entsteht ein

Mit viel Traktion, sehr variabler Kraftverteilung und elektronischen Sperren kommt der Audi im Gelände ziemlich weit

Giermoment um die Längsachse, Untersteuern wird unterbunden, der Audi lenkt agil und neutral ein.

Das fühlt sich gut und vertrauenseinflössend an, da kann man für die nächsten Kilometer ruhig mal die elektronische Stabilitätskontrolle ausschalten. Und das ist eine weitere kleine Sensation des E-tron: Er ist das erste E-Auto, bei dem sich die Stabilitätshilfe tatsächlich stilllegen lässt.

Kameraugen als Spiegel

Mit etwas mehr Schwung fliegt der große Audi auf die Linkskurve am Ende der Geraden zu, das gleiche Programm wie in der Runde davor: bremsen, einlenken, Stoff aufs Fahrpedal. Diesmal bricht das Heck leicht aus, lässt sich mit der sehr fein dosierbaren Leistung wunderbar kontrollieren. Hinter dem Wagen fliegt eine Staubfontäne in den namibianischen Wüstenhimmel, es geht quer auf die nächste Gerade. Das läuft so kinderleicht wie es sich hier liest.

Nach ein paar Runden ist Schluss, träge ziehen die Staubschwaden nach Westen ab, verfinstern etwas die Sonne. Hat Spaß gemacht, oder? fragt einer. Nach ersten Runden zeigt die Reichweitenanzeige knapp über 300 km an, da könnte man ja noch ein paar Mal. Tief im Wagenboden sorgen 432 Pouchzellen, zusammengefasst in zwölf Modulen, für den nötigen Energievorrat.

Später fahren wir vom Seeboden in die Savannen-Landschaft. Giraffen stehen in der Gegend herum, Antilopen und weiteres Getier tummelt sich dazwischen. Auf einem extra angelegten Hindernis darf der E-tron dann zeigen, dass er auch auf schwererem Geläuf mit ordentlicher Achsverschränkung ziemlich weit kommt. Und die Luftfederung darf auf den Holperpisten rund um Bitterwasser ihre Komfortqualitäten zeigen. Das alles macht der E-Audi wunderbar, sehr viel Raum für Insassen und Gepäck hat er ebenfalls, vor allem die Sitzplätze im Fond sind ausgesprochen luftig und bequem.

Mit einer weiteren Neuheit dürfen wir uns ebenso vertraut machen: den Kameraaugen, welche die Funktion der Aussenspiegel übernehmen. Das tun sie im afrikanischen Sonnenlicht eher unvollkommen. Aber sonst ist alles gut in Bitterwasser.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Tobias Sagmeister

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Geländewagen, Länge x Breite x Höhe 4901 x 1935 x 1629 mm, Radstand 2928 mm, Kofferraumvolumen 600–1725 l.

Fahrwerk/Kraftübertragung

Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Luftfedern, Stoßdämpfern. Allradantriebantrieb.

E-Antrieb

Je ein Elektromotor an Vorder- und Hinterachse, Systemleistung 300 kW (408 PS), Systemdrehmoment 664 Nm. Energiegehalt Batterie 95 kWh, Nennspannung 396 V.

Fahrleistungen

0–100 km/h* ..... 5,7 s
Höchstgeschwindigkeit ..... 200 km/h
Reichweite (WLTP) ..... 400 km

Grundpreis

Audi e-tron ..... ca. 80 000 Euro

* Boost-Modus

FAZIT

Auf Sand und im leichten Gelände zeigt sich der E-tron als sehr talentierter Elektro-SUV, mit fein abgestimmtem Fahrwerk, spaßiger Fahrdynamik und beachtlichem Komfort. Beachtlich ist vor allem, wie exakt sich der Stromfluss zu den E-Motoren mit dem Fahrpedal dosieren lässt.

INFO

Neu von auto motor und sport: MOOVE

Sie haben weitere Fragen zu E-Autos, Lademöglichkeiten und Finanzierungen? Dann lesen Sie MOOVE, das Schwestermagazin von auto motor und sport, das sich vier Mal im Jahr mit neuen Mobilitätskonzepten beschäftigt. Aktuelles Schwerpunktthema: Genau, die Elektromobilität. Auf 50 Seiten erfahren Sie alles, was Sie zu den Stromern wissen müssen. Weitere Themen: Carsharing, Vernetzung, digitale Karten.

Moses Pelham

Ob als Sänger oder Produzent: Der Frankfurter Musiker entwickelt sich ständig weiter – und bleibt sich trotzdem treu. Auch bei seinem Autogeschmack.

Was war dein erstes Auto?
Ein Fiat Uno Turbo. Der wurde allerdings erst meiner, nachdem ich ihn geschrottet hatte. Ich war 18, und ein Freund, der für ein halbes Jahr ins Ausland ging, ließ ihn mir da. Danach kam ein Suzuki SJ 413 und ein Jeep Wrangler mit Softtop. Ich war so 22 oder 23 Jahre alt, verdiente etwas mit der Musik, und ich wollte mir was gönnen. Jugendsünden, irgendwie, aber geil. Mir gefiel es sehr, mit offenem Dach herumzufahren.

Und dann kam der erste Elfer …?
Na ja, von dem hatte ich schon immer geträumt, wer kennt das nicht? Also holte ich mir irgendwann meinen ersten 911 Carrera 4S – das muss so um 1996 gewesen sein – und blieb diesem Typ auch danach treu. Ich hatte ihn schon in verschiedenen Generationen als Coupé und Cabrio.

Bist du ihm auch mal fremdgegangen?
Klar, ich war so 28 oder 29 Jahre alt: Da musste es einfach ein Ferrari 456 M GT sein. Tolles Auto! Mit dem bin ich allerdings nicht viel in der Stadt auf und ab gefahren, sondern holte ihn nur an Wochenenden für Genusstouren aus der Garage. Meistens blieb er zu Hause. Es ist einfach ein auffälliges Auto, was auf die Dauer ganz schön anstrengend sein kann. Deshalb kam ich wieder zum Elfer zurück, mit der Erkenntnis, mir nie wieder so ein auffälliges Auto zuzulegen. Aktuell fahre ich einen Opel Insignia und bin sehr zufrieden damit.

Und mit deiner Ducati …
Oh ja. Ganz am Anfang hatte ich nicht genug Geld für ein Motorrad, und dann zu wenig Zeit. Das Übliche halt. Aber irgendwann war es dann so weit, und ich bin meiner Ducati 1100 Monster Evo bis heute treu geblieben. Eigentlich würde ich gern mehr mit ihr fahren oder vielleicht sogar mal ein Superbike ausprobieren. Aber mal ehrlich: Ich stehe nicht so auf die ganze Schutzkleidung, mag es lieber lässiger. Deswegen passt die Monster ganz gut zu mir.

Und wie wäre es mit einem Youngtimer?
Wenn ich mir noch mal ein Auto kaufen würde, dann tatsächlich was Älteres. Obwohl ich leider zwei linke Hände habe und die Schrauberei einem Freund überlassen müsste.

DIE FAHRZEUGE VON MOSES PELHAM

Suzuki SJ 413

Ferrari 456 M GT

Ducati 1100 Monster EVO

RANGE ROVER EVOQUE BLACK EDITION

MEHR EVOQUE GEHT NICHT.

Kraftvoll und dennoch elegant. Wild und trotzdem immer stilvoll. Vom ersten Moment an hat der Range Rover Evoque für Aufsehen gesorgt. Nun bekommt unsere Designikone einen noch aufregenderen Look. Schwarze Akzente und ein Dach in Kontrastlackierung geben seinem Auftritt eine spannende Wendung. Dabei machen das moderne Panoramaglasdach und beheizbare Ledersitze jede Fahrt zu einem noch intensiveren Erlebnis.

Entdecken Sie den Range Rover Evoque Black Edition.

*Ein Leasingangebot vermittelt für die Land Rover Bank, eine Zweigniederlassung der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn. Widerrufsrecht nach § 495 BGB für Verbraucher. Nicht kombinierbar mit weiteren Aktionen. Das Angebot ist gültig solange der Vorrat reicht.

Range Rover Evoque 2.0l TD4 Diesel Aut. 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch in l/100km: 7,5 (innerorts); 5,7 (außerorts); 6,4 (komb.); CO_2-Emission in g/km: 168; Effizienzklasse: C.

ABOVE & BEYOND

LEASINGANGEBOT
Range Rover Evoque 2.0l TD4 Diesel Aut. 110 kW (150 PS)

Monatliche Leasingrate	316,– €*
Barpreis	51.290,– €
Leasingsonderzahlung	5.129,– €
Laufzeit	36 Monate
Gesamtfahrleistung	30.000 km
Sollzinssatz p. a. gebunden	–6,04 %
Effektiver Jahreszins	–5,87 %
Gesamtbetrag	16.505,– €

Mittelklasse? Klingt beinahe schon despektierlich, denn Audi, BMW und Mercedes rüsten ihre Modelle auf: effizientere Antriebe, Fahrwerke mit mehr Komfort und Agilität, modernste Konnektivität. Und dennoch droht weitere Konkurrenz.

Au Mercede BMW

Mitte 2019: Audi A4

Da das Design nicht so richtig zündete, fällt das Facelift im Sommer größer aus. Weiterer Schwerpunkt: das Handling und weiterentwickelte Motoren. Die Benziner mit Riemenstartergenerator sollen pro 100 km einen Liter weniger verbrauchen

Kommt 2021: Mercedes C-Klasse

Nachdem der C in diesem Jahr frisch modellgepflegt und mit neuen, teils elektrifizierten Antrieben ausgerüstet wurde, stehen bei der Nachfolgerbaureihe W 206 die weitere Verbesserung des Komforts sowie ergänzende Funktionen zum teilautonomen Fahren im Fokus

di A4
s C-Klasse
Dreier

Neu 2019: BMW Dreier

Generation Nummer sieben findet zurück zur Agilität früherer Tage, ohne den neu erlernten Federungskomfort dabei über Bord zu werfen. Selbst Platz und Variabilität zählen zu den Stärken des Dreier – ebenso wie das derzeit beste (aber teure) Infotainment-System

BMW Dreier

Zwei Benziner, drei Diesel zum Marktstart ▸ Intuitive Sprachbedienung

Erste Sitzprobe!

Je nach Modellvariante liegt der c_w-Wert zwischen 0,23 und 0,26

Der bayerische Kurvenstar ist gewachsen, in der Länge um satte 8,5 Zentimeter. Selbst wenn nun vorne 1,90-Meter-Mannsbilder sitzen, passen solche noch bequem in den Fond – dann aber bitte nur zu zweit. Vorn gibt es ein hochwertiger wirkendes Cockpit auf Wunsch mit digitalen Instrumenten und Bedienung nach Wahl: Berührung, Gesten, Sprache. Vielfalt auch bei den Assistenten: Auffahrwarnung mit City-Bremsfunktion ist jetzt Serie, und

Update für das typische BMW-Cockpit: optionale Digitalinstrumente, Touchscreen in der Mitte

Zum Marktstart: Benzin-Vierzylinder mit bis zu 258 PS, Sechszylinder-Diesel mit 265 PS

480 Liter Kofferraum, im Verhältnis 40 : 20 : 40 geteilt umklappbare Lehne Serie

Fährt selbsttätig rückwärts

wer sich nach dem Marktstart am 9. März nicht mehr als 50 Meter vom Händlerhof macht, kann den Dreier selbstständig wieder zurückrangieren lassen – auch rückwärts autonom fahren ist ein Fortschritt.

Gerd Stegmaier

4,1 Zentimeter mehr Radstand: Knie und Kopf mit Spielraum

Im Gegensatz zu Audi und Mercedes hadert BMW noch immer mit elektrifizierten Antrieben

Vielleicht steckt ja ein System dahinter, eine ausgeklügelte Strategie. Weil das mit dem völlig autonomen Fahren – also Hände weg vom Lenkrad, Lenkrad weg, Kaffeebecher in die Hand – noch ein paar Jahre auf sich warten lässt, müssen Aggressionen woanders hin. Weil man eben im Stau steht und sich dennoch auf den Verkehr konzentrieren muss. Also lassen sich Autos künftig anbrüllen. „Hey Mercedes!“ lernen wir gerade noch mit der Mercedes A-Klasse kennen, an der C-Klasse ging die MBUX genannte Technik in der Modellpflege diesen Sommer noch vorbei, aber die nächste Generation lässt sich dann ebenfalls vom Fahrer anpflaumen – und hat auf die Bitte, einen Witz zu erzählen, hoffentlich eine bessere Antwort parat als: „Ich muss mich auf den Verkehr konzentrieren.“ Nein, das muss der Fahrer – trotz erweitertem Stauassistenten, der nochmals ein paar Sekunden länger das Lenken übernimmt.

Integrierter Erklärbär

Der neue BMW Dreier reagiert nun ebenfalls auf Ansprache, ohne dass zuvor eine Taste betätigt werden muss. Das Kommando lautet dann eben „Hey BMW“, verbunden mit einem Wunsch. Ein Navigationsziel einzugeben beispielsweise, aber auch Funktionen des Fahrzeugs erklärt zu bekommen oder den Ölstand zu erfahren.

Bei welchen Motoren? Na dann, die Diesel: Hier machen zwei Vierzylinder (318d mit 150 PS, 320d mit 190 PS) und ein B57-Sechszylinder aus dem Baukasten (330d mit 265 PS) den Anfang. Den 320d gibt es in Kombination mit dem Allradantrieb xDrive, weitere Varianten mit vier angetriebenen Rädern folgen. Nun die Benziner: Zunächst kommen die Zweiliter-Vierzylinder 320i (184 PS) und 330i (258 PS), beide serienmäßig mit Achtgangautomatik, die bei den Vierzylinder-Dieseln Aufpreis kostet. Im Sommer 2019 folgt dann der M340i xDrive. Der optimierte Reihensechszylinder mit Turboaufladung leistet künftig 374 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 500 Nm. Die Beschleunigung? Von null auf 100 km/h in 4,4 Sekunden, sagt der Hersteller. Elektrifizierung? Nein. Man sei auch so effizient genug, hört man in München.

Immerhin: Der Plug-in-Hybrid 330e folgt. Die elektrische Reichweite soll im Vergleich zum Vorgänger um rund 50 Prozent größer sein, BMW nennt als vorläufigen Wert bis zu 60 Kilometer. Dementsprechend sinkt der Spritverbrauch auch nach

Audi A4

Günstige Elektrifizierung ohne 48-Volt-Spannung
Höhere Lenkpräzision Intuitiveres Bediensystem

Stärker herausgearbeitete Kotflügel, die – wie so oft bei Audi – an den Ur-Quattro erinnern sollen. Deutlich flachere Scheinwerfer sowie ein stärker ausgeformter Stoßfänger prägen künftig die Optik

Am Heck beschränken sich die Änderungen bei beiden Karosserievarianten auf neue Leuchten

WLTP um rund 20 Prozent auf bis zu 1,7 Liter je 100 Kilometer und bis zu 39 Gramm pro Kilometer (vorläufige Angaben). Was alle Dreier können sollen: viel Fahrspaß bereiten. Zumindest was den 330i angeht, wissen wir: stimmt. BMW ließ uns schon mal einen Prototypen mit Sportfahrwerk (ohne Adaptivdämpfer) und 19-Zoll-Rädern auf und um den Nürburgring fahren (siehe Heft 18/2018). Tatsächlich fühlt er sich nochmal agiler an als das bisherige Modell, vor allem authentischer, speziell aufgrund des verbindlicheren Lenkgefühls.

Audi möchte den A4 auch ein wenig mehr in diese Richtung abstimmen, was mit der umfangreichen Modellpflege im kommenden Jahr passieren wird. Nicht falsch verstehen: Am Fahrwerk wollen die Entwickler nichts Grundlegendes ändern, für ein bisschen Feinschliff bleibt aber noch Zeit.

Auf links drehen, bitte

Der Fokus liegt ganz klar auf der Optik, die bislang bei potenziellen Kunden nicht so richtig gut ankam. Also knetet Audi das Blech ordentlich durch, modelliert in die Flanken dezente Kotflügelverbreiterungen, wie sie schon A6 und A8 tragen, die an den unvermeidlichen Ur-Quattro erinnern sollen. Die Front bekommt flachere Scheinwerfer, einen wuchti-

ger ausgearbeiteten Stoßfänger und einen schärfer geschnittenen Kühlergrill. Ob's hilft? Keine Geschmacksfrage dagegen: die neuen Antriebe. Ursprünglich wollte Audi schon jetzt zum neuen Modelljahr zumindest alle Benziner auf 12-Volt-Riemenstartergenerator-Technik umstellen.

Was das bedeutet? In bestimmten Situationen stellt die Elektronik den Motor ab, was durchschnittlich einen Liter Kraftstoff sparen soll. Diese Motoren kommen jetzt aber doch erst mit dem Facelift, da es zu aufwendig wäre, alles doppelt zu homologieren. Bis dahin gibt es nur ein reduziertes Antriebsangebot (siehe Seite 37).

Bei den Dieselmotoren plant Audi ähnliche Schritte. Die Zauberformel lautet: EA 288 evo. Die neue Vierzylinder-Generation soll sich durch reduzierte Reib- und Wärmeverluste auszeichnen. Zudem wurden die Systeme der Abgasnachbehandlung neu dimensioniert, ein 12-Volt-Riemenstartergenerator mit Lithium-Ionen-Batterie addiert. Das Ergebnis: neun Prozent mehr Leistung und zehn g/km weniger CO_2. Das Leistungsspektrum reicht von 136 bis 204 PS. Elektrische Reichweite: keine. Die Batterie versorgt nur die Verbraucher. Boostfunktion? Fehlt ebenfalls.

Gas geben? Später mal

Nächster Schritt: das Interieur. Stopp! Natürlich stellt sich Ihnen als aufmerksamem Leser nun die Frage: Was ist eigentlich aus den mit Erdgas betriebenen Motoren geworden, die Audi noch vor etwa einem Dreivierteljahr als die Lösung (fast) aller Probleme feierte? Nun, vorerst bleibt wohl noch eine Menge Gas in der Erde. Im ganzen WLTP-Kuddelmuddel und wegen der ohnehin eher überschaubaren Nachfrage liegt der Fokus auf den TSI- und TDI-Triebwerken. Die TGI-Varianten (EA 211 evo, 1,5 Liter Hubraum, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie) kommen später – zumal es andere Marken und Märkte im Konzernverbund gibt, die hier mehr Bedarf haben.

In Skodas Heimatmarkt Tschechien beispielsweise animieren Fördergelder Autofahrer zum Kauf eines Erdgasmodells. Also will Skoda das Angebot schnellstmöglich und nicht erst mit dem nächsten Octavia (2019) ausbauen. Dem A4 bleibt dagegen weiterhin der Dreiliter-V6-TDI vorbehalten, künftig mit 48-Volt-Bordnetz

Günstigere Konkurrenz: Skoda Octavia und VW Passat

Wenn im nächsten Jahr Skoda den neuen Octavia voraussichtlich zeitgleich als Stufenheck-Limousine und Kombi ins Premierenlicht schiebt, zündet die nächste Stufe der Emanzipation von VW. Klar, die Technik kommt aus dem Baukasten, aber die Optik gewinnt weiter an Profil, das Interieur an Qualität. Der Octavia zeigt einen selbstbewussten Auftritt und hochwertige Materialien, rückt damit deutlich näher an die selbst ernannte Premium-Konkurrenz. Deren umfangreiches Angebot an ausgefeilten Assistenzsystemen und Individualisierungsmöglichkeiten hält Skoda zwar nicht vor, doch bei der Konnektivität will die Marke ganz vorne mitspielen. Gleiches gilt natürlich für VW und speziell den Passat, der auf dem Genfer Salon im März 2019 in renovierter Form debütiert. Er bekommt größere Bildschirme im Cockpit, lässt sich mit dem Smartphone in der Tasche öffnen und mit Assistenzsystemen aus dem Touareg ausrüsten, was einen höheren Grad teilautonomen Fahrens ermöglicht. Der Plug-in-Hybrid GTE soll künftig 70 Kilometer rein elektrisch fahren können. Und die Optik? Ändert sich nur dezent.

Skoda Octavia

VW Passat

sowie 286 PS und 620 Nm. Jetzt aber: das Interieur. Auch hier kehrt Audi einmal kräftig durch, will die Optik schnellstmöglich den größeren, neueren Modellen angleichen. Das bedeutet also: berührungsempfindliche Monitore, zwei Stück in der Mittelkonsole. Der untere fasst dabei wesentliche Funktionen wie Klimaeinstellung und Teile der Sitzjustierung zusammen.

Stichwort Monitore: Bei Mercedes wuchs der eine, den die C-Klasse im Cockpit trägt, zwar mit dem Facelift, doch mit der nächsten Generation kommen natürlich im Stil des Hauses zwei große Bildschirme – einer für die Instrumente wie Tacho, Drehzahlmesser oder was der Fahrer sich dort hinwählt, der andere, zentrale, für den Rest. Nun, und eben: MBUX.

Mehr Spannung

Die Triebwerke stellt Mercedes dann komplett auf 48-Volt-Technik um, möchte auf deren Boostfunktion nicht verzichten. Darüber hinaus sollen die Plug-in-Hybride der Baureihe eine elektrische Reichweite von 75 Kilometern nach WLTP erzielen. Noch mehr? Möglich, doch spätestens bei 130 Kilometern ist Schluss, mehr ergäbe bei einem PHEV keinen Sinn, heißt es bei den Entwicklern.

Die Vertriebsstrategen hadern dagegen mit einem ganz anderen Thema: Am liebsten möchten sie den Modellrhythmus umkehren, also die E- vor der C-Klasse präsentieren, damit die neuere Technik zunächst im teureren Fahrzeug startet – wegen der Marktdurchdringung und letzt-

Mercedes C-Klasse

▸ Nochmals komfortablere Luftfederung ▸ Größere Vielfalt der Antriebe
▸ Besser vernetzte aktive und passive Sicherheitssysteme

Mitte 2021 startet die C-Klasse als Stufenheck-Limousine. Derzeit steht die immense Variantenvielfalt bei Mercedes auf dem Prüfstand. Muss es wirklich von C-, E- und S-Klasse je ein Coupé und Cabrio geben?

Statt des Laderaumvolumens wird sich sowohl beim T-Modell als auch beim Stufenheck das Platzangebot im Fond verbessern

Günstige Konditionen und lange Wartezeiten

Rabatte trösten über Lieferfristen hinweg

Die neuen Abgasregeln sollten Klarheit schaffen, doch die WLTP-Umstellung sorgt für das Gegenteil, denn viele Kunden sind ratlos. Den Herstellern dagegen brockt sie mehr Testläufe ein, was einige Marken überfordert und zu Lieferproblemen führt. Autokäufer fragen sich nun, welches Modell mit welchem Motor und welcher Ausstattung überhaupt noch bestellbar ist. Und wie lange dauert es dann bis zur Lieferung? Geduld ist jetzt wichtig, wie eine Auswertung zu den Modellreihen Audi A4, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse von der Online-Neuwagenbörse meinauto.de zeigt.

Sie verdeutlicht, in welche Situation die WLTP-Umstellung Hersteller und Kunden brachte. Statt wie bisher rund acht Wochen müssen viele Neuwagenkäufer aktuell zwischen drei und sechs Monate auf die Lieferung warten.

Es wären noch mehr geworden, wenn die Branche die Palette nicht auf die gängigsten Typen reduziert hätte. „Das sonst variantenreiche Modellangebot war zwischenzeitlich spürbar ausgedünnt“, sagt meinauto.de-Geschäftsführer Alexander Bugge. Doch jetzt kehre wieder Normalität ein, berichtet er: „Wir beobachten, dass sich die Situation um die WLTP-Umstellung zunehmend entspannt.“

Zumindest stimmt das für BMW und Mercedes, Audi dagegen ist noch gefordert. Allein beim A4 Avant sind 23 von etwa 70 Ausstattungskombinationen derzeit nicht bestellbar.

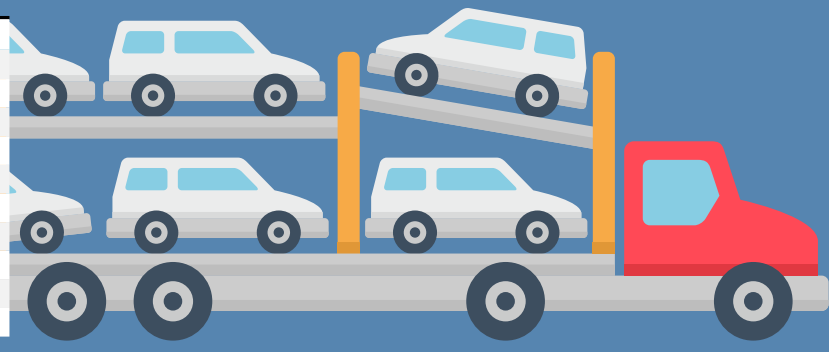
Bis sich die Lieferfristen normalisieren, wird es noch dauern. Mit Rabatten zwischen 19 und 25 Prozent wollen Audi und BMW bei den Modellen A4 und Dreier die Kunden über die langen Wartezeiten hinwegtrösten. Auch Mercedes ist spendabel: War für die C-Klasse bis vor Kurzem bei acht Prozent Schluss, reicht der Rabatt jetzt bis fast 14 Prozent.

Henning Busse

BIS ZU SECHS MONATE LIEFERFRIST

Marke	Modell	Lieferzeit	Nachlass*
Audi	A4 Limousine	6 Monate	19,40 %
Audi	A4 Avant	5 Monate	18,70 %
Audi	A4 Allroad Quattro	6 Monate	20,10 %
BMW	Dreier Limousine	3-5 Monate	22,50 %
BMW	Dreier Touring	3-5 Monate	24,50 %
BMW	Dreier GT	3-5 Monate	22,20 %
Mercedes	C-Klasse Cabriolet	6 Monate	13,60 %
Mercedes	C-Klasse Coupé	3 Monate	13,30 %
Mercedes	C-Klasse Limousine	5 Monate	13,80 %
Mercedes	C-Klasse T-Modell	3 Monate	12,70 %

* durchschnittlich im September 2018; Quelle: meinauto.de



lich eben auch wegen der Rendite. Doch diese Änderung wäre zu teuer. Daher bekommt die C-Klasse die nächste Evolutionsstufe des autonomen Fahrens, Level 3, soll also zumindest auf der Autobahn länger alleine vorankommen. Der Fahrer muss aber weiterhin wachsam sein, um etwa in einer Baustelle schnell das Lenkrad übernehmen zu können.

Aber sicher doch

Parallel treibt Mercedes die Vernetzung aktiver und passiver Sicherheitssysteme voran. Das bedeutet, dass die inzwischen beinahe selbstverständliche Sensorik für Systeme wie Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie Abstandsregeltempomat und Notbremsassistent dabei unterstützt, Airbags präziser auszulösen oder auch um Dämpfer und Luftfedern im Fahrwerk blitzschnell zu verhärten, was ein Abtauchen des Fahrzeugs im Crashfall verhindert. Apropos Fahrwerk: Mercedes hält an der Luftfederung fest, verbessert sie so, dass auch ohne Beladung das sogenannte Losbrechmoment gegenüber einer Stahlfeder-Adaptivdämpfer-Kombination reduziert wird.

Klingt kompliziert? Vielleicht kann es Ihnen MBUX mal genauer erklären, „Hey Mercedes“, Sie verstehen? Übrigens: Der Intelligent Personal Assistant – so nennt BMW diese Technik – lässt sich einen personalisierten Namen verpassen. Günther oder Rita oder welchen auch immer. Könnte ja ebenso beim Aggressionsabbau im Stau helfen.

Text: Jens Dralle
Computerretuschen: Christian Schulte

Fazit

Da mag der neue Dreier noch so agil fahren, A4 und C-Klasse wird er nicht völlig abhängen können. Alle drei schärfen ihr Profil, dem Audi gelingt das wohl schon mit der Modellpflege. Die nächste C-Klasse fährt dann noch sicherer und komfortabler, sogar etwas autonomer. Alles zu teuer? Kein Problem, denn VW Passat und Skoda Octavia reifen zu hochwertigen, dennoch preiswerten Alternativen. Mehr Platz boten sie ja eh schon immer. Geht auch: einfach noch einen aktuellen Audi, BMW oder Mercedes kaufen. Die Rabatte waren selten so hoch.

FÄHRT DER NORM VORAUS.

Wer ganz selbstverständlich die Euro 6d-TEMP erfüllt, der bringt Sie auch in Zukunft entspannt in die Innenstädte: wie der Mazda CX-3 mit effizienter Motorentechnologie SKYACTIV. Auch sein elegantes KODO Design setzt schon jetzt Maßstäbe für die Zukunft und zusammen mit dem innovativen Assistenzsystem i-ACTIVSENSE ist er seiner Zeit weit voraus. Mehr auf mazda.de

DRIVE TOGETHER

MAZDA CX-3

Jetzt **ab 139 €** monatlich ohne Anzahlung*

mazda.de

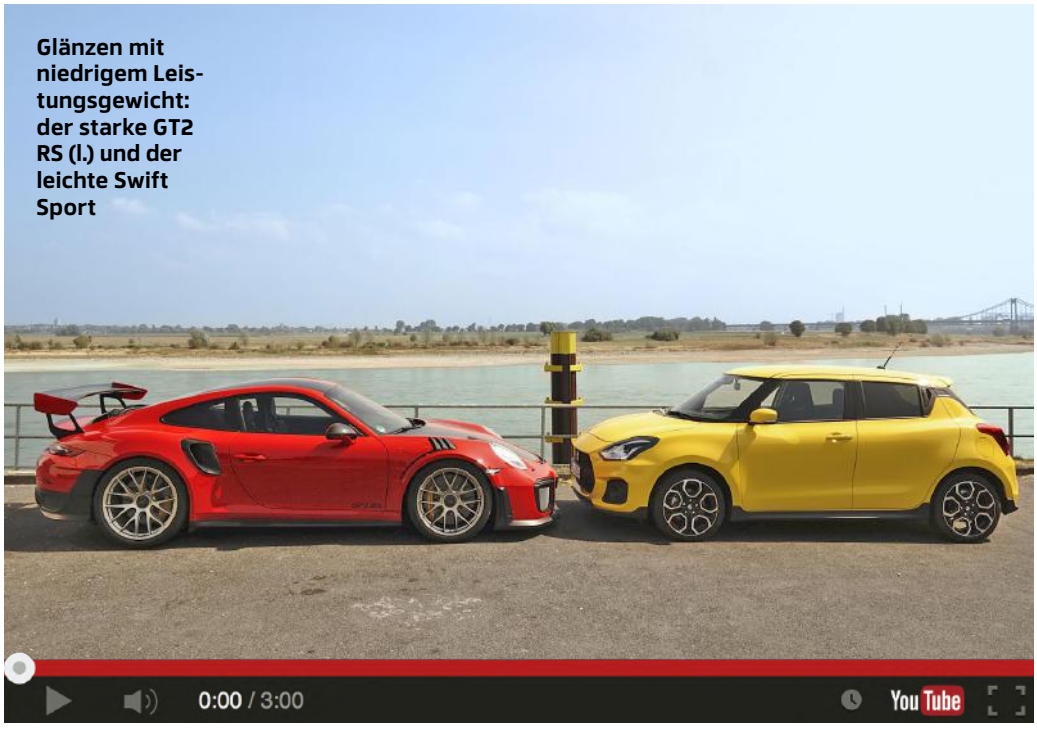
Kraftstoffverbrauch innerorts, außerorts und im kombinierten Testzyklus und CO_2-Emissionen im kombinierten Testzyklus für den Mazda CX-3 Prime-Line SKYACTIV-G 121 FWD 7,5/5,4/6,2 l/100 km; 141 g/km.

*Repräsentatives Beispiel: Folgende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 6a Abs. 4 PAngV dar. Ein Privat-Leasing-Angebot (Kilometer-Leasing) der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für den Mazda CX-3 Prime-Line SKYACTIV-G 121 FWD bei 14.088,95 € Anschaffungspreis (UPE des Herstellers abzüglich eines bei teilnehmenden Mazda Vertragshändlern gewährten Kundenrabatts in Höhe von 3.901,05 €), 0,00 € Leasing-Sonderzahlung, 139,00 €

monatlicher Leasingrate, 48 Monaten Laufzeit, 10.000 km Laufleistung pro Jahr, 6.672,00 € Gesamtbetrag, 3,45 % effektivem Jahreszins, 3,39 % p. a. festem Sollzinssatz. Bonität vorausgesetzt. Preise (brutto) jeweils zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Ist der Darlehensnehmer Verbraucher, besteht ein Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Angebot ist gültig für Privatkunden und nicht mit anderen Nachlässen/Aktionen kombinierbar.

Leistungsgewicht

Schon klar: Bei einem Sportwagen sollte es so niedrig wie möglich sein. Aber ist es auch das allein entscheidende Kriterium für seine Spurtkraft?



Glänzen mit niedrigem Leistungsgewicht: der starke GT2 RS (l.) und der leichte Swift Sport

Frage eines Lesers: Kann ich nur auf der Basis des Leistungsgewichts die Beschleunigung eines Autos vorhersagen? Theoretisch ja, praktisch wird es kompliziert. Aber unter Annahme einer verlustfreien gleichförmigen Newton-Physik könnte man folgende Annäherungsformel nutzen: Beschleunigungszeit (s) ist gleich 0,5 mal Masse (kg) mal Quadrat der Geschwindigkeit (m/s) durch Leistung (W). Daraus lässt sich die kürzeste Zeit errechnen, die ein Vehikel – egal welcher Bauart – bei gegebenem Gewicht und Leistung braucht, um eine Geschwindigkeit zu erreichen. Das Leistungsgewicht ist also die wichtigste Größe für den Schub eines Autos. Aber wie wichtig?

Wir checken das Ganze in der Praxis an zwei völlig gegensätzlichen Sportwagen: dem Porsche 911 GT2 RS mit 700 PS Leistung und 1545 kg Gewicht (ams-Messwert) und dem besonders leichten Suzuki Swift Sport mit 1045 kg und 140 PS. Beide müssen mit Fahrer (75 kg) losspurten. Die optimale Beschleunigungszeit aus der obigen Formel ergibt von 0 auf 100 km/h 1,2 Sekunden für den Porsche und 4,2 Sekunden für den Suzuki. auto motor und sport hat beim GT2 jedoch 2,9 Sekunden und beim Suzuki 8,3 Sekunden gemessen. Die beiden beschleunigen also viel langsamer als das Newton'sche Ideal. Woran liegt's?

In der Rechnung fehlen vor allem Fahrwiderstände, Massenträgheitsmomente, der Wirkungsgrad des Antriebsstrangs und wie viel Schwungmasse der Motor mitbringt. Bis die Leistung vom Motor auf die Straße kommt, bleibt einiges in Getriebe und Co. hängen. Schon beim Start geht es mit Traktionsproblemen los, denn der Reifen muss die verfügbare Kraft auf die Straße bringen. Je mehr Kraft das Auto hat, desto schwieriger wird es für den Gummi, diese noch mit dem Untergrund zu verzahnen.

Im Ideal müsste sich der hinterradgetriebene GT2 RS mit seiner Leistung mit achtfacher Erdbeschleunigung in wahnsinnigen 0,1 Sekunden auf 30 km/h katapultieren. Tatsächlich schafft er es mit Semislicks auf etwas mehr als ein g in 0,8 Sekunden. Der frontgetriebene Swift braucht für diese Übung 1,6 anstatt rechnerischer 0,4 Sekunden und erreicht ein halbes g. Ein Audi RS 4 Quattro reißt beim Start immerhin mit 1,4 g an der Straße. Zum Ideal wird hier mächtig viel Zeit verschenkt.

Dabei ist es entscheidend, dass das Auto beim Losfahren einen optimalen Schlupf (Reifen dreht sich schneller, als der Wagen fährt) von acht bis zehn Prozent entwickelt. Dann ist die Verbindung zwischen Reifen und Fahrbahn aufgrund von Adhäsions- und Verzahnungswirkung besonders effektiv. Das heißt: Beim Start aus dem Stand ist die PS-Zahl zweitrangig. Viel wichtiger ist es, wie griffig Reifen und Asphalt sind, wie viel Räder angetrieben werden und ob der perfekte Schlupf getroffen wird.

Zudem wird der elastische Reifen von der Erdanziehungskraft mit dem Autogewicht auf die Fahrbahn gedrückt und verformt sich – es entsteht ein Rollwiderstand. Der ist umso höher, je schwerer das Auto ist und je mehr sich der Reifen verformt. Zum Glück ist der Rollwiderstand auf Asphalt nicht groß und im Ideal geschwindigkeitsunabhängig. Auch die Schaltvorgänge kosten Zeit. Aber mit höherem Tempo kommt noch ein größerer Gegner.

Der Luftwiderstand. Dieser spielt bei niedriger Geschwindigkeit eine geringe Rolle, steigert sich aber bei jeder Tempoverdopplung um das Vierfache, was wiederum die achtfache Leistung erfordert. Bei hohen Geschwindigkeiten wird das Gewicht also nebensächlich für die Beschleunigung. Da zählt vor allem, wie windschnittig das Auto geformt ist (c_W-Wert) und wie groß seine Stirnfläche ist. Diese ganzen Faktoren ließen sich jetzt mit einer äußerst komplizierten Formel auch noch zu einer perfekten Beschleunigungshochrechnung vervollständigen. Aber wozu rechnen, wenn die Messung auf der ams-Teststrecke so viel einfacher ist.

Foto: MPS TV

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

auto motor sport

YouTube

ALFA ROMEO PRÄSENTIERT DIE B-TECH EDITION

FASZINATION IN SCHWARZ

Die Alfa Erfolgsmodelle Giulia und Stelvio sind jetzt auch als B-Tech Edition erhältlich

Der Stelvio – dank neuem Look noch sportlicher in seiner Klasse.

B wie Black, wie Begierde, wie Begeisterung. Die Rede ist von der neuen B-Tech Ausstattungslinie für die Modelle Alfa Romeo Giulia und Alfa Romeo Stelvio. Mit schwarzen Designakzenten bekommt das Alfa-typische sportliche Leistungspotenzial nun auch den entsprechenden dynamischen und sehr maskulinen Look.

Dunkle Elemente umfassen den Kühlergrill. Dazu passend die 18-Zoll-Leichtmetallfelgen POTENZA beim Giulia und 20-Zoll-Leichtmetallfelgen beim Stelvio, beide mit dem exklusiven monochromen Alfa Romeo Logo. Den einzigartigen Look runden dunkle Außenspiegelklappen und Embleme ab. Der Stelvio bietet obendrein einen dunkel gehaltenen Unterfahrschutz und Fensterrahmen mit Zierleiste und Dachreling in glänzendem Schwarz. Die Bremssättel sind mit Alfa Romeo Schriftzug wahlweise in schwarzer, roter oder gelber Lackierung erhältlich.

Am Heck besticht der neue maskuline Look des Giulia B-Tech und Stelvio B-Tech mit dunklen Auspuffrohren, die die von Alfa Romeo bekannte souveräne Performance sichtbar machen. Mit Aggregaten in diversen Leistungsstufen und immer in Kombination mit dem 8-Stufen-Automatikgetriebe sowie patentierter Fahrwerkstechnologie bieten sie hervorragende Dynamik.

Das Thema Komfort kommt ebenfalls nicht zu kurz. Die umfangreiche Serienausstattung beinhaltet Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven-und Abbiegelicht sowie LED-Tagfahrlicht ebenso wie Adaptive Cruise Control und Alfa™ Connect 8,8-Zoll-Radio mit DAB und Apple CarPlay[1] und Android Auto[1].

Die Alfa Romeo Modelle Giulia und Stelvio sind jetzt noch einzigartiger, dank der neuen B-Tech Ausstattungslinie. Faszination in Schwarz ist Stil pur.

www.alfaromeo.de

Sportlichkeit pur – Die Giulia B-Tech wirkt noch dynamischer.

Die Bremssättel mit Alfa Romeo – Schriftzug in verschiedenen Farben.

[1] Android Auto, Google Play und weitere Marken sind geschützte Marken der Google Inc.CarPlay, iPhone und Siri sind eingetragene Warenzeichen von Apple Inc.

Außer Rand und

Ach, dieses dauernde In-der-Stadt-Herumurbanisieren langweilt doch. Die Allrad-Dieselkombis Opel Insignia Country Tourer und Volvo V90 Cross Country beherrschen die großen Aufgaben eines raumgreifenden Alltags und kleine Abenteuer-Touren ins Jotwede. Mal schauen, welcher Alleskönner das besser kann.

Land

IM VERGLEICH

OPEL INSIGNIA CT 2.0 BITURBO D: 210 PS, Abgasnorm Euro 6c, ab 42 825 Euro, Basispreis Baureihe 36 650 Euro

VOLVO V90 CC D5 AWD: 235 PS, Abgasnorm Euro 6d-Temp, ab 60 750 Euro, Basispreis Baureihe 57 800 Euro

Einige nachweisbare Zusammenhänge, um schwedische Besonderheiten zu erklären, fehlen uns noch. Etwa der, ob sich der weltweit höchste Pro-Kopf-Zimtverbrauch dadurch erklärt, dass all die schwermütigen Krimi-Kommissare dort versuchen, ihre Stimmung mit süßen Zimtschnecken aufzuhellen. Oder ob so viele Menschen in der Dunkelheit langer Wintertage über Couchtische stolpern, dass es so einen hohen Bedarf an günstigen Tischen zum Selbst-Zusammenschrauben gibt. Eine andere Besonderheit erklärt vielleicht die Existenz des Volvo V90 CC.

In Schweden nämlich kommen statistisch auf ein Auto nur 38 Meter asphaltierte Straße, aber mit 117 Metern mehr als drei Mal so viel legal befahrbare Schotterpiste. Solche Strecken führen in unserer romantischen Vorstellung immer zu einsamen Seen mit Bäumen drumrum und Insel mittendrin. An sich baut Volvo schon immer Autos für solche Straßen. Doch kaum gab es die Firma 70 Jahre, merkte das Marketing schon, dass sich daraus ein Trendsetter machen ließe. Die höhergesetzte Allradversion des V70 nannten sie 1997 Cross Country. Nachdem Audi, VW, Skoda und Mercedes die Idee aufgriffen, machte sich Opels Insignia für ein Schotterleben bereit. Was bei uns nicht so leicht ist, schließlich darf man in Deutschland von den 644 000 km Asphaltstraße fast nirgends auf Feldwaldwiesenwege abbiegen.

Was nichts daran ändert, dass sowohl Cross Country wie Country Tourer zu den talentiertesten Autos überhaupt zählen, die man kaufen kann. Schließlich sind sie vor allem einmal Kombis. Die Auftakelung fürs Gelände umfasst neben der Rundumbeplankung mit rempelresistenten Stoßleisten und Andeutungen eines Unterfahrschutzes insbesondere die Höherlegung. Milde 2,5 Zentimeter gewinnt der Insignia so an Bodenfreiheit, während sie beim V90 als Cross Country gar um sieben auf 21 Zentimeter zulegt.

Das ist mehr als bei vielen SUV, wobei der lange Radstand und der extrovertierte Finanzaufwand, sollte die Karosserie anknittern, den Drang

Nie ein Labrador da, wenn man einen bräuchte, der fürs Foto in den stattlichen Kofferraum springt

Selbst das viele Grün könnte die Navi-Karte etwas unpixeliger anzeigen. Bequeme Bank, üppig Platz

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart.

Der neue EQC. Der Mercedes unter den Elektrischen.

Jetzt registrieren und zu den Ersten gehören: **www.mercedes-benz-eqc.de**

EQC 400 4MATIC: Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km;
CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km.[1]

[1]Angaben zum Stromverbrauch und den CO_2-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

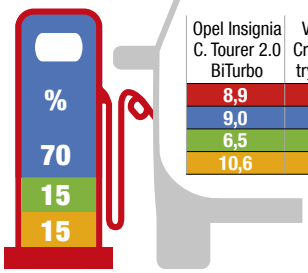
Für das kleine Herumschottern zwischendurch hat der Volvo Offroad-Kennlinien für Antrieb und Fahrwerk

mindern, den Volvo ins Gelände zu fahren. Mit allen für die Testwertung relevanten Extras – adaptive Luftfederung, Head-up-Display, Komfortsitze, 20-Zoll-Räder, Dämmglas – kostet der V90 CC knapp 72 000 Euro und ausstattungsbereinigt 28 000 Euro mehr als der Insignia CT.

Allerdings vermag es Volvo derzeit besonders gut, die Autos nicht nur

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

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



Opel Insignia C. Tourer 2.0 BiTurbo	Volvo V90 Cross Country D5 AWD
8,9	8,6
9,0	8,7
6,5	6,3
10,6	10,1

12,3
Meter
braucht der Insignia Country Tourer zum Wenden. Mit 12,0 Metern ist der V90 Cross Country fast ebenso sperrig. Bietet sich also an, auf dem weiten Land zu wohnen – und zu wenden

teurer sein, sondern auch wertvoller erscheinen zu lassen. So richtet sich der Cross Country in jener stilsicher-soliden Eleganz ein, die doch subtil und nie protzig wirkt. Allein diese Sitze: Sie sollten Wohnzimmer möblieren, so bequem, wie sie sind. Doch trotz aller Behaglichkeit ähnelt der V90 mehr modernen Küchen, die immer aufgeräumt erscheinen, bis man zu kochen beginnt und sich ärgert, dass die Schubladen keine richtigen Griffe haben. Beim Volvo fehlen Tasten – keineswegs am Lenkrad, aber durchaus für die Restbedienung.

Soundsystem? Abba hallo!

Die verlagern die Schweden seit dem aktuellen XC90 auf den Hochkant-Touchscreen. In den letzten viereinhalb Jahren hatten wir zwei, drei Dutzend Volvo hier, derzeit ist ein V90 T8 zum Dauertest bei uns. Den holten wir sogar in Göteborg ab und fuhren den ganzen Weg heim. Wenn wir also wieder schreiben, dass die Bedienung umständlich und nervig ist, liegt das nicht an mangelnder Gewöhnung. Sondern an dem System mit kleinen Tastflächen, überladenen Menüs und komplizierter Grundstruktur. So oft vertippwischen wir uns, bevor wir die Tastfläche im Menü des Soundsystems finden, an der sich das Klangerlebnis „Göteborg Konserthuset“ aktivieren lässt. Und, Freunde, das rockt den V90.

Natürlich auch auf den hinteren Rängen: auf der dick gepolsterten Fondbank, auf der Passagiere fünf Zentimeter mehr Normsitzraum haben als im Opel. Die Sitzlehne lässt sich zweiteilig zur Ebene umklappen, dazu gibt es eine kleine Durchreiche. Das kann der Insignia noch besser. Seine Rücksitzlehne klappt dreiteilig, bei 6,5 cm mehr Außenlänge packt er 139 Liter mehr Maximalvolumen.

Überhaupt sollten sich alle, die noch immer herumjammern, nach dem Omega Caravan habe es bei Opel keinen großen Kombi mehr gegeben, mal den Insignia anschauen. Ihm mag die sperrgutförderliche Kastigkeit am Heck fehlen, doch ist er der beste Opel, den es je gab. Und womög-

Der noch geräumigere Fond des V90. Das mit der Bedienung wird bei Volvo auch mit Gewöhnung nicht besser

Ja, das mit dem stilsicher-herrschaftlichen Einrichten des Interieurs haben sie schon drauf bei Volvo

lich je gegeben haben wird, wenn die nächste Generation mit PSA-Technik anrückt. So setzt der Insignia mit brillantem Matrix-LED-Licht, Vollprojektions-Head-up-Display und dem Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern im PSA-Konzern Maßstäbe – wie auch in seiner Preisklasse mit hochwertiger Technik zum günstigen Tarif.

Einmal Hochsauerland

Viel Ausstattung allein macht zwar noch kein gutes Auto, aber beim Insignia überzeugt eben die Basis. Obwohl Raumeffizienz nicht zu seinen vordergründigsten Stärken zählt, schafft er auf fünf Metern Länge ein stattliches Raumangebot. Auf der komfortablen Rückbank reicht die Beinfreiheit nicht gar so weit ins Verschwenderische wie im Volvo. Vorn reist es sich so ungedrängt wie im V90 auf den vielfach verstellbaren, haltstarken AGR-Komfortsitzen – und wegen der sieben Zentimeter niedrigeren Sitzposition auch tiefer und inniger integriert.

Bei Opel haben sie die Sachlichkeit noch nicht zum Stilmittel erhoben, was sich in der weniger hochtrabenden Materialauswahl und -darbietung zeigt. Oder an den zitterigen Digitalanzeigen und der pixeligeren Navi-Kartendarstellung. Mit der Bedienung klappt es umso einfacher. Auch hier umstandskrämert das Infotainment mal oder man tapst auf Lenkradtasten ziellos im Bordcomputer herum, aber das Grundlayout lässt sich leichter ergründen.

Der Zündschlüssel als solcher dagegen ist außer Mode gekommen – so wie Urlaub im Hochsauerland. (Wobei, da könnten wir mal wieder hin. Schließlich gab es dort in den 1980ern mit 18 000 Hektar die größte Weihnachtsbaumkultur Europas. Ach, es ist gerade solches Nischenwissen, das einen zum umlagerten Mittelpunkt auf Weihnachtsfeiern macht.)

Egal jetzt, Startknopf, der kernige, nur nach Euro 6c abgasreine Zweiliter-Biturbodiesel des Insignia fällt in Leerlaufnageln, die Automatik lässt ihn weich anfahren. Wenngleich sie danach eifrig und treffsicher durch ihre acht Stufen schaltet, fühlt sich der Country Tourer für 210 PS und 480 Nm doch etwas matt an. Ohne den Turbo-Wums früherer Diesel

Kleines Leistungsdefizit? Ach wo, das gleicht der Opel mit seiner fixen Achtstufenautomatik locker aus

Kleiner Leistungsvorteil? Ach wo, den verbaselt der V90 mit trantütiger Automatik und dem Gewicht

bringt er seine Kraft unauffällig-effektiv auf die Straße.

Statt eines normalen Differenzials hat der Country Tourer zwei elektronisch gesteuerte Lamellenkupplungen an der Hinterachse, welche die Kraft zwischen den Rädern aufteilen. Doch allzu sehr dynamisiert das Torque Vectoring das Handling nicht. Der Kombi fährt gripstark und sicher, wankt dabei aber mehr als der normale Sports Tourer. Auch seine sonst so geschmeidige Lenkung verliert ein wenig ihrer Präzision und Rückmeldung. Zudem spricht die Federung nicht sorgsam auf Unebenheiten an, katapultet auf schweren Verwerfungen an der Hinterachse.

Allzu viel an Handling gab es beim V90 ja nicht zu verlieren. Auch seine Lenkung meldet wegen der Höherlegung nun nebulöser zurück, vertüddelt zudem noch mehr der ohnehin kargen Präzision. In Kurven wankt der Cross Country stärker, schubbert früher reifenquietschend ins Untersteuern – auf der Straße wie bei den Fahrsicherheitstests auf abgesperrter Strecke. Doch die Abstimmung hat auch Vorteile: Als Cross Country federt der V90 talentierter, spricht nur auf kurzen Unebenheiten herb an, federt lange Wellen sorgsam weg.

2012 kg

wiegt der Volvo. Das sind 223 Kilogramm mehr als beim ja nun auch nicht gerade filigranen Opel. Dem voll ausstaffierten V90 CC bleiben so nur eher lächerliche 428 Kilo Zuladung

Über alle Berge und Straßen

Ansonsten? Bis auf das stärkere Wanken alles gut bei der Fahrsicherheit und, klar, der Traktion, wenngleich die elektronisch geregelte Lamellenkupplung maximal 50 Prozent der Antriebskraft an die Hinterachse leitet und der Volvo auf Torque Vectoring verzichtet. Allerdings kostet die weniger vehemente Bremsverzögerung den V90 ein paar der Punkte, die er sich mit dem besonders reichhaltigen und bestens funktionierenden Assistenzarsenal verschafft.

Zudem dürfte der nagelige Zweiliter-Turbodiesel (Euro 6d-Temp) ruhig etwas mehr Wucht zeigen, denn schließlich bringt ein kleiner Zusatzverdichter die beiden Turbos früh auf Touren, damit die schneller Druck aufbauen. Mit 2,5 bar plustern sie den Motor auf 235 PS und 480 Nm, doch wie schon im Insignia fühlt sich das nicht so energisch an wie erwartet. Das liegt neben dem höheren Gewicht an der trödeligeren Achtstufenautomatik. Aber bei beiden gibt es ohnehin keine Alternative zum starken Diesel, wenn es Allrad, Automatik und weniger als neun Liter auf 100 Kilometer beim Verbrauch (Opel 8,9, Volvo 8,6 im Test) sein sollen.

Am Ende erweist sich der Insignia als das viel günstigere, der V90 als das etwas bessere Auto. Oder um einen Zusammenhang herzustellen: Wer mit dem Volvo durch den Schotter will, braucht eben mehr Kies.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Dino Eisele

Für Messwerte und Punktetabelle bitte umblättern

KOMPROMISSLOS SICHER, AUCH BEI WENIG RESTPROFIL

UND UNTER STRENGSTEN WINTERBEDINGUNGEN

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA · Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe · Deutschland · Stand: 08/2018 · MICHELIN und die grafische Darstellung des Michelin Männchens sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. © Michelin

NEU: DER MICHELIN *ALPIN 6*

- Hervorragend beim Bremsen auf Schnee mit wenig Restprofil.(1)
- Ausgezeichnet bei Beschleunigung und Traktion auf Schnee mit wenig Restprofil.(2)
- Exzellente Langlebigkeit.

(1) Im Auftrag von Michelin durchgeführter Test vom TÜV Süd zwischen Dez. 2017 und Jan. 2018 mit bis zur Verschleißgrenze gefahrenen Reifen in der Dimension 205/55 R16 91H. Gefahren bedeutet auf einer speziellen Maschine abgeschliffen bis zu den Verschleißindikatoren gemäß der UN/ECE-Regelung Nr. 30 – Luftreifen für Kraftfahrzeuge und Anhänger, Revision 3. Gemessen wurde der Bremsweg auf schneebedeckter Fahrbahn beim Abbremsen von 30 km/h auf 10 km/h. Folgende Bremswertunterschiede der Wettbewerbsreifen wurden im Vgl. zum MICHELIN Alpin 6 festgestellt: BRIDGESTONE Blizzak LM001 Evo (+14,7 m), CONTINENTAL WinterContact™ TS 860 (+2,1 m), DUNLOP Winter Sport 5 (+4,2 m), GOODYEAR Ultra Grip 9 (+3,0 m), PIRELLI Cinturato Winter (+4,9 m) und NOKIAN WRD4 (+6,4 m). Der beworbene Testbericht kann unter www.michelin.de/testberichte-michelin-a6 aufgerufen werden.

(2) Im Auftrag von Michelin durchgeführter Test vom TÜV Süd im Dez. 2017 mit bis zur Verschleißgrenze gefahrenen Reifen in der Dimension 205/55 R16 91H. Gefahren bedeutet auf einer speziellen Maschine abgeschliffen bis zu den Verschleißindikatoren gemäß der UN/ECE-Regelung Nr. 30 – Luftreifen für Kraftfahrzeuge und Anhänger, Revision 3. Gemessen wurde die Traktion auf schneebedeckter Fahrbahn beim Beschleunigen von 5 km/h auf 30 km/h. Der MICHELIN Alpin 6 erreicht die beste Beschleunigung und wird auf 100 % indexiert. Folgende Traktionswerte der Wettbewerbsreifen wurden im Vgl. zum MICHELIN Alpin 6 festgestellt: BRIDGESTONE Blizzak LM001 Evo (66,4 %), CONTINENTAL WinterContact™ TS 860 (84,3 %), DUNLOP Winter Sport 5 (86,2 %), GOODYEAR Ultra Grip 9 (85,4 %), PIRELLI Cinturato Winter (83,8 %) und NOKIAN WRD4 (79,9 %). Der beworbene Testbericht kann unter www.michelin.de/testberichte-michelin-a6 aufgerufen werden.

michelin.de

MICHELIN

DATEN UND auto motor sport-MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Opel Insignia Country Tourer 2.0 BiTurbo Diesel 4x4	Volvo V90 Cross Country D5 AWD Pro
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1956	1969
Leistung	kW (PS) bei 1/min	154 (210) 4000	173 (235) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	480 bei 1500	480 bei 1750
Kraftübertragung		Allradantrieb Achtgangautomatik	Allradantrieb Achtgangautomatik
Testwagenbereifung		235/50 R 18 W Continental SportContact 5	245/45 R 20 W Pirelli P Zero
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung	kg	1789/591	2012/428
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	5004 × 1871 (2093) × 1525	4939 × 1879 (2052) × 1543
Radstand	mm	2829	2941
Wendekreis links/rechts	m	12,3/12,2	11,8/12,0
Gepäckraum	l/VDA	560/1665	560/1526
Quadermaß klein	mm	745 × 820 × 680	570 × 810 × 675
Länge × Breite × Höhe groß	mm	1720 × 820 × 680	1580 × 810 × 675
Anhängelast/gebremst	kg	750/1805	750/2400
Innenbreite vorn/hinten	mm	1515/1480	1535/1500
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1050/990	990/935
Normsitzraum	mm	760	810
Verbrauch/Reichweite/CO_2			
Testverbrauch	l/100 km	8,9	8,6
ams-Eco		6,5	6,3
ams-Pendler		9,0	8,7
ams-Sportfahrer		10,6	10,1
CO_2-Ausstoß im Test	g/km	234	227
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Diesel	Diesel
Stadt/über Land/gesamt		9,4/5,8/7,2	6,7/5,2/5,7
WLTP-Verbrauch	l/100 km	7,8	7,3
Schadstoffeinstufung		Euro 6c	Euro 6d-Temp
CO_2-Ausstoß (NEFZ/WLTP)	g/km	188/204	151/191
Effizienzklasse		D	A
Tankinhalt/Reichweite	l/km	62	60
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		6,1	5,8
0 – 100 km/h		8,5	8,3
0 – 120 km/h		11,5	11,5
0 – 140 km/h		15,4	15,5
0 – 180 km/h		28,3	27,3
0 – 400 m		16,1	16,0
Zwischenspurt	s		
60 – 100/80 – 120 km/h		4,4/5,4	4,6/5,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	228	225
Bremswege			
aus 100 km/h kalt	m	36,5	35,4
aus 130 km/h kalt/warm		61,8/61,3	62,2/62,9
aus 170 km/h kalt		107	105
Innengeräusche			
bei 80 km/h	letzter Gang	66	63
bei 100 km/h	dB(A)	68	65
bei 130 km/h		71	68
bei 180 km/h		76	74
Fahrversuche			
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	63,9/64,1	60,6/60,9
doppelter Spurwechsel	km/h	127,7/128,6	123,8/125,3
Fahrdynamikbewertung		◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkpräzision	indirekt/direkt	●	●
Balance	unter-/übersteuernd	●	●
ESP	konservativ/sportlich	●	●
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	●	●
Kosten			
Festkosten	Euro		
Steuer		408,–	382,–
Haftpflicht		419,–	389,–
Teilkasko[1]		178,–	139,–
Vollkasko[2]		690,–	661,–
Unterhaltskosten im Monat[3]			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	304,–	301,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	528,–	530,–
Grundpreis	Euro	42 825,–	65 150,–

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB; [3] ohne Wertverlust

FAZIT

1 OPEL

Schon in der Eigenschaftswertung kommt der geräumige, solide und fahrvergnüglichere Insignia ganz nah an den V90 heran, mit dem günstigen Preis holt er den klaren Sieg.

2 VOLVO

Die umfassendere Sicherheitsausstattung, die noblere Einrichtung und die etwas komfortablere Federung haben beim V90 CC einen hohen Preis – und der kostet ihn am Ende den Sieg.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		Opel Insignia Country T.	Volvo V90 Cross Country
Karosserie			
Raumangebot	(20)	11	11
Außenabmessungen	(5)	1	2
Kofferraum	(15)	10	10
Zuladung	(10)	7	5
Variabilität/Funktionalität	(10)	8	9
Instrumente/Anzeige	(5)	4	5
Bedienung	(15)	11	9
Rundumsicht	(10)	7	7
Qualitätsanmutung	(10)	8	9
Summe	**(100)**	**67**	**67**
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistenz	(40)	22	25
Licht	(10)	9	9
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	3	4
Bremsweg kalt (130 km/h)	(5)	1	1
Bremsweg warm (130 km/h)	(10)	4	2
Bremsweg (170 km/h)	(5)	4	4
Pedalgefühl	(5)	4	4
Fahrsicherheit	(15)	13	13
Summe	**(100)**	**60**	**62**
Komfort			
Federungskomfort	(25)	19	20
Sitze vorn	(15)	13	14
Sitze hinten	(10)	8	8
Multimedia	(20)	11	12
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	6	8
Klimatisierung	(10)	8	8
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3	4
Geräuscheindruck	(5)	3	4
Summe	**(100)**	**71**	**78**
Antrieb			
Laufkultur	(10)	7	7
Durchzugskraft	(10)	8	8
Leistungsentfaltung	(5)	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	8	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7	7
Zwischenbeschleunigung	(5)	3	3
Testverbrauch	(20)	8	8
Lademöglichkeiten	(10)	–	–
Reichweite Elektro	(10)	–	–
Reichweite	(5)	4	4
Summe	**(100)**	**48**	**47**
Fahrverhalten			
Fahrdynamik	(20)	8	6
Handling/Fahrspaß	(25)	18	16
Lenkung	(20)	17	15
Wendekreis	(10)	0	0
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	14	14
Geradeausl./Windempf.	(10)	9	9
Summe	**(100)**	**66**	**60**
Umwelt			
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(35)	12	13
Emissionen nach NEFZ	(10)	2	4
Abgasreinigung	(5)	3	3
Summe	**(50)**	**17**	**20**
Eigenschaftswertung	**(550)**	**329**	**334**
Kosten			
Grundpreis*	(25)	25	3
Ausstattung*	(10)	9	10
Aufpreisgestaltung	(5)	4	3
Wiederverkaufschancen	(10)	6	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km*	(15)	15	14
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	15	15
Garantie	(10)	5	5
Summe	**(100)**	**88**	**67**
Gesamtwertung	**(650)**	**417**	**401**

* Bester erhält volle Punktzahl

1 2

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DER NEUE
ŠKODA FABIA
A DRIVE OF CHOICE

Wir sind die Summe unserer Entscheidungen.

Wir treffen jeden Tag bis zu 35.000 Entscheidungen. Manchmal sind es sogar noch einige mehr. Zum Beispiel, wenn wir uns für den Neuen ŠKODA FABIA entscheiden. Dann geht es erst richtig los: welche Farbe? Welche Dachfarbe? Welche Felgen? Und so weiter. Mit tausenden Kombinationsmöglichkeiten kann jeder von uns aus einem FABIA seinen FABIA machen. Einen, der unsere Persönlichkeit perfekt zum Ausdruck bringt. Wie wird Ihrer aussehen?

Mehr bei Ihrem ŠKODA Partner, unter (08 00) 99 88 99 99 oder auf skoda.de/fabia

Die neuen Kompakten

Keine Auto-Spezies kann seit Jahren solche Wachstumsraten verzeichnen wie kleine SUV und Crossover. Sind Autos wie BMW X2 oder Kia Sportage also die besseren Kompaktwagen? In sechs Duellen ergründen wir, wer mehr draufhat.

Der Qashqai war vor zwölf Jahren ein mutiger Beginn: Nissan brachte statt eines konventionellen Kompaktwagens einen Crossover, landete so einen Überraschungs-Coup und fand viele Nachahmer. Kaum ein Hersteller, der nicht in dieser Klasse ein oder gar mehrere Modelle bereithält, meist mit Erfolg. So verkauft sich der Seat Arona in diesem Jahr bisher besser als der Ibiza, der VW T-Roc schießt von null auf Platz 20 der Neuzulassungsstatistik, Hyundai bringt mehr Tucson unters Volk als i30, und Renault setzt fast exakt gleich viele Captur ab wie Clio. Mehr Platz, bessere Sicht, leichterer Einstieg, pfiffigeres Design – all das sollen die kompakten SUV und Crossover bieten. Offenbar reicht das aus, um einen großen Teil der Kundschaft von dieser recht jungen Fahrzeugkategorie zu überzeugen.

Sechs Paarungen stellen sich hier zum markeninternen Vergleich: Wer hat im Alltag die besseren Argumente, der klassische Klein- oder Kompaktwagen oder das technisch meist sehr ähnliche hochgesetzte Parallelmodell mit mehr oder weniger intensivem Offroad-Flair?

Text: Michael Harnischfeger, Heinrich Lingner
Fotos: Achim Hartmann, Hans-Dieter Seufert

IM VERGLEICH

AUDI A3 SPORTBACK 30 TFSI: 116 PS, 200 Nm, Laderaum 380–1220 Liter, ab 25 350 Euro, Basispr. Baur. 25 350 Euro

AUDI Q2 1.0 TFSI: 116 PS, 200 Nm, Laderaum 405–1050 Liter, ab 23 900 Euro, Basispreis Baureihe 23 900 Euro

BMW 118d: 150 PS, 320 Nm, Laderaum 360–1200 Liter, ab 30 500 Euro, Basispreis Baureihe 25 150 Euro

BMW X2 sDRIVE 18d: 150 PS, 350 Nm, Laderaum 470–1355 Liter, ab 36 500 Euro, Basispreis Baureihe 34 050 Euro

KIA CEED 1.6 CRDi: 136 PS, 320 Nm, Laderaum 395–1291 Liter, ab 25 590 Euro, Basispreis Baureihe 15 990 Euro

KIA SPORTAGE 1.6 CRDi: 136 PS, 320 Nm, Laderaum 503–1492 Liter, ab 32 490 Euro, Basispreis Baureihe 22 490 Euro

MERCEDES A 200:
163 PS, 250 Nm,
Laderaum 370–1210 Liter,
ab 32 326 Euro, Basispreis
Baureihe 26 090 Euro

MERCEDES GLA 200:
156 PS, 250 Nm,
Laderaum 421–836 Liter,
ab 33 832 Euro, Basispreis
Baureihe 29 857 Euro

SEAT IBIZA 1.5 TSI:
150 PS, 250 Nm,
Laderaum 355–1165 Liter,
ab 21 365 Euro, Basispreis
Baureihe 15 515 Euro

SEAT ARONA 1.5 TSI:
150 PS, 250 Nm,
Laderaum 400–1280 Liter,
ab 22 820 Euro, Basispreis
Baureihe 16 290 Euro

VW GOLF 1.0 TSI:
110 PS, 200 Nm,
Laderaum 380–1270 Liter,
ab 19 875 Euro, Basispreis
Baureihe 18 075 Euro

VW T-ROC 1.0 TSI:
115 PS, 200 Nm,
Laderaum 445–1290 Liter,
ab 20 390 Euro, Basispreis
Baureihe 20 390 Euro

AUDI A3 SPORTBACK ODER Q2?

Ist billiger hier besser?

Erstaunlicherweise ist der Subkompakt-Crossover Audi Q2 etwas billiger als der A3. Doch ist er auch das bessere Auto für den Alltag? Hier im Vergleich jeweils mit Basisbenziner und DSG.

Rund 1400 Euro beträgt der Preisunterschied zwischen dem A3 Sportback und dem günstigeren Q2, da ist der Fisch bereits geputzt, oder? Zumal der kleine Crossover ohnehin das neuere Auto ist und der A3 vor seiner Ablösung im nächsten Jahr steht.

Eine der entscheidenden Zahlen in diesem Vergleich: 36 Millimeter. Um diese Winzigkeit unterschreitet der Radstand des Q2 jenen des A3 Sportback. Klingt nicht nach viel, doch die Auswirkungen auf die Platzverhältnisse sind groß. Der Sportback wirkt innen eine Klasse geräumiger und speziell hinten spürbar luftiger. Wer also häufiger Passagiere mitnimmt, ist mit dem A3 allemal besser bedient. Zumal der Q2 wegen seines coupéartigen Crossover-Zuschnitts auch noch über den beengteren Einstieg verfügt. Der etwas feinere Federungskomfort spricht ebenso für den Sportback.

In beiden Fällen gibt der 116 PS starke Einliter-Dreizylinder wenig Anlass zu Kritik. Er bewegt die beiden Fronttriebler nicht gerade mit großem Überschwang, aber kultiviert und ausreichend temperamentvoll. Das etwas flottere Auto ist übrigens der zwar größere, aber leichtere A3 Sportback.

Der Dreizylinder bewegt die beiden Audi kultiviert, doch mit wenig Überschwang

Fazit: Selbst wenn seine Ablösung bereits im nächsten Jahr ansteht, ist der A3 Sportback gar nicht vorgestrig. Mit gutem Platzangebot und hohem Nutzwert ist er dem Q2 hier überlegen.

A3: Überraschenderweise geht der Einstieg in den A3-Fond leichter. Der Laderaum ist kombiartig groß

Q2: Die breite Dachsäule behindert den Einstieg in den Q2. Hinten entsteht eine ebene Ladefläche

TECHNISCHE DATEN

Audi		A3 Sportback 30 TFSI	Q2 1.0 TFSI
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	cm^3	999	999
Leistung	kW (PS) bei 1/min	85 (116) 5000	85 (116) 5000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	200 bei 2000	200 bei 2000
Länge × Breite × Höhe	mm	4313 x 1785 x 1426	4191 x 1794 x 1508
Radstand	mm	2637	2601
Gepäckraum	l/VDA	380–1220	405–1050
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,9	10,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	206	197
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,1 S	5,1 S
Testverbrauch	l/100 km	6,8 S	7,0 S
Grundpreis inkl. S tronic	ab Euro	27 350,–	25 900,–

JEEP® PRÄSENTIERT DEN JEEP COMPASS

Moderne Architektur: Der Jeep Compass interpretiert das klassische Jeep-Design mit den sieben Lüftungsschlitzen auf elegante Weise und sorgt so überall für einen stilsicheren Auftritt

URBAN CHIC

Der Jeep® Compass macht im Großstadt-Alltag wie im Gelände mit seiner Eleganz, Leistung und Technik besonders Spaß.

Auf den ersten Blick ein echter Hingucker und noch viel mehr. Der Jeep® Compass hat Klasse. Sein Seven-Slot-Kühlergrill ist Legende, seine Statur demonstriert unverwechselbares Selbstbewusstsein. Diese Mischung aus eleganter Erscheinung, beeindruckender Leistung und innovativer Technik macht ihn zum stilsicheren Auto in der Stadt und auf dem Land – ein echter Allrounder mit der großen Historie seiner einzigartigen Herkunft, der legendären US-Marke Jeep.

Sein Jeep Active-Drive-Vierradantrieb mit vollständiger Entkopplung von Hinterachse und Kardanwelle – falls 4x4 einmal nicht benötigt wird – macht für alle Aufgaben variabel. So verteilt Jeep Active Drive automatisch das zur Verfügung stehende Drehmoment zwischen Vorder- und Hinterachse. Das einzigartige System benötigt also keinen Fahrereingriff, um den perfekten Vortrieb zu finden. Schotter, Schlamm, Sand oder Schnee, jeder Untergrund wird souverän gemeistert. Der Jeep Compass bewältigt so alle Aufgaben, die an ihn gestellt werden, und lädt dazu ein, öfter auch einmal Regionen abseits der ausgetretenen Pfade zu entdecken und so Neues zu erleben.

Über 70 Ausstattungsmerkmale sorgen im Compass für aktive und passive Sicherheit sowie für Komfort. Sein modernes Uconnect-Smarttouch-Multimediasystem mit Touchscreens in sieben Zoll oder 8,4 Zoll Bildschirmdiagonale mit Apple CarPlay[1] und Android Auto[1] bietet Konnektivität. Mit der Smartphone-App Uconnect LIVE[2] ist der Jeep Compass mit dem Internet verbunden und bietet seinem Fahrer Zugriff auf Dienste wie Reuters News, Deezer, Tune-In oder Facebook. Fast jede Funktion des Jeep Compass lässt sich am hoch auflösenden Touchscreen des Uconnect-Infotainments bedienen und überwachen. Sowohl den Touchscreen als auch das große Vollfarbdisplay zwischen Tachometer und Drehzahlmesser kann der Fahrer selbst konfigurieren und so Bedienung und Informationen seinen persönlichen Prioritäten anpassen.

Der Jeep Compass ist also für alles gerüstet – ob auf dem täglichen Weg ins Büro oder abseits der bekannten Wege beim nächsten Abenteuer.

www.jeep.de/compass

Übersichtlich und chic: Hochwertiger Innenraum trifft auf innovative Connectivity

Purer Fahrspaß: In der Stadt wie im Gelände

[1] Android Auto, Google Play und weitere Marken sind geschützte Marken der Google Inc.CarPlay, iPhone und Siri sind eingetragene Warenzeichen von Apple Inc. [2] Kompatibilität vorausgesetzt. Weitere Informationen zu den Uconnect™ LIVE Diensten und Apps finden Sie unter https://www.driveuconnect.eu/de

BMW EINSER ODER X2?

Ist viel teurer viel besser?

Der coupéartige SUV X2 mag schicker als der kompakte Einser wirken, doch den großen Auftritt lässt er sich im Falle des 150-PS-Diesel mit einem gut 5000 Euro höheren Grundpreis bezahlen.

Ja, womöglich ist einigen der Einser inzwischen zu vertraut, zu gewöhnlich, zu normal geworden. Der letzte kompakte Bayer mit Hinterradantrieb verkauft sich eben ausgezeichnet und ist entsprechend oft zu sehen.

Da liegt es nahe, mit dem X2 zu liebäugeln, dem SUV im Coupé-Stil. Ein wenig länger und 10,5 Zentimeter höher als der Einser, ist sein Auftritt frischer und auch bulliger, was die kleineren Fensterflächen unterstreichen. Nachteil dieses Konzepts: Die Rundumsicht ist schlechter, wobei das höher aufragende Cockpit dem Raumgefühl in der ersten Reihe durchaus etwas Coupé-haftes verleiht. Hinten geht es gefühlt nicht viel großzügiger zu als im Einser, das Erklimmen der serienmäßig dreigeteilten Sitzbank indes gelingt besser, weil sich die Füße leichter einfädeln lassen. Eindeutig mehr zu bieten hat der X2 hinter der Heckklappe, nämlich 470 statt 360 Liter Stauraum.

Und, wie fahren sie sich? Der Einser wirkt noch ein wenig agiler als der X2, der seinen Vorderradantrieb kaum spüren lässt. Auch beim Federn kommt der SUV nicht an den Kompakten heran, der zudem sparsamer und komfortabler ist. Warum also X2? Weil man ihn sehr mögen kann.

Fazit: Etwas mehr Serienausstattung rechtfertigt den deftigen Mehrpreis des X2 nicht. Er ist das modischere Auto, ja. Der Einser dagegen ist das bessere.

X2: In den Fond zu kommen, fällt leichter im X2, dessen Cockpit höher aufragt als das des Einser

Einser: Wer auf die hinteren Türen verzichtet, spart noch einmal 750 Euro gegenüber dem neuen X2

Wegen der kleineren Fensterflächen wirkt der hohe X2 innen coupéhaft

TECHNISCHE DATEN

BMW		118d Automatik	X2 18d Automatik
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1995	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) 4000	110 (150) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	320 bei 1500	350 bei 1750
Länge × Breite × Höhe	mm	4329 x 1765 x 1421	4360 x 1824 x 1526
Radstand	mm	2690	2670
Gepäckraum	l/VDA	360–1200	470–1355
Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,1	9,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	212	207
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	4,4 D	4,5 D
Testverbrauch	l/100 km	6,5 D	7,1 D
Grundpreis inkl. Steptronic	ab Euro	33 350,–	38 600,–

Der neue Opel

COMBO LIFE.

- ☑ Bis zu 19 Fahrer-Assistenzsysteme[1]
- ☑ Panoramadach mit Dachgalerie und Ambientebeleuchtung[1]
- ☑ 180-Grad-Panorama-Rückfahrkamera[1]

Jetzt Probe fahren!

[1]Optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar.
Abb. zeigt Sonderausstattung.

DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

KIA CEED ODER SPORTAGE?

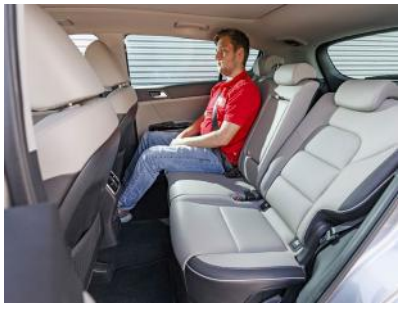
Genug Mehrwert zum Mehrpreis?

Der Kia Ceed hat seinen Apostroph verloren, doch sonst geht die dritte Generation des Kompaktwagens kräftig modernisiert an den Start. Kann er so mit dem größeren, teureren SUV Sportage mithalten?

Ein wenig stemmt sich der Sportage ja gegen den Trend. Er ist zwar nach wie vor der meistverkaufte Kia in Deutschland, doch in diesem Jahr hat er ein leichtes Minus zu verzeichnen: bis August fast zehn Prozent weniger Neuzulassungen als im Vergleichszeitraum 2017.

Daran dürfte der neue Ceed nicht ganz unschuldig sein, den es ja seit Juni in der komplett neuen dritten Generation gibt – schlanker und moderner als der etwas klobige Sportage.

Der Eindruck verfestigt sich beim Fahren. Während der Ceed etwas untersteuernd, aber recht agil und willig durch Kurven zirkelt, wirkt der Sportage deutlich störrischer. Bei gleichem Tempo neigt er sich stärker zur Seite, die Lenkung agiert ohne rechte Rückmeldung und unsensibel.



Sportage: Der SUV ist kein Raumwunder, die Kopffreiheit allerdings üppig, ebenso der ebene Laderaum

Ceed: Im Kompaktwagen geht es insgesamt knapper zu, der Kofferraum fasst rund 200 Liter weniger

Der hoch bauende Sportage durchfährt Kurven mit kräftiger Seitenneigung

Vorteile hat der SUV staturgemäß bei der Sitzposition – der Hüftpunkt liegt fast 15 Zentimeter höher – und beim Raumangebot, doch so richtig viel mehr Luft gibt es nur überm Scheitel. Und selbst wenn man ihn ohne Allradantrieb und mit vergleichbarer Ausstattung ordert, bleibt ein Preisaufschlag von rund 2500 Euro für den Sportage. Auch beim Verbrauch sind die Unterschiede nicht eben gering, mit rund einem Liter mehr muss man schon rechnen.

Fazit: Die Grundcharaktere sind so verschieden, dass das Ergebnis hier „unentschieden" lauten muss. Wenn sein Platzangebot reicht, ist der Ceed die bessere Wahl.

TECHNISCHE DATEN

Kia			Ceed 1.6 CRDi	Sportage 1.6 CRDi 4WD
Motorbauart/Zylinderzahl			Reihe/4	Reihe/4
Hubraum		cm^3	1598	1598
Leistung	kW (PS) bei	1/min	100 (136) 4000	100 (136) 4000
max. Drehmoment	Nm bei	1/min	320 bei 2000	320 bei 2000
Länge × Breite × Höhe		mm	4310 x 1800 x 1447	4485 x 1855 x 1645
Radstand		mm	2650	2670
Gepäckraum		l/VDA	395–1291	503–1492
Beschleunigung	0–100 km/h	s	9,9	11,8
Höchstgeschwindigkeit		km/h	200	180
NEFZ-Verbrauch	gesamt	l/100 km	4,3 D	5,1 D
Testverbrauch		l/100 km	6,2 D	7,1 D
Grundpreis inkl. Automatik	ab	Euro	25 590,–	32 490,–

LEGO TECHNIC FOR BUGATTI

EINFACH WEIL'S GEHT.

EIN BUGATTI AUS LEGO TECHNIC ELEMENTEN.

2.304 Power-Functions-Motoren, 4.032 Zahnräder und über 1 Million LEGO® Technic Elemente: Macht zusammen 1,5 Tonnen Bauspaß. Erleben Sie den ersten Bugatti Chiron aus LEGO Technic im Maßstab 1:1. Einziger Unterschied: Wir haben unseren schon bei 20 km/h abgeregelt.

Andy Wallace
Offizieller Bugatti Pilot

BAUEN SIE JETZT IHREN EIGENEN BUGATTI CHIRON.

Für alle, die gerade nicht 1 Million Steine übrig haben: Der Bugatti Chiron als exklusives LEGO Technic Modell. Mit ausfahrbarem Heckflügel, 8-Gang-Getriebe und 3.599 Teilen.

Bugatti Logo und Bugatti Schriftzug sind lizensierte, eingetragene Warenzeichen der Bugatti International S.A. ©2018 The LEGO Group

MERCEDES A-KLASSE ODER GLA?

Schönheit vor Alter?

Mit der MBUX-Bedienung stößt die aktuelle A-Klasse eine kleine Revolution an. Der GLA dagegen basiert noch auf dem Vorgänger. Ist der GLA 200 dennoch ein ebenbürtiger Rivale des A 200?

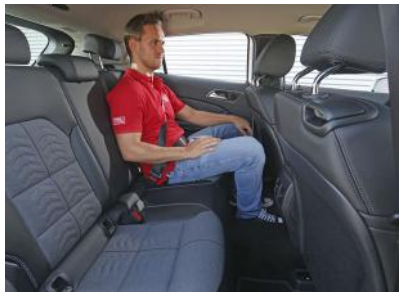
Wie schnell die Zeit vergeht, ist unschwer am GLA zu erkennen. Der kam zwar erst 2014 auf den Markt, doch seit in diesem Frühjahr die neue A-Klasse kam, wirkt er deutlich älter.

Das scheint die Kundschaft ähnlich zu sehen, bis August dieses Jahres verkaufte sich die A-Klasse mehr als doppelt so gut. Das mag auch an ihrem Design liegen, mit dem sie viel dynamischer daherkommt. Obendrein ist sie minimal größer und bietet innen mehr Platz als der knappere GLA. Offiziell zählt der X 156 bei Mercedes zu den SUV, im wahren Leben ist er ein Crossover, sodass im Fahrvergleich keine großen Unterschiede feststellbar sind. Allerdings scheint der Motor im SUV etwas geschmeidiger zu laufen. Die Erklärung: Während dort noch der M-270-Vierzylinder mit 156 PS werkelt, kommt im A 200 bereits der neue M 282 mit 1,4 Litern und 163 PS zum Einsatz. Der dreht zwar williger, läuft etwas sparsamer und bietet die besseren Fahrleistungen, arbeitet aber etwas rustikaler, was in der gepflegten A-Klasse umso mehr auffällt. Beide kommen übrigens mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für jeweils 2094 Euro Aufpreis. Apropos Preis: Der A 200 ist nicht nur moderner, sondern auch rund 1500 Euro preiswerter als der GLA.

Fazit: Weniger Platz, höhere Kosten, älteres Infotainment: Der GLA hat der A-Klasse hier recht wenig entgegenzusetzen.

Der Motor im A 200 läuft etwas sparsamer und dreht williger als der 1,6-Liter im GLA

A-Klasse: Mehr Innenbreite, mehr Knieraum – der A ist geräumiger und hat das modernere Interieur



GLA: Hier geht es hinten deutlich enger zu, Bedienung und Infotainment wirken etwas gestrig

TECHNISCHE DATEN

Mercedes		A 200	GLA 200
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1332	1595
Leistung	kW (PS) bei 1/min	120 (163) 5500	115 (156) 5300
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	250 bei 1620	250 bei 1250
Länge × Breite × Höhe	mm	4419 x 1796 x 1440	4417 x 1804 x 1494
Radstand	mm	2729	2699
Gepäckraum	l/VDA	370–1210	421–836
Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,0	8,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	225	215
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,2 S	6,6 S
Testverbrauch	l/100 km	7,6 S	8,1 S
Grundpreis inkl. DCT	ab Euro	32 326,–	33 832,–

Der neue Ford Focus.
Das Beste, das wir je gebaut haben.
K ST 4221
Mit Ford Co-Pilot360™.
Die clever vernetzten Assistenzsysteme bieten Ihnen unterwegs mehr Sicherheit und Komfort als je zuvor. Nur einer von vielen Gründen, warum wir auf den neuen Ford Focus besonders stolz sind.
Ford
Eine Idee weiter

SEAT IBIZA ODER ARONA?

Entscheidung ohne Reue?

Dem Ibiza hat Seat den kaum größeren SUV Arona zur Seite gestellt, der vieles richtig macht, nicht entscheidend mehr kostet und neben Outdoor-Flair auch habhaften Mehrwert bietet.

Gerade in der kleinen Klasse dreht sich ja beim Autokauf vieles ums Geld. Da können rund 800 Euro – so viel kostet der Basis-Arona mehr als der Einstiegs-Ibiza – den Ausschlag geben.

Tun sie aber nicht: Der Arona verkauft sich besser als der Ibiza, mit dem er sich nicht nur die Design-Idee der zugespitzten hinteren Seitenscheibe teilt, sondern natürlich auch die technische Basis. Dennoch ist es Seat gelungen, zwei Autos mit eigenem Charakter auf die (beim Arona serienmäßig größeren) Räder zu stellen.

In den kleinen SUV kommt man schlicht besser rein und raus, weil man einfach fünf Zentimeter höher sitzt – Vorteile beim Blick aufs Verkehrsgetümmel inklusive. Und wenn es Gepäck zu verstauen gilt, schluckt der Arona locker eine Reisetasche mehr als der kleine Bruder und erfreut beim Beladen trotz elf Zentimetern mehr Gesamthöhe sogar mit der etwas niedrigeren Ladekante.

Im Arona sitzt man fünf Zentimeter höher. Das ist nicht nur in der Stadt angenehm

Das, die serienmäßige elektronische Differenzialsperre, die im Detail hochwertigeren Materialien und die wie beim Ibiza quirlige, vom Höhenwachstum nur minimal gedämpfte Agilität machen den Arona zu einem Kumpeltyp, für den viele wohl gern etwas tiefer in die Tasche greifen. Der Ibiza ist etwas sparsamer? Ja, aber der Arona ist einfach cooler.

Fazit: Für relativ wenig Geld bietet der Arona mehr Alltagsnutzen – und auch mehr Charakter.

Ibiza: Fondtüren sind auch beim Ibiza Serie, ein variabler Ladeboden kostet 195 Euro extra

Arona: Keine Vorteile beim Fond-einstieg, dafür beim Kofferraum-volumen und beim Ladekomfort

TECHNISCHE DATEN

Seat		Ibiza 1.5 TSI	Arona 1.5 TSI
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1498	1498
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) 5000	110 (150) 5000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	250 bei 1500	250 bei 1500
Länge × Breite × Höhe	mm	4059 x 1780 x 1444	4138 x 1780 x 1552
Radstand	mm	2564	2566
Gepäckraum	l/VDA	355–1165	400–1280
Beschleunigung 0–100 km/h	s	7,9	8,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	215	205
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	4,9 S	5,1 S
Testverbrauch	l/100 km	7,0 S	7,2 S
Grundpreis	ab Euro	21 365,–	22 820,–

DER MINI COUNTRYMAN.

DANK ECHTZEIT ECHT ZEIT HABEN.

Unser größter MINI bietet viel Platz und praktische Features: Senden Sie mit der Send to Car Funktion Ihre Ziele mit der MINI Connected App direkt an das Fahrzeug und finden Sie mit Echtzeit-Staumeldungen den schnellsten Weg.

Erfahren Sie mehr auf **mini.de** und bei Ihrem MINI Partner.

JETZT MIT ATTRAKTIVEM MINI CONNECTED PAKET.

VW GOLF ODER T-ROC?

Rockt er den Golf?

Manche spotten ja, der T-Roc müsse die hinteren Kotflügel der alten E-Klasse W 212 auftragen. Aber Vorsicht: Der neue Klein-SUV von VW kann was und macht dem Dauerbrenner Golf heftig Konkurrenz.

Dass der Golf der Deutschen liebstes Auto ist, zeigt sich an jeder Kreuzung, in jedem Parkhaus, in jeder Straße. Mindestens einer ist da immer.

Der T-Roc wird daran nichts ändern, nicht jeder möchte schließlich SUV fahren. Doch wer offen ist für Neues, wird den momentan kleinsten VW-SUV nur mögen können. Okay, die Kunststoffe zeigen hier und da nicht die Wertigkeit des Erfolgs-Kompakten, und statt eines Dämpfers hält eine Stange die Motorhaube beim Ölstands-Check hoch. Aber das sind Petitessen, auch angesichts des Preises, der im Falle unserer Einliter-TSI knapp 400 Euro unter dem des Fünftürer-Golf liegt.

Denn der T-Roc, der sich wunderbar mit Zweifarbblack aufpeppen lässt, hat so manchen Joker im Ärmel. Zum Beispiel

T-Roc: Kommode Sitze auch hinten, großer Kofferraum. Gepäck will aber 10 cm höher gewuchtet werden

Golf: Feinere Kunststoffe sprechen für den Golf wie auch die lediglich 645 mm hohe Ladekante

Der Kunststoff ist im T-Roc nicht so weich. Nun ja, dafür kostet der SUV weniger

verfügt er über den größeren Kofferraum und setzt seinen Fahrer gleich um elf Zentimeter höher – gut für die Übersicht. Die Platzverhältnisse ähneln sich sehr, obwohl der T-Roc ein wenig luftiger geschnitten scheint. Federungs- und Sitzkomfort? Hier wie da schlicht gut.

Die fünf Mehr-PS des T-Roc merkt man nicht, die Spitze des Golf ist ein wenig höher bei weniger Windrauschen. Auch die Verbräuche liegen dicht beieinander. Selten war Wechseln so leicht.

Fazit: Der pfiffige T-Roc kostet weniger als der Golf und bietet mehr Platz und Nutzwert. So macht der modische SUV Sinn.

TECHNISCHE DATEN

VW		Golf 1.0 TSI	T-Roc 1.0 TSI
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	cm^3	999	999
Leistung	kW (PS) bei 1/min	81 (110) 5000	85 (115) 5000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	200 bei 2000	200 bei 2000
Länge × Breite × Höhe	mm	4258 x 1790 x 1492	4234 x 1819 x 1573
Radstand	mm	2620	2590
Gepäckraum	l/VDA	380–1270	445–1290
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,9	10,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	196	187
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	4,8 S	5,1 S
Testverbrauch	l/100 km	6,7 S	7,1 S
Grundpreis	ab Euro	20 775,–	20 390,–

ERGEBNIS

Puh, das ist eine knappe Kiste!

KOMPAKTE		SUV
Audi A3 Sportback	1:0	Audi Q2
BMW Einser	1:0	BMW X2
Kia Ceed	1:1	Kia Sportage
Mercedes A-Klasse	1:0	Mercedes GLA
Seat Ibiza	0:1	Seat Arona
VW Golf	0:1	VW T-Roc

Gesamt:

4:3

FAZIT

Das Ergebnis ist alles andere als eindeutig. Es kommt schlicht zu sehr auf individuelle Ansprüche und aufs Portemonnaie an. So schießt sich der X2 wegen seines Preises ins Aus, während der Q2 dem teureren, aber geräumigeren und komfortableren A3 Sportback unterliegt. Platz, Komfort und das neuere Infotainment bringen die neue A-Klasse gegenüber dem GLA nach vorn, während Kia Ceed und Sportage so verschieden sind, dass nur das Nutzungsprofil entscheiden kann. Überraschung bei Seat und VW: Da punkten die SUV durch ihr SUV-Sein – und der T-Roc auch beim Preis.

Bis 30.11. wechseln!

Horrido! Auf zur Jagd nach günstigen Kfz-Beiträgen.

Die Kfz-Versicherung der wgv

Auf dieser Pirsch können Sie bis zu **850 Euro sparen**: Wechseln Sie jetzt zu unserer leistungsstarken und äußerst günstigen Kfz-Versicherung.
Unter **0711-1695-1400** beraten wir Sie gerne zu unseren Top-Preis-Leistungs-Angeboten – oder Sie folgen der direkten Spur zu unserem Beitragsrechner unter **wgv.de**.

WGV

Wertvolles günstig versichert.

Service-Nr.: 0711 1695-1400
www.wgv.de

Sommer-

– Liebe

Wie das Leben so spielt: Da lief uns ein Smart Fortwo Cabrio EQ zu – und am Ende wollten wir ihn gar nicht hergeben, diesen besten Sommerkumpel, den man sich vorstellen kann.

Hey, was für ein Geschenk: dieser Sommer, dieses Auto. Beides lief uns irgendwie zu – und blieb. Der Sommer ein gefühltes halbes Jahr, der Smart drei Wochen. Eigentlich sollte er nur für eine Fotoaktion Modell stehen, doch weil er nun schon mal da war … In Berry Red, was viele konsequent fremdeln, manche ebenso konsequent spotten ließ.

Ihr Unwissenden … Was soll's, guter Geschmack ist genauso langweilig wie gute Gesellschaft. Und bei so einer Farbe mag es auch helfen, mit einer leichten Rot-Grün-Sehschwäche gesegnet zu sein. Ob es daran liegt, dass mich der Smart voll erwischt hat? Mancher mag halt auch Frauen mit Zahnlücke oder Ungeschminkte, solche in verschwitzten Sportshirts oder mit einer zarten Rotweinfahne. Versteht nicht jeder, muss ja auch nicht.

Elektrisch, aber analog

Was auch für den Fortwo gilt, diese schräge Type. Ein bisschen seltsam sieht er schon aus, eigenwillig proportioniert, abseits automobiler Idealmaße oder modernistischer Innenraumarchitektur, bei der es die schwarzen Berührungsbildschirme scheinbar im Sonderangebot gab. Darauf verzichtet der Mikro-Daimler, bevorzugt eher den abwaschbar-analogen Approach (klingt groovy, was?).

„Jörn, komm doch mal überraschend hinter dem Container hervor." „Aber gern, Hans-Dieter!"

Er kommt einfach konsequent sympathisch und humorvoll rüber, speziell in der Traumkombination mit Stoffverdeck und Elektromotor. Hat sonst (noch) keiner, oder?

So schlappst du zu ihm hin, stöpselst das Ladekabel ab, sein 17,6-kWh-Akku ist pappsatt für mindestens 120 Kilometer, machst die Klappe zu, schwingst dich mit Verrenkungen rein und fährst erst mal das Dach zurück. Erst in einer, dann in zwei Stufen. Jetzt noch Fahrbereitschaft herstellen und aufs Fahrpedal treten. Hui! Vorsicht, da geht was. Turboloch? Höhö, die 160 Newtonmeter sind sofort da. Also echt sofort. Gleich, immer.

Nichts mit launischen Gassäulen, Abgasreinigungs-Interruptus, Euro-6-Knebel und so. Der Kleine mit dem E-Motor gibt immer alles. Null auf 60 unter fünf Sekunden. Sticht! Da müssen die dicken Klopper an der Ampelnebenspur erst mal mitkommen. Bis die ihre Hubräume geflutet, das ganze Gemisch gezündet und ihre Turbolader auf Trab haben, bist du schon lange weg.

Weg, gutes Stichwort: Die Elefantenstoßzähne über den Türen stehen vollendeter Frischluft noch etwas im Weg. Ihre Demontage klappt notfalls an der Ampel: einfach Hebel lösen, ausklinken und in den Fußraum legen. Nicht elegant, aber praktisch. So wie der ganze Wagen, der luftig viel Platz im Innenraum hat und dich trotzdem jeden Punkt erreichen lässt. Wer muss schon ständig eine Turnhalle mit sich rumkutschieren oder im Berufsverkehr Sperrdifferenziale torque-vectoren lassen? Na also.

Mit dem Smart holst du dir Zitroneneis, obwohl du eigentlich keins magst. Es passt einfach. Normale Autos sind Vanille, die ganz dicken Dinger Tiramisu, und der Fortwo ist fruchtig. Einfach so. Alles kann, nichts muss. Nein, keine Sorge, im Eis war nichts Komisches drin. Es liegt am E-Auto. Es pustet den Kopf durch, löst Spannungen, Verkrampfungen, befreit. Wie es so lossirrt, auf die nächste Beschleunigung lauert oder in den Kreisverkehr reinsticht, das ist groß. Schlechte Laune in dem Ding? Unmöglich!

Erst als kultiviert abgasfrei beschleunigender Elektriker läuft der Smart Fortwo zur Form seines Lebens auf. Sauber!

Wendekreis? Wendepunkt!

Unmöglich, genau: der Wendekreis. Müsste eigentlich Wendepunkt heißen. Wer den Vorgänger kannte, war ja schon ordentlich beeindruckt vom Rangiertalent. Aber dieser Typ setzt noch eins drauf – dem ausgefuchsteren Package sei Dank. 6,95 Meter lesen sich langweilig, beeindrucken in echt aber jeden. Im Parkhaus kriegst du jede Box, am Straßenrand jede Lücke, und wer sich verfährt, könnte notfalls auf der eigenen Spur wenden (nicht ausprobieren!). Im Gegenteil, man muss aufpassen, nicht zu enge Linien zu kratzen.

Kratzen. Genau. Ich kratze jetzt die Kurve. Vielleicht gibt es ja irgendwo noch leckeres Zitroneneis.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Ja, hier lässt sich's aushalten – im Sportpark Rems im schwäbischen Schorndorf

Mehr als ein Seat im Sportdress?

Mit der neuen Submarke Cupra will Seat künftig verstärkt Lifestyle-orientierte, sportliche Kunden ansprechen. Als erstes Modell kommt Ende des Jahres der Ateca mit dem Cupra-Logo im Grill. Wie fährt sich der SUV mit 300 PS und Allradantrieb?

Ateca von Cupra: neues Markenlogo, zusätzliche Öffnungen für Kühl- und Atemluft sowie ein Cupra-Schriftzug

Es soll ja eine Herzensangelegenheit des Konzernpatriarchen Ferdinand Piëch gewesen sein, die Konzerntochter Seat zum Alfa-Romeo-Konkurrenten aufzubauen. Das hat bisher nicht so ganz geklappt, obwohl der ehemalige Alfa-Designchef Walter de Silva ab 2001 für die passende Formgebung sorgte. Vielleicht klappt es ja jetzt besser.

Das sagt natürlich so direkt keiner bei Seat, doch nun machen sie richtig Ernst. Es soll, so haben die Spanier herausgefunden, Kunden geben, denen die Marke Seat nicht zusagt. Vor allem jüngere Autofahrer sollen nun Gefallen an der neuen Marke finden. Der Ateca macht schon mal den Anfang, bevor 2019 der neue Leon ebenfalls als Cupra das Markenportfolio auffüllt.

Der Zusatz „Cupra“ bei den sportlicheren Seat-Modellen hat sich ja in den letzten Jahren einen guten Ruf erworben: sportliche, fahraktive Kompakt- oder Kleinwagen mit ausgereifter Konzerntechnik zum günstigen Preis. So ist es ein wenig überraschend, dass die neue Marke mit einem SUV debütiert. Zumal dann, wenn man weiß, dass der Name ein Akronym ist: „Cupra“ steht eigentlich für „Cup Racing“, obwohl einige meinen, der Name bedeute „Kupfer“ auf Spanisch oder Latein.

Doch wir wollen endlich fahren mit dem neuen Ateca, deswegen sind wir hier. Draußen blendet die mediterrane Sommersonne rund um den Castellolí-Parcours ein paar Kilometer nordwestlich von Barcelona. In den Boxen herrscht schattige Kühle,

DIESEL IST NICHT GLEICH DIESEL

Elegant und umweltschonend, das ist der neue DS 7 Crossback.

Mit Siegel – der DS 7 Crossback BlueHDi 180 ist sauberster jemals bei auto motor und sport getesteter Diesel.

DS 7 CROSSBACK IM TEST:

SAUBERSTER BISHER GEMESSENER DIESEL

Seit März 2018 prägt der DS 7 CROSSBACK das Straßenbild in Deutschland. Der französische Premium-SUV fällt durch sein extravagantes Design auf und zeigt sich im Test zudem von seiner sauberen Seite.

Der moderne Diesel wird auch in den nächsten Jahren nicht wegzudenken sein: Er ist sauber, robust und wirtschaftlich. Die französische Premium-Marke DS Automobiles zählt zu den ersten Automobilmarken, deren Diesel- und Benzin-Motoren die neue Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllen. Dafür sorgen intelligente Technologien, darunter der Benzinpartikelfilter (GPF) und die selektive katalytische Reduktion (SCR) für Dieselmotoren.

Im Test der auto motor und sport zeigt sich, dass der DS 7 CROSSBACK zu den besten in seinem Segment in puncto Verbrauch und Emissionen gehört. Mit Testergebnissen unter Realbedingungen von 30 mg/km unterschreitet der DS 7 CROSSBACK BlueHDi 180 Automatik die NOx-Grenzwerte für 2020 um ein Vielfaches. Alle drei derzeit verfügbaren Motorisierungen des SUV sind bereits nach dem WLTP-Prüfverfahren zertifiziert – weit bevor diese im Herbst kommenden Jahres für Neuwagen verpflichtend wird. Zur Auswahl stehen ein PureTech-Benzinmotor sowie zwei BlueHDi-Dieselmotoren. Weiterhin führt der DS 7 CROSSBACK das Achtgang-Automatikgetriebe (EAT8) der neuesten Generation ein. Vor allem dank einer neuen Schaltgeometrie wird der Verbrauch gesenkt und der Fahrspaß gesteigert. Verglichen mit der zuvor eingesetzten Sechsgang-Automatik beeindruckt das neue Getriebe mit einem vier Prozent niedrigeren Verbrauch. Im ECO-Modus (mit “Free Wheeling“) beträgt das Ersparnis sogar sieben Prozent.

In 2019 kommt der DS 7 CROSSBACK zudem als Hybridvariante mit Allradantrieb auf den Markt. Dabei wird ein Benzinmotor mit 147 kW (200 PS) und zwei 80 kW-starke Elektromotoren (109 PS) mit einem Achtgang-Automatikgetriebe kombiniert. Daraus ergibt sich eine maximale Systemleistung von 220 kW (300 PS) und ein Drehmoment von 450 Nm.

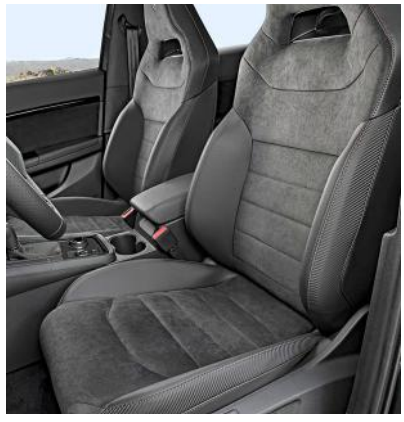
Mehr informationen zu DS Automobiles und dem DS 7 CROSSBACK gibt es unter **www.dsautomobiles.de.**

Alezan-Braun in der optionalen DS Inspiration OPERA ist pure Eleganz.

Von hinten eine Augenweide, dank DS-typischer Formensprache.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für DS 7 CROSSBACK BlueHDi 130 Manuell mit 6-Gang-Schaltgetriebe mit 17-Zoll-Reifen: 4,0 l; CO2-Emissionen in g/km kombiniert: 104 g; Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für DS 7 CROSSBACK BlueHDi 130 Manuell mit 6-Gang-Schaltgetriebe mit 18-/19--Zoll-Reifen: 4,1 l; CO2-Emissionen in g/km kombiniert: 107 g; Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für DS 7 CROSSBACK BlueHDi 180 Automatik mit 8-Gang-Automatikgetriebe mit 17-/18-/19-/20-Zoll-Reifen: 4,9 l; CO2-Emissionen in g/km kombiniert: 128 g; Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für DS 7 CROSSBACK PureTech 225 Automatik mit 8-Gang-Automatikgetriebe mit 18-/19-/20-Zoll-Reifen: 5,8 l; CO2-Emissionen in g/km kombiniert: 134 g; Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen und dem Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen kostenlos erhältlich ist oder über www.dat.de im Internet zum Download bereitsteht.

Haltstarke Sportsitze, griffiges Lenkrad und ein Cockpit mit zusätzlichen Anzeigen im Monitor



Vier Endrohre und ein Diffusor unter dem Stoßfänger kennzeichnen den Cupra von hinten

ein paar mattgraue Autos laufen sich in der Boxengasse warm.

Deren Familienähnlichkeit zu den anderen MQB-SUV ist nicht zu übersehen. Eher unbekannt dagegen das Markenlogo. Ein Stierkopf, mutmaßt ein Kollege. Nein, zwei verschlungene C-Großbuchstaben, die kupferfarben am Grill des mattgrauen SUV glänzen. „Cupra“, ebenfalls in Großbuchstaben, steht auf der Heckklappe. Drinnen ist der SUV nobel eingerichtet mit Sportsitzen, einem griffigem Lederlenkrad und viel schwarzem Alcantara, auf der Mittelkonsole Fahrprogrammschalter und DSG-Wählhebel. Alles Serie beim Cupra Ateca, heißt es, ebenso Navi, Adaptivdämpfer, schlüsselloser Start oder 360-Grad-Kamera. Und das zu einem Grundpreis, der etwas über 40 000 Euro liegen soll.

Mit einem haben sie ja recht bei Seat: Ein Auto wie den Cupra Ateca gab es bisher in diesem Segment noch nicht – einen SUV mit 300 PS, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb. Die Ampel am Ende der Boxengasse springt auf Grün, die kleine Ateca-Kolonne rollt auf die Strecke, Führungsfahrzeug ist ein

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Geländewagen, Länge x Breite x Höhe 4376 x 1841 x 1611 mm, Radstand 2631 mm, Leergewicht 1632 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 245/40 R 19.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Siebengang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1984 cm³, Leistung 221 kW (300 PS) bei 5300/min, max. Drehmoment 400 Nm bei 2000/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 5,2 s
Höchstgeschwindigkeit.....247 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ) .....S 7,3 l/100 km

Grundpreis

Cupra Ateca.....k.A.

Leon Cupra TCR, das Erfolgsmodell der Spanier.

Der womöglich wichtigste Knopf sitzt rechts unten in der Mittelkonsole neben der elektrischen Feststellbremse: der Fahrmodus-Drehschalter. Der Cupra-Modus ist genau für so einen Tag wie diesen vorgesehen und daher mit einem Zielflaggen-Symbol markiert: Er lässt die Zügel des ESP etwas lockerer, strafft die Adaptivdämpfer und schärft die Gasannahme. Zügig stürmt die Kolonne in die erste Runde. Castellolí ist eine hügelige Strecke mit langen Bergauf-passagen und abfallenden Kurven, da hat der starke Zweiliter-Turbo gleich gut zu tun.

Neutral durch die Kurven

Sehr hurtig wirft das DSG die Gänge nach, so kann's weitergehen. Die schnellen Kurven des Kurses liegen dem Ateca eher als die engen Abschnitte, da kann er seinen – für Rennstreckenverhältnisse – hohen Schwerpunkt nicht so gut verbergen. Schwerstarbeit verrichten die Bremsen, die 18 Zoll großen Brembos vorn gehören zum optionalen Performance Pack. Hier gefallen sie durch punktgenaues Verzögern. Bremsen, einlenken, Scheitelpunkt anvisieren – der Ateca bleibt neutral, Traktionsprobleme hat er dank des Allradantriebs ohnehin nicht.

Die Bergaufpassagen mag der Ateca besonders gern. Der Vierzylinder hängt sauber am Gas, stürmt mit sattem Drehmoment dem TCR-Führungsauto hinterher. Auf der Kuppe scheint er für einen kurzen Augenblick zu schweben. Bremspunkt verpasst? Macht nichts, der Cupra verzeiht kleinere Fahrfehler. Über alle vier Räder rutschend, verwandelt er den Geschwindigkeitsüberschuss in Wärme und Reifenqualm. Da ist er dem TCR ganz nah.

In der Boxengasse knistert sich der Ateca noch etwas kühler. Wie's denn gewesen sei, werden wir gefragt. Motor, Getriebe und Fahrwerk passen so weit, jedenfalls hier auf der Rennstrecke. Wenn der Cupra Ateca draußen im wahren Leben ähnlich gut fährt, klappt es ja vielleicht doch noch mit dem Alfa-Romeo-Konkurrenten von Seat.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Xavi Bonilla

FAZIT

Ein Kompakt-SUV ist kein ideales Rennstreckenauto. Der Cupra Ateca kann das dennoch sehr ordentlich. Die technische Basis der neuen Seat-Submarke scheint in diesem Fall zu stimmen. Ob man dafür ein eigenes Logo benötigt, ist eine andere Frage. Die wird spätestens beantwortet, wenn im nächsten Jahr neue Modelle kommen. Ein eigenständiger Sportwagen mit dem Cupra-Schriftzug, das wäre was!

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
THE KEY TO MOBILITY

DIREKTBANK

Für die Haben-will-Momente im Leben.

Unser Ratenkredit. Schon ab 2,99 %*.

Online
www.vwfs.de/ratenkredit

Telefon
0531 212-859504
Mo. – Fr.: 8.00 – 20.00 Uhr, Sa.: 9.00 – 15.00 Uhr

Der Ratenkredit mit Online-Sofortzusage, z. B. 10.000 € ab 225,43 €* im Monat

Dies ist ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH.

* Zinssatz ist bonitäts- und laufzeitabhängig. Repräsentatives Berechnungsbeispiel: Nettodarlehensbetrag (Kreditbetrag) 10.000,– Euro; Sollzinssatz (gebunden) 3,92 % p. a., effektiver Jahreszins 3,99 %, Vertragslaufzeit 48 Monate; Gesamtbetrag 10.820,64 Euro, 48 monatliche Raten à 225,43 Euro; Stand: September 2018.

Im Morgendunst über die Golden Gate ins Hinterland: 911 auf Erprobung

Dunst am Bau

Es sei an der Zeit, ein bisschen was über die Elfer-Generation 992 zu erzählen, findet Porsche. Und wer erzählt? Diejenigen, die den neuen Sportwagen zur Serienreife entwickeln. Der Sechszylinder-Boxermotor natürlich auch. Also: Zuhören, bitte!

Die Breite der künftigen Carrera-Varianten entspricht der des aktuellen GTS

Seht her, liebe 911-Fahrer, so viel ändert sich gar nicht an der Optik, wie die Illustration zeigt

Die Weisheit, dass weniger von irgendwas gerne mal mehr Nutzen bringen kann, wurde an dieser Stelle schon hinreichend durchdekliniert. August Achleitner, Sportwagen-Baureihenleiter bei Porsche, lehrt nun eine Abwandlung davon: „Das PDK2 baut kürzer als das PDK1, obwohl es über acht statt sieben Gänge verfügt."

Mehr ist also weniger. Fein. Ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe steckt künftig im neuen 911. Bedeutet das eine andere Einbaulage der Antriebseinheit mit der Konsequenz einer besseren Gewichtsverteilung? „Nein. Das Getriebegehäuse bleibt gleich lang. So bleibt Platz für einen Elektromotor", erklärt Achleitner. Na, liebe Elfer-Fans, wie sehen bei Ihnen die Symptome des Schreckens nach dieser Aussage aus? Schüttelfrost? Schweißausbrüche? Tatsächlich berücksichtigt Porsche eine Hybridvariante beim Elfer, doch wie sie genau aussieht, ob einer mit oder ohne Plug-in oder beides, steht noch nicht fest. Daher dürfte mit deren Marktstart auch nicht vor der Modellpflege zu rechnen sein.

Schön zu wissen, was kommt

Also startet im Heck zunächst der bekannte Dreiliter-Biturbo-Sechszylinder, erheblich modifiziert, aber mit dem bekannten dumpfen Röcheln, jenes, von dem du weißt, zu was es sich steigern vermag: kehliges Brodeln, heiseres Schreien. Dann, wenn das Aggregat ausdreht. Was es immer noch gerne macht. Und eben kann. 7000/min? Na, also bitte. Natürlich!

Ein Hybrid? Vielleicht. Später. Zunächst: effizientere Verbrenner

„Wenn uns überhaupt etwas umtreibt, dann die Software. Die Mechanik ist unproblematisch“

August Achleitner, Leiter Baureihen 911/718

Gerne auch noch ein bisschen mehr. Zunächst rollt der Elfer aber friedlich durch San Francisco, federt arg verknautschte Straßen ordentlich weg, denn adaptive Dämpfer zählen künftig bei allen Varianten zur Serienausstattung. Das Getriebe doppelverkuppelt sich schnell in die hohen Gänge, lässt das Segeln übrigens sein. Warum denn, Herr Achleitner? „Durch das Übersetzungsverhältnis ist es effizienter, wenn der Motor im achten Gang bei Schubabschaltung arbeitet.“ Wieder etwas gelernt.

Vom Wählhebel bleibt übrigens nur ein kleines rechteckiges flaches Hebelchen übrig, das aus einer Konsole herausragt, die so wirkt, als schwebe sie auf dem Mitteltunnel. Wollen Sie sehen? Klar. Aber Porsche will nicht, dass Sie es sehen. Noch nicht. Nur so viel: Im Alltag wird das Ding ein Krümelfriedhof.

Die Stadt liegt nun hinter uns, zum Abschied blafft der Elfer sie kurz aus den beiden ovalen Endrohren der Sportabgasanlage an, deren Optik an die des GT2 RS erinnert. Die Straßen ziehen sich zu, verlieren sich in Kurven, sehr engen zum Teil, der Verkehr franst aus – Elfer-Welt. Wirklich? Wächst er denn gar nicht im Vergleich zum 991? Nun, zwei Zentimeter in der Länge, fünf Millimeter in der Höhe. Der Radstand bleibt mit 2,45 Metern unverändert, die Breite entspricht der des heutigen GTS, also 1,85 Meter. Prima.

Und das Gewicht? Achleitner versucht sich gar nicht erst als Illusionist: „Der 992 wird etwas schwerer, unter anderem wegen des Getriebes und des Benzipartikelfilters. Ein bisschen was ließ sich einsparen, bei der Karosserie beispielsweise, aber am Ende bleibt ein Plus.“ Wie viel? Möchte Achleitner noch nicht sagen, die Homologation steht noch aus. Schätzung: zwischen 30 und 50 Kilogramm.

Mögen diejenigen, die nun am lautesten jammern, den Unterschied rausfahren – es wird ihnen nicht gelingen. Der Elfer fegt furchtlos durch wirklich jede Biegung, Brems- und Scheitelpunkte, mal links, mal rechts, in schneller Abfolge, ein Spalier sozusagen, das der Porsche enthusiastisch abklatscht. Die nun etwas schlankeren Sportsitze, in der Topvariante nach wie vor 18-fach einstellbar, stützen perfekt.

Die Rückkehr der fünf Ringe

Tief sitzt du im Porsche, natürlich, den Drehzahlmesser im Fokus, das einzig verbliebene Analoginstrument. Ansonsten: Displays, die vier weitere Rundinstrumente wiedergeben, einzeln, nicht mehr verschachtelt. Die beiden rechten verschmelzen per Tastendruck zu einer Einheit, für die Navi-Karte beispielsweise. Die äußeren verschwinden aus dem Blickfeld des Fahrers hinter dem Lenkradkranz. Deren Informationen seien redundant, beteuern die Entwickler. Offenbar setzten die Designer sich in diesem Fall durch. Mal verliert man, mal gewinnen die anderen. Kommt vor.

„Die Modifikationen an den Motoren fallen umfangreicher aus, als es die Daten vermuten lassen “

Matthias Hofstetter, Projektleiter Antrieb Baureihen 911/718

Der 911 verliert eines ganz sicher nicht: sein Sportwagentalent. Du lenkst ein – fertig.

auto motor und sport

40 JAHRE

Kennt keine Grenzen.

Mit 40 Jahren ist die G-Klasse mehr denn je bereit für Abenteuer. Zum Geburtstag widmet auto motor und sport dem Alleskönner eine EDITION. Jetzt im Handel oder hier bestellen:

0711.32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/edition

Wächst der Elfer? Ja. In der Länge um zwei Zentimeter auf 4,52 Meter

Korrekturen? Nicht nötig. Einfach weil du immer genau weißt, was die Vorderräder machen. Übrigens: Sie haben die Dimension 245/35-20, hinten sogar 305/30-21, nun Standard beim S-Modell. Das kommt zuerst auf den Markt, mit und ohne Allradantrieb. Der Motor leistet nun 450 statt 420 PS, das maximale Drehmoment steigt von 500 auf 530 Nm.

Woher kommt der Zuwachs? Wechsel in das Fahrzeug A3 der Testwagenkolonne, die aus der sogenannten PV-Serie stammt (Produktionsvorserie, gefolgt von der Nullserie, erst dann beginnt die Großserienfertigung). Matthias Hofstetter, Projektleiter Antrieb, sucht hier nach eventuellen Fehlern, die noch beseitigt werden müssen. „Sieht gut aus“, sagt er, die Fahrt geht weiter. Wo kommt denn nun der Leistungszuwachs her? „Die Verdichtung liegt mit 10,5 zu eins eine halbe Einheit höher. Außerdem kommen Gusskrümmer zum Einsatz, die eine effizientere Abgasführung zwischen Auslassventilen und Turbineneintritt ermöglichen, was Druckverluste reduziert. Das wiederum ergibt eine höhere Laderdrehzahl.“

Hofstetter ist noch lange nicht fertig, berichtet von der neuen Einbaulage der Ladeluftkühler, an deren altem Platz nun die Luftfilter liegen – strömungsgünstiger vorm Verdichter. Und die jetzt gegen- statt gleichläufig arbeitenden Turbinen, um die Katalysatoren gleichmäßiger anzuströmen. Ladedruck: 1,1 bar. Währenddessen nimmt der Elfer die Herausforderung von Straßen an, unter deren Decke die riesigen Bäume hier ihr Wurzelwerk schoben. Ob er nun abhebt? Nein. Kein Abriss der Bodenhaftung, stattdessen ungebrochen stures Folgen der Linie. Der mechanische Grip macht dich mutig, die fein einteilbare Leistung unter der rechten Fußsohle zuweilen übermütig, die Rückmeldung der Lenkung selbstbewusst. An der Vorderachse fällt die Spur nun 20 Millimeter pro Seite breiter aus.

Fahrwerker-Latein

Das erhöht sacht die Last auf den Vorderrädern, schleift so das leichte Eingangsuntersteuern des aktuellen Carrera ab. Zugleich behält das entlastete kurveninnere Hinterrad mehr Bodenkontakt, da durch die Änderungen an der Vorderachse der hintere Stabi weicher sein darf. Die nächste Kurve naht, herunterschalten, vom vierten in den dritten.

Auf kurzem Weg ploppt der knuffige Schalthebel in die Gasse, dann wieder aufs Gas, ganz tapfer, Traktion ist ja da. Moment mal – kein PDK? Nein, alternativ bietet Porsche weiterhin ein manuelles Getriebe an. Weil es gerade die US-Kunden schätzen, der Handschalteranteil liegt hier bei rund 30 Prozent. Und? Wie viele Gänge? Sieben, wie gehabt. Ist okay. Aber hier wäre weniger vielleicht doch mehr gewesen.

Text: Jens Dralle
Fotos: Christoph Bauer

FAZIT

Alles auf null beim Elfer, alles neu? Nein. Die Generation 992 nutzt Architektur und Antrieb des 991.2 – eine prächtige Basis also. Die Änderungen fallen vor allem im Detail sehr umfangreich aus, speziell damit die Sechszylindermotoren noch effizienter arbeiten. Fahren? Klar, denn das bleibt ein Erlebnis, wird nie zur Gewohnheit. Kein Erlebnis: die verspielten Türgriffe, die virtuellen Instrumente und der fitzelige Wählhebel.

Unterwegs im neuen Porsche 911
Zum Betrachten des Videos einfach den QR-Code mit der entsprechenden App Ihres Smartphones scannen

auto motor und sport

automarkt

Hier finden Sie Ihr Traumauto!

2 TOP-ANGEBOTE

X6 xDrive50i, EZ 02/2015, 45969 km, 330 kW, M-Sportpaket, HUD, RF-Kamera, Internet, 20" LMR, RT-Traffic u.v.m., 56.860,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Industriestrasse 37-39, 50389 Wesseling, Tel. 02232/1897-0 H

C 250 T d 4M Avantg., EZ 10/17, 6818 km, 150 kW, Diamantweiß, AHK, 34.970,- € (MwSt. awb.), 08221GW104. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67, 51371 Leverkusen, Tel. 0221/5719122 H

und weitere 159 Kleinanzeigen mit Premium-Angeboten auf 14 Seiten

Angebote

A **80** Alfa Romeo
80 Aston Martin
80 Audi
B **80** BMW
80 BMW Alpina
80 Wiesmann
C **81** Cadillac
81 Corvette
D **81** De Tomaso
F **81** Ferrari
G **83** Ginetta
J **83** Jaguar
83 Arden
83 Jeep
L **83** Lamborghini
83 Lancia
83 Land Rover
83 Lotus
M **83** Maserati
83 Maybach
83 Mercedes
87 Mini
O **87** Oldtimer
P **87** Peugeot
87 Porsche
R **91** Rolls-Royce
S **91** Seat
91 Skoda
91 Smart
91 Subaru
T **91** Tesla
V **91** Volvo
91 VW

91 Autotransporter
91 Geschäftsverbindungen
91 Modellautos
91 Veranstaltungen
91 Verschiedenes
91 Zubehör

So verkaufen Sie Ihr Auto

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

K&K

WIR ÜBERWINDEN **DIE FELL-BARRIERE**

+/- Hochspannungs-Bürsten bewegen selbst den bissigsten Marder zum Rückzug.

Mit welchen Features wir zudem überzeugen, finden Sie auf **KuK-Marderabwehr.de**

EINFACH. SICHER. **MARDERFREI.**

Alfa Romeo

1964 Alfa Romeo 2600 Touring Spider, 1. Hand, Originalzustand! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45989

1950/58 Alfa 1900 CS Coupé, restauriert... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin

1958/63 Aston Martin DB 4 Coupé / Volante -mit Historie-... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036/7006, www.cargold.com H

Telefonverzeichnis

Abonnenten-Service

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

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

Nachbestellung von Einzelheften

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

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

Bitte Bankverbindung angeben

Anzeigenbereich

Faxanschluss 07 11/1 82-13 49

Telefonzentrale

Tel. 07 11/1 82-01

auto motor und sport

1965 Aston Martin DB 6 Vantage, Originalzustand/ teils 1. Lack! 1 a Historie und Dokumentation. 399.000,– €. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45975

Audi

Q7 3.0 TDI S-Line, EZ 11/15, 45000 km, 200 kW, Sportpaket, Kamera, LED, 61.900,- € (MwSt. awb.) Autohaus Locher GmbH & Co. KG, Hähnlehofstr. 1, 88250 Weingarten, Tel. 0751/56044-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45925

www.werksdienstwagen.de
AUTOHAUS WOLF
Audi Zentrum Duisburg
Audi e-tron Partner

RS 7 Sportback, EZ 05/17, 1081 km, 445 kW, Matrix-LED, Keramikbremse, 105.900,- € (MwSt. awb.) Autohaus Locher GmbH & Co. KG, Hähnlehofstr. 1, 88250 Weingarten, Tel. 0751/56044-0, www.locher.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45924

BMW

Unicum: 1st BMW M3 Cabrio with article in BMW M-History and Sport Auto 10/1987. Original/first owner. **BMW M3 Coupé:** 1987 model, steel sliding roof, air condition, rear blind. Original car paint - diamond black. Price on request. robertowinkler@gmx.de

Neu: M140i (F) - 540i (G) 301 kW/410 PS, 600 Nm inkl. Vmax. M4/M3 382 kW/520 PS und 720Nm inkl. Vmax. Nur Software, keine Module! M5 F10 551 kW/750 PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720 PS 1000 Nm! 550i (F10/F12) 400 kW/544 PS, Vmax, E 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5 / M6 V10 406 kW/ 553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax, Leistungskits für alle BMW/MINI. www.wintertuning.de H

1963 BMW 502 Cabriolet, von Markenspezialisten komplett neu aufgebaut, Pappdeckelbrief vorhanden. **1958 BMW 502 Limousine 3.2 Liter,** komplett restauriert, schwarz, rote Lederpolster. € 129.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45977

BMW Z3 MCoupé EZ 7/2000, orig. 103000 km, BMW Scheckheft, Kllima, unfallfrei, perfektes Auto in seltenem Topzustand, alles gemacht, Preis VB. 0160/94697089, sportwagensammlung@t-online.de

M5 xDrive, NW, 441 kW (600 PS), Merinoleder, Display Key, Navi Pro, Harman® Surround, Selective Beam, 20" LMR u.v.m., 148.740,- € (MwSt. awb.),Verbr. l/100 km: 8.7 außero., 14.4 innero, 10.8 komb., CO2 246 g/km, Kl. F. Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, 02251/9451-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45943

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/8339378 H

VOGELSANG AUTOMOBILE
www.vogelsang-automobile.de

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

750Li xDrive Edition Exclusiv, EZ 02/2017, 7500 km, schwarz, 5 Jahre Wartung kostenlos, Neuzustand, Garantie, Inzahlg. möglich, UVPE: ca. 190.000,- €, wie neu, 89.900,- € (MwSt. awb.) SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721/3545470, www.savex.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45922

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

X6 xDrive50i, EZ 02/2015, 45969 km, 330 kW, M-Sportpaket, HUD, RF-Kamera, Internet, 20" LMR, RT-Traffic u.v.m., 56.860,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Industriestrasse 37-39, 50389 Wesseling, Tel. 02232/1897-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45944

PRIV. BMW Z8 & 993 Cab, FP 300.000,-, dtsch. Fahrzeuge. Privat, 0152/08347470

X5 xDrive30d M, EZ 07/2015, 41083 km, 190 kW (258 PS), 360° Kamera, Sportpaket, Aero-Paket, Pano, LED, HUD, 20" LMR, 48.840,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45942

PRIV. BMW Z8 & 993 Cab. FP 300.000,-, dtsch. Fahrzeuge. Privat, 0152/08347470

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

B5 4.4 Bi-Turbo, NW, 447 kW (607 PS), Panorama, WLan, DAB, LED, Kamera, Harman® Sound, 142.340,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 8.3 außero., 15.2 innero, 10.8 komb., CO2 247 g/km, Kl. F. Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45940

XD3 3.0 Biturbo, EZ 09/15, 44901 km, 257 kW (349 PS), DPF, HUD, MP3, Panorama, Sportpaket, 21" Alpina Classic, 1. Hand, Scheckheft, 45.450,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45939

Cadillac

TYP 57 FIRETRUCK, Feuerwehr Phoenix USA, Bj. 1919, 5153 ccm, V8, 51 kW/70 PS, 8 Sitzplätze, Motorsirene, Rotlicht, Feuerwehrgeräte, TÜV, H-Kennz., P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer Gmbh & Co. KG, Lochfelbenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. +49(0)8221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45908

Eldorado, EZ 02/1973, 8.190 ccm, 170 kW/232 PS, 8 Zylinder, Tachostand: 38.507 mls, Leder rot, matching numbers, top gepflegt, P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. +49(0)8221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45905

Corvette

C3 STINGRAY 7.4 BIGBLOCK, EZ 05/1974, 7.400 ccm, 202 kW/275 PS, 500 km, Leder schwarz, matching numbers, P. a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. +49(0)8221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45907

De Tomaso

Pantera GT5, EZ 1983, 5.7 Liter, 241 kW/328 PS, original 2.132 km, Leder rot, EA Saudi-Arabien, inkl. GT5-Flügel, TÜV, P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. +49(0)8221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45909

Ihr Wunschauto hier noch nicht gefunden?
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Ferrari

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

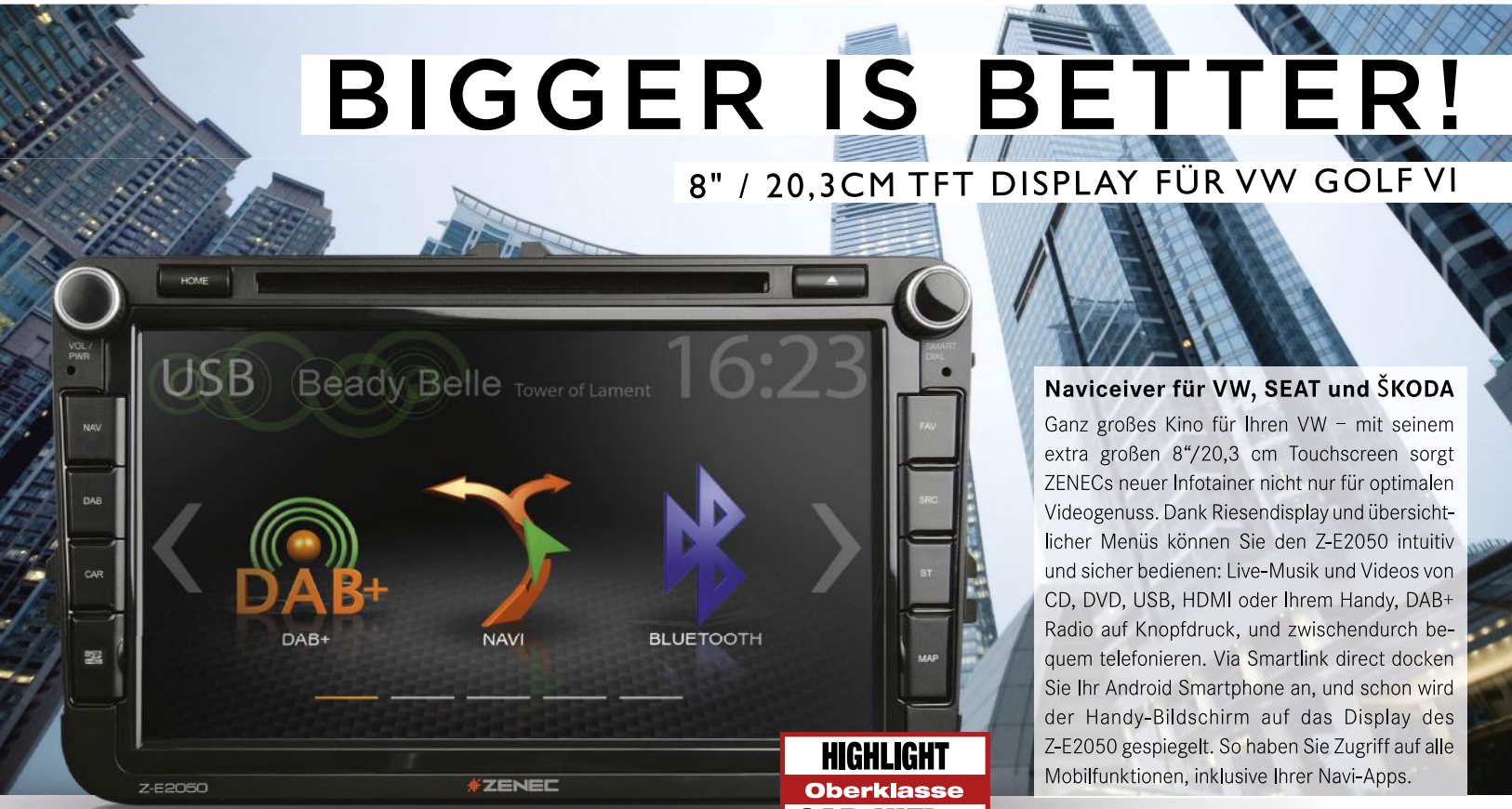
Daytona 365 GTB4, EZ November 1971, Crepaldi Milano, deutsches Kennzeichen, all matching numbers, mit Ferrari vehicle production data, rot/schwarz, Unikat, Festpreis € 749.000,-. Chiffre 3656800

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

1981 Ferrari 512 BB, einer der letzten, einer der Besten! 2. Hand! Wenig gesamt-KM, Sammlerzustand. € 279.900,-. **1962 Ferrari 250 GTE,** vollrestauriert, Historie, Ferrari- zertifiziert. € 399.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45978

BIGGER IS BETTER!
8" / 20,3CM TFT DISPLAY FÜR VW GOLF VI



Naviceiver für VW, SEAT und ŠKODA

Ganz großes Kino für Ihren VW – mit seinem extra großen 8"/20,3 cm Touchscreen sorgt ZENECs neuer Infotainer nicht nur für optimalen Videogenuss. Dank Riesendisplay und übersichtlicher Menüs können Sie den Z-E2050 intuitiv und sicher bedienen: Live-Musik und Videos von CD, DVD, USB, HDMI oder Ihrem Handy, DAB+ Radio auf Knopfdruck, und zwischendurch bequem telefonieren. Via Smartlink direct docken Sie Ihr Android Smartphone an, und schon wird der Handy-Bildschirm auf das Display des Z-E2050 gespiegelt. So haben Sie Zugriff auf alle Mobilfunktionen, inklusive Ihrer Navi-Apps.

HIGHLIGHT
Oberklasse
CAR&HiFi 3/2018

Z-E2050 € 559.-

Mit dem optional erhältlichen Navipaket Z-EMAP50 (für € 139.-) wird der Z-E2050 zum High End Navi mit Karten für 47 Länder, mehr als 6 Millionen P.O.I., 3-D Auto-Zoom und kostenfreier Kartenaktualisierung für 1 Jahr.

Vertrieb: ACR AG, Bad Zurzach, Schweiz · Den Z-E2050 gibt es bei autorisierten ZENEC-Händlern. Die Händleradressen gibt es auf www.zenec.com

ZENEC
TOUCH ANOTHER WORLD

WIR FAHREN SCHON MAL VOR

Gleich bestellen:
shop.motorpresse.de/karl

Du willst KARL treffen?

karl-magazin.de fb.me/karl.magazin instagram.com/karl.magazin

Ferrari

1955/62 Ferrari 250 GT Pininfarina Cabriolet, zertifiziert... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Ginetta

1994 Ginetta G4 Roadster, 2. Hand, erst 30.500 km, erstklassig original erhalten, € 45.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45979

Jaguar

XF 3.0 V6, EZ 08/14, 31000 km, 250 kW, Keyless Entry, beheizb. Vordersitze, LED, Leder, 29.699,- € (MwSt. awb.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/853323-70 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45933

F-Type R 5.0 V8, EZ 02/16, 29500 km, 405 kW (550 PS), Schaltwippen, 20" LMR, Lichtpaket, 69.900,- €. Autohaus Locher GmbH & Co. KG, Hähnlehofstr. 1, 88250 Weingarten, Tel. 0751/56044-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45926

1955 Jaguar XK 140 Cabrio, SE- Version mit Overdrive, C- Zyl.-kopf, Nebelscheinwerfern € 127.500,-. **1958 Jaguar XK 150 Roadster,** 3.8 „S"- Technik, detailliertes Gutachten. € 129.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45982

1973 Jaguar E V 12 Roadster, französische Auslieferung, original 47.700 km, Originalleder, eines der best erhaltenen Originalfahrzeuge! € 129.900,-. **1965 Jaguar E Serie 1 Coupé 4.2,** dunkelgrün, Leder grün, vollständig neu aufgebaut € 127.700,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45981

XF 3.0 D V6 *Approved*, EZ 09/2014, 30000 km, 177 kW, LED, RF-Kam., Leder, 20" Felge, 25.699,- € (MwSt. awb.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/853323-70 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45931

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

XE S, EZ 05/16, 9000 km, 250 kW, Winterpaket, Black Pack, elektr. Panorama, LED und die 19-Zoll LMF, 39.899,- €. Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/853323-70 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45932

Arden

Arden "Sportline II" Felge für alle Range Rover und Range Rover Sport in 10x23". Einteiliges Schmiederad im edlen 10-Speichen Design. Verfügbar in verschiedenen Farbvarianten. Informationen unter www.arden.de, arden@arden.de, Tel. 02151/37230 H

Jeep

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

Lamborghini

Lamborghini Diablo, gelb, 1. Hand, orig. 8.200 km, EZ 10/1994, Service neu bei Lamborghini, € 189.000,-. Automobile Pühringer GmbH, Bruck 52, 4722 Peuerbach, Tel. 0043-72764133, www.auto-puehringer.at H

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

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

Lancia

1964 Lancia Flaminia 2.5 1 C Touring Cabriolet, Rarität! restauriert. € 175.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45983

Land Rover

Discovery Sport 2.2 SD4 HSE, EZ 08/15, 42000 km, 140 kW, Winterpaket, Black Design Paket, 31.899,- € (MwSt. awb.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/853323-70 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45930

Lotus

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

Maserati

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

Maybach

G650 Maybach-Landaulet, 1 km, 463 kW (630 PS), Weltweit nur 99 Fahrzeuge!, 990.000,- € (MwSt. awb.), 555 designo Nappaleder sand/schwarz, Verbr.l/100 km: 13.7 außerorts, 22.7 innerorts, 17.0 kombiniert, CO2 397g/km, Effizienzklasse G. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45976

Mercedes

GLA 180, EZ 11/16, 16765 km, 90 kW, Nachtschwarz, 18.490,- € (MwSt. awb.), 08221G0064. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67-71, 51371 Leverkusen, Tel. 0221/5719122 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45962

Mercedes

1970 Mercedes 280 SE 3,5 Coupé, deutsche Erstauslieferung, Pappdeckelbrief, mit Schiebedach und Klimaa.!, restauriert von 1. Adresse! € 167.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45984

AMG E 53 4MATIC+ Cabrio, Carbon, Vmax, EZ 08/2018, 3000 km, 320 kW (435 PS), obsidianschwarz, Leder, Burmester, Navi, Klima, LED, SHZ, NR-Fzg., 104.999,- €. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45970

E 53 AMG 4M+, EZ 08/18, 3500 km, 320 kW, Leder, Navi, 360°-Kamera, 104.650,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info, 71632 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46001

C 250 T d 4M Avantg., EZ 10/17, 6818 km, 150 kW, Diamantweiß, AHK, 34.970,- € (MwSt. awb.), 08221GW104. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67, 51371 Leverkusen, Tel. 0221/5719122 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45960

SLS AMG Coupé / B&O / sehr gepflegt EZ 4/2010, 16050 km, 420 kW (571 PS), HU 2020, schwarz, Leder porzellan, B&O, Navi, Klima, 189.000,- EUR. Tel. +49163/6322222, vonbergenstein@aol.com

Achten Sie auf diese Tank-Anzeige!

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

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

Jetzt auch für Smartwatch verfügbar!
mehr-tanken als App für iOS, Android und Windows Phone
powered by auto motor sport

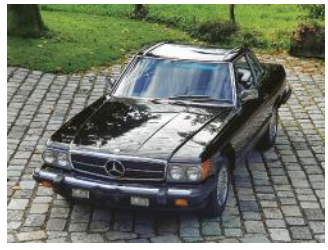
BRABUS 850 auf Basis GLE 63 S, EZ 08/2016, 4200 km, 625 kW (850 PS), diamantweiss-met., 23", Leder, 214.081,- € (MwSt. awb.), BRABUS: Motor, Klappenauspuffanlage, Aerodynamik, 1. Hand/ BRABUS. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45980

E 53 AMG 4M+ T, EZ 09/18, 3500 km, 320 kW, Navi, Xenon, 360°-Kamera, AHK, 94.990,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info, 71678 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45999

SLK 200 NEUWERTIG 42700 km, 1. Hd., Com., Weltmeister EDIT., Leder, 7-G., 22.999,- EUR. Tel. 04104/4959



1987 Mercedes 560 SL Roadster, mit original 16.854 km!! Erstlack, schwarz/ grau, Erstleder, wie neu. Preis VB. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45985

AMG GT R Keramik, Burmester, Carbon, EZ 04/2018, 4500 km, 430 kW (585 PS), designo selenitgrau magno, Navi, Klima, LED, NR-Fzg., 179.999,- €. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, 0481/60394 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45965

GLC 250 4M AMG Line, EZ 08/17, 14682 km, 155 kW, Selenitgrau, Navi, 49.870,- € (MwSt. awb.), 08221GW116. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67, 51371 Leverkusen, Tel. 0221/5719122 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45961

G 63 AMG Exclusive, EZ 01/18, 6758 km, 400 kW, Palladiumsilber, AHK, 125.770,- € (MwSt. awb.), 0-22136249. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719121 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45958

Mit einem Klick erhöhen Sie Ihre Verkaufschancen!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

C 63 AMG Blue Ocean, 1 von 20 Deutschen, EZ 06/2018, 375 kW (510 PS), dt. Fahrzeug, 139.000,- EUR. Tel. 0170/6823950

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45991

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

WeatherTech®

DER BESTE INNENRAUMSCHUTZ FÜR IHR FAHRZEUG

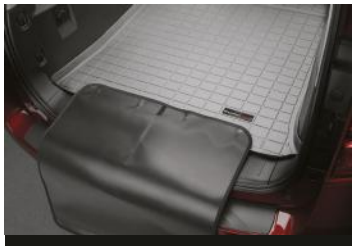
3D Fußmatten Laservermessen
FloorLiner™

Zeigt den Innenraum des
BMW

Verfügbar in über
15.000
Versionen

Neu für 2018

Alfa Romeo Stelvio · Opel Carl
Porsche Panamera · VW T-Roc



Kofferraumwanne mit Stoßstangenschutz

Seitenfenster-Windabweiser

Sitzschutz

Gepäckfixierung für Ihren Kofferraum

Schneller Versand bis zu Ihrer Haustür

Telefonisch oder online bestellen	040 87 40 81 26	www.WeatherTech.eu

Zubehör erhältlich für

Alfa Romeo · Audi · BMW · Cadillac · Chevrolet · Chrysler · Citroen · Dacia · Daihatsu · Dodge · Ferrari · Fiat · Ford · GMC · Honda
Hummer · Hyundai · Infiniti · Jaguar · Jeep · Kia · Land Rover · Lancia · Lexus · Maserati · Mazda · Mercedes-Benz · Mini · Mitsubishi
Nissan · Opel · Peugeot · Porsche · Renault · Seat · Skoda · Smart · Subaru · Suzuki · Tesla · Toyota · Volkswagen · Volvo

© 2018 MacNeil IP LLC

Mercedes

A 200 d AMG Line, EZ 05/16, 46623 km, 100 kW, Zirrusweiß, 24.490,- € (MwSt. awb.), 08221G2294. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Overfeldweg 67-71, 51371 Leverkusen, Tel. 0221/5719122 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45959

AMG S 63 4MATIC+ Coupé Swarovski Keramik, EZ 08/2018, 3000 km, 450 kW (612 PS), obsidianschwarz, Navi, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 179.999,- €. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45966

Noch mehr Traumautos finden Sie unter ...

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz

Truck Sportive „X 250 Power Edition“, VANSPORTS XP Sport, EZ 01/2018, ca. 9250 km, Sportfedersatz -30 mm, Alu-Sportradsatz VEST3 mit Bereifung 285/45 R20, seitl. Trittbretter in „Star black Edition“, Alu-Pedalauflagen, Leder schwarz, Navi Comand, Laderaumabdeckung, LKW Zulassung u.v.m., Leistung: 140 kW, max. Drehmoment: 450 Nm, zum Preis von 49.980,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45750

meinautohaus.de

Perfekt im Netz!
Ihre Website-Profis fürs Autohaus

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

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

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

powered by auto motor sport

E 63 AMG S 4M+ Edition 1, EZ 04/18, 3711 km, 450 kW, Leder, Navi, 129.800,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info, 69931 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46000

E 43 AMG T 4M, EZ 02/18, 5080 km, 295 kW, Leder, Navi, Klima, SD, AHK, 79.850,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info, 68864 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46002

1962 Mercedes 300 SL Roadster, Scheibenbremsen, komplette Historie, original, Erstleder! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45987

S 500, EZ 09/2004, 127000 km, 225 kW (306 PS), Arztwagen, obsidianschwarz-met., Leder anthrazit, Komplettausstattung, Winterreifen, unfallfrei, Nichtraucher, sehr gepflegt, TÜV 09/2019, 10.500,- EUR, von privat altershalber. Tel. +49 6181 990610

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45904

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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45706

1951/55 Mercedes 300 S Cabrio/ Roadster, 1 a Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

C 220 d T Avantgarde, EZ 08/18, 3500 km, 125 kW, Selenitgrau, Navi, 33.690,- € (MwSt. awb.), 0-22137968. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719121 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45957

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz

„Gentleman BLACK&WHITE“ „V 250 - VANSPORTS VP Spirit“, EZ 09/2016, ca. 16250 km, bergkristallweiß-met., einzigartig im Auftritt, Frontspoilerlippe, MB Sportfahrwerk -20 mm, 19 Zoll Alu- Radsatz mit Bereifung 245/45 R19, mattschwarze Seitenrohre u.v.m. Edition toller AUSSTATTUNG! Euro 6 Gr.I, Standhzg., NAVI, 2x Schiebetür, Klima u.v.m. zum Preis von 52.000,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45749

AMG S 63 4MATIC+ Cabrio Mopf Vmax, EZ 07/2018, 8001 km, 450 kW (612 PS), obsidianschwarz, Swarovski, Burmester, Distronic, Navi, Klima, LED, SHZ, NR-Fzg., 182.999,- €. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45964

E 200 Cabriolet AMG, EZ 02/18, 8380 km, 135 kW, Obsidianschwarz, 49.790,- € (MwSt. awb.), 0-22136485. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719121 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45955

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 57000 km, NP: 160.000,-, VB 58.000,-. T. 0171/3491847

CLS 350 d 4M AMG Line, EZ 03/18, 9866 km, 210 kW, Selenitgrau, Leder, 69.860,- € (MwSt. awb.), 0-22136751. Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Tel. 0221/5719121 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45956

Mini

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

Mini 1300 "Classic Cooper" aus Sammlung, einer der letzten klassischen Minis, erste Zulassung 6/1999, nur 23.500 km, British Racing Green, Voll-Leder beige, wie neu, VB 14.500,- €. Tel. 0160-98966911

Verdoppeln Sie jetzt Ihre Anzeigen-Leser!

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Einzelstück, Cooper S, 192 PS, Bj. 03/18, 5.650 km, 1. Hand, Garantie b. 03/22, alle Extras, viele An- u. Umbauten, mit 4 neuen Alu-WR, aus fam. Gr. für 36.500,- €, NP ü. 50.000,- €. Tel. 0172-6956730, poehms@web.de

Oldtimer

1958/64 Facel Vega HK 500 / Facel II, guter Zustand...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

1953/58 Pegaso Z 102...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Peugeot

Porsche

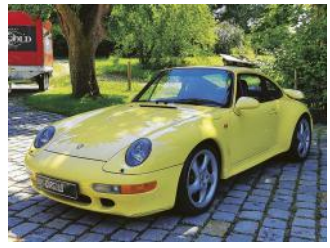
Motorüberholung mit Hubraumerweiterung
986/987-1 996/997-1
bis zu 50 kW Mehrleistung
Abholservice und TÜV
www.t-t-p.de 08061/36666

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

Sport in 22 Zoll. TECHART Formula V.
Neu für Porsche Panamera und Cayenne.
techart.de/formula5
TECHART Automobildesign GmbH | Röntgenstr. 47 | 71229 Leonberg
Telefon: +49 (0)7152 9339-0 | www.techart.de
TECHART empfiehlt Continental
TECHART

911/964 Cabrio Tiptr, unfall- und nachlackierungsfrei, EZ 5/1990, 67000 km, schwarz-met., Leder schwarz, 1a orig. Zustand + Doku, VB 89.964,- €. Tel. +49 177 8066644

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45941



1997 Porsche 993 Carrera 2 S, Schiebedach, Klimaanlage, original 18.450 km!! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45986

991 Targa 4, EZ 07/2014, 20850 km, 257 kW (349 PS), anthrazitbraun-metallic, Leder, Navi, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 106.790,- €. Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45954

Wir rüsten nach:
PORSCHE Rückfahrkamera
nur original - mit dynamischen Leitlinien!
www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H

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

Cayman 981 S, EZ 04/2014, 91650 km, 239 kW (325 PS), achatgrau-metallic, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., 47.890,- €. Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45953

PORSCHE-ANKAUF
und diskrete Vermarktung
Seriöse Abwicklung bundesweit
info@di-auto.de gegr. 2002
Tel. 08041 799 7120

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Porsche

991 Targa 4, 04/2015, 49.000 km, 1. Hd. grau-met., Leder rot/schw. PDK, Topausst., 105.500,- € (MwSt. awb.) Inzahlung mögl. + 20 weitere 911. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46003

928 GTS (von privat), EZ 2/1992, 111.000 km, 257 kW (349 PS), 1. Hand, unfallfrei, dunkelblau, Automatik, Leder, Klima, VB 59.000,- €. Tel. 0160/96257864, Niedersachsen

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45911

911 993 EZ 10/1996, 115000 km, 210 kW (286 PS), blau, Klima, Xenon, SD, Nr-Fzg., 59.900,- EUR, letzte Inspektion Porsche bei 114200 km, neue Reifen hinten. Tel. +49/171/1216681 oder +352/621/190068, horsman1@pt.lu

PORSCHE

Porsche Zentrum Paderborn

Cayenne GTS, EZ 10/2015, 83090 km, 324 kW (440 PS), tiefschwarz-metallic, Leder, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., 72.890,- € (MwSt. awb.) Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45951

New 991.2 GT3. Puristic, emotionally, fast and unadulterated car for real sports drivers or collectors. By proforma registration without OPF! 46 km, clubsport, roll bar, 9000 rpm, 500 PS, no turbo, manual shifting, 918 cup seats, lift, camera, 90 liter, rare racing yellow/black with 20 inch silver rims, P3, QR5, 003, 082, 886, 474, 7X9, P03,454, 567, 486, 579, Price: Firing order x 1,5
email: porsche991.2gt3@moneymail.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45963

PORSCHE

Porsche Zentrum Paderborn

Cayman 718 S, EZ 10/2016, 1890 km, 257 kW (349 PS), miamiblau, Leder, Navi, SHZ, NR-Fzg., 74.890,- € (MwSt. awb.) Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45952

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

Porsche Master, Bj. 1960, von Fachwerkstatt orig. restauriertes Sammlerstück, VB 52.800,– €. Tel. 06639/8088

mehr: motor-klassik.de Nr. 45997

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

Autos für jeden Geldbeutel finden Sie auch unter ...
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

PORSCHE

Porsche Zentrum Paderborn

Boxster 987 S, EZ 01/2012, 39500 km, 228 kW (310 PS), macadamia-metallic, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 41.790,- €. Thiel Sportwagen GmbH - PZ Paderborn, Detmolder Str. 73, 33100 Paderborn, Tel. 05251 504-911, www.porsche-paderborn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45950

ERFOLGREICHE HÄNDLER INSERIEREN HIER!

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

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

Attraktive Vorführwagen aus dem Rheinland.

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

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart
Partner vor Ort: Daimler AG, vertreten durch Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH, Niederlassungen Köln, Leverkusen und Aachen
Mercedes-Allee 1, 50825 Köln, Maarhäuser Weg 1, 51149 Köln, Overfeldweg 67-71, 51371 Leverkusen, Gneisenaustr. 46, 52068 Aachen
Telefon 0221 57960 456, www.mercedes-benz-rheinland.de

4,47 Mio.*
Leser pro Monat

4,41 Mio.**
Unique User pro Monat

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

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

* AWA 2017 / 2 Schaltungen **AGOF digital facts, Ø Monat Dez. 17 – Feb. 18

Carrera GT, 08/2004, 7.620 km, 450 kW (612 PS), 749.900,- €. Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H

Boxster 718, 02/2017, 29.700 km, 220 kW (299 PS), nachtblau, 20" LMR, Leder, 51.890,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110 H

Macan S SH v+h, Service neu*, 06/2016, 22.650 km, 250 kW (340 PS), Xenon, PCM, 58.900,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110 H

Panamera Turbo S *Sportabgas., BOSE, 09/11, 61.150 km, 404 kW, Achatgrau, 59.900,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110 H

991 4S Cabriolet *BOSE, LED, PDK, 03/2017, 38.000 km, 309 kW (420 PS), 121.900,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110 H

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

Porsche 911 2.2 T, Bj. 1970, komplett restauriert, 2.800 km, orange, Leder, Benzin, 125 PS, VB € 129.000,-. Tel. 0043/664/1969000 oder 0043/664/5283043
mehr: motor-klassik.de Nr. 45921

Mit einem Klick erhöhen Sie Ihre Verkaufschancen!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Porsche 911/996 GT2 UMBAU auf Rennfahrzeug, Rennpass vorhanden, 680 PS Bi-Turbo, EZ 07/2001, 58.000 km, davon ca. 53.000 auf der Straße und 5.000 km auf der Rennstrecke, € 89.900,-. Automobile Pühringer GmbH, Bruck 52, 4722 Peuerbach, Tel. 0043-72764133, www.auto-puehringer.at H

Porsche 911 / 993 Cabrio, 5.500 km, EZ 02/1998, € 99.000,-. Automobile Pühringer GmbH, Bruck 52, 4722 Peuerbach, Tel. 0043-72764133, www.auto-puehringer.at H

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

heinzbauer.com +49-7121-620626

RETRO CLASSIC COLOGNE
STAND: 9A31
15.-18. NOVEMBER 2018

...the ultimate cabrio jacket.

EUROMOTOR
STAND: 2D32
30.NOV.- 02. DEZ. 2018

HB
HEINZBAUER
MANUFAKT

auto motor und sport

DIE GRÜNE HÖLLE

AM NÜRBURGRING

Ein Stück Motorsport-Geschichte.
Jetzt auch für Sie erhältlich!

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!

www.art-archive.de

auto motor und sport ART ARCHIVE MOTORSPORT

Rolls-Royce

ROLLS-ROYCE MOTOR CARS STUDIO STUTTGART
operated by Rolls-Royce Motor Cars München

Schmidt Premium Cars GmbH
Motorworld
Graf-Zeppelin-Platz 1
71034 Böblingen
Telefon + 49 (0) 7031 205 01 10
www.rolls-roycemotorcars-muenchen.de H

Rolls Royce Dawn, EZ 06/18, 2500 km, 420 kW (571 PS), Andalusian White/-Navy Blue, Vollleder Arctic White, Driver Assistance 3, Dt. Ausführung, Bespoke Interior, 377.900,- Euro. Attraktive Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten, Schmidt Premium Cars GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2050110 H

Rolls-Royce Wraith, EZ 10/18, 600 km, 465 kW (632 PS), Infinity Black/Silver, Vollleder Seashell, Driver Assistance 3, Starlight Headliner, Deutsche Ausführung, 354.900,- Euro, Verbr.l/100 km: 9.8 außero., 21.2 innero, 14.0 komb., CO2 327 g/km, Kl. G. Attraktive Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten. Schmidt Premium Cars GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2050110 H

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla

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

Model X 90D - *AP2 - SuC FREE - Premium*, EZ 03/2017, 21000 km, 307 kW, 99.890,- € (MwSt. awb.) Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstrasse 37, 85354 Freising, Tel. 08165/955070, www.ahm.gmbh H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45935

Volvo

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

V90 AWD Geartronic *INSCRIPTION*, EZ 11/2016, 28000 km, 173 kW (235 PS), Navi, Leder, 40.850,- € (MwSt. awb.) Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstrasse 37, 85354 Freising, 08165/955070, www.ahm.gmbh H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45936

Verdoppeln Sie jetzt Ihre Anzeigen-Leser!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

VW

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

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

1979 VW Käfer Cabrio 1303, original 8.551 km!! wie neu. € 58.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 45988

www.werksdienstwagen.de
AUTO WOLF Ihr Vertragspartner

Autotransporter

Exklusive Fahrzeugtransporte SENZ Mit unserer Flotte von über 50 LKWs, bieten wir von unserem Hauptsitz in Düsseldorf aus offene & geschlossene Fahrzeugtransporte - EUROPAWEIT -. exklusiv@senz.de, www.senz.de H

Geschäfts-verbindungen

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

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

Modellautos

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

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Verschiedenes

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

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

Zubehör

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

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

AUSSAGEKRÄFTIGES FAHRZEUG-INSERAT

PRINT

2,83 Mio.* Leser pro Ausgabe

+

4,41 Mio.** Nutzer pro Monat

UMFANGREICHE FAHRZEUGDARSTELLUNG

ONLINE

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

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

* AWA 2017 ** AGOF digital facts, Ø Monat Dez. 17 - Feb. 18

WÄHLEN SIE DIE RICHTIGE BELEGUNG

GROSSE SPORT-KOMBI

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

SPORT-KOMBI

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

MOTORSPORT-KOMBI

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

KLASSIK-KOMBI

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

E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de
Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.
Farbfoto bitte als JPG- oder TIFF-Datei.

Telefon: 0711 182-188 (Anzeigenannahme oder Fragen)
Mo. - Do.: 8.00 – 18.00 Uhr, Fr.: 8.00 – 16.00 Uhr

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

AKTION

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

LAURA WONTORRA
THOMAS WAGNER
STEFFEN FREUND
AUSBLICK. RÜCKBLICK. ÜBERBLICK.
DEINE FUSSBALL-WOCHE BEGINNT JETZT MONTAGS
NITRO.
GEBALLTES EXPERTEN-WISSEN. LIVE IM FREE-TV
100% BUNDESLIGA MO 22:15
BUNDESLIGA
BUNDESLIGA

Ohne Fleiß

Ein wenig Mühe kostet es schon, aus insgesamt 385 derzeit angebotenen
Doch der Einsatz lohnt sich: Unter allen Teilnehmern werden diese drei

BEST CARS 2019
auto motor und sport

Auch wenn die Gesamtzahl der Klassen und Modelle bei dieser Leserwahl gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben ist – es hat sich viel getan in den letzten zwölf Monaten. Der Skandal um manipulierte Abgaswerte und die hohen Schadstoffbelastungen in manchen Städten haben die Beliebtheit des Dieselantriebs deutlich gemindert, Marken wie Porsche und Volvo wollen künftig ganz darauf verzichten. Zudem sorgen der neue Prüfzyklus WLTP und die Abgasnorm Euro 6d-Temp nun für realistischere Verbrauchs- und Emissionswerte, aber zugleich für langwierige Prüfverfahren jeder einzelnen Modellversion.

Das hat zu einer ausgedünnten Variantenvielfalt sowie verlängerten Lieferfristen für Neuwagen geführt, von denen auch Elektroautos stark betroffen sind. Denn die künftigen Grenzwerte sind nur mit elektrifizierten Antrieben zu schaffen, und die Nachfrage nach den Stromern übersteigt derzeit die Kapazität vieler Hersteller und Zulieferer. Die gute Nachricht: Das Angebot an Hybriden und E-Autos wächst in allen Klassen – ebenso wie die für viele Interessenten entscheidende Reichweite.

Diesel im Rückwärtsgang

Bei den Kleinsten spielt dieses Thema naturgemäß keine dominante Rolle, da die Micro-Cars überwiegend auf Kurzstrecken zum Einsatz kommen. Neben dem Pionier-Trio Citroën C-Zero, Mitsubishi EV und Peugeot iOn sowie dem VW e-Up stehen Smart Fortwo und Forfour als E-Alternativen bereit, und ab 2020 will die Daimler-Tochter ganz auf Verbrennungsmotoren verzichten. Bis auf den Ford Ka+ sind Diesel schon jetzt aus diesem Segment verschwunden.

Auch bei den etwas größeren Kleinwagen verlieren Selbstzünder an Bedeutung, obwohl das E-Angebot wie bisher nur aus BMW i3 und Renault Zoe besteht. Größere Änderungen gab es zuletzt bei Hyundai i20, Mini und Skoda Fabia, während der

kein Preis

Modellreihen die jeweils besten in elf Klassen auszuwählen.
Neuwagen im Gesamtwert von rund 150 000 Euro verlost.

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

Diese drei Autos werden diesmal unter allen Teilnehmern verlost: BMW Z4, Mazda MX-5 und Seat Tarraco

Audi A1 komplett neu aufgelegt wurde und sich nun die Basis mit den im Vorjahr erneuerten Konzernbrüdern Seat Ibiza und VW Polo teilt. Dass sie jetzt alle grundsätzlich vier Türen haben, unterstreicht ihre Tauglichkeit zum Erst- und Alleinauto.

In der Kompaktklasse herrscht ohnehin diese Erwartungshaltung, was die insgesamt 38 Vertreter mit stattlichen Außen- und Innenmaßen untermauern. Trotz der Dominanz des Schräghecks hält die kleine Renaissance der Stufenheck-Limousine in diesem Segment weiter an, wie ein entsprechender Ableger der neuen Mercedes A-Klasse aktuell zeigt. Daneben sorgen vor allem die Modellwechsel bei Ford Focus und Kia Ceed für Bewegung, ihr gutes Abschneiden in ersten Vergleichstests für Unruhe bei den etablierten Favoriten.

Eine Klasse darüber hat sich ebenfalls einiges getan, wobei Peugeot 508 und Volvo S60/V60 bewährte Vorgänger ersetzen, der Toyota Camry jedoch nach langer Abstinenz wieder neu in der Mittelklasse antritt. Bessere Chancen erhofft sich der japanische Autoriese zudem vom Lexus ES, der statt des bisherigen GS künftig dem deutschen Premium-Trio in der Business-Class Konkurrenz machen soll. Allerdings sind Audi, BMW und Mercedes in puncto Antriebs- und Karosserievarianten deutlich breiter aufgestellt als die Importe aus Europa, Asien oder den USA.

England in Führung

An der Spitze dominieren derweil klangvolle Namen aus Großbritannien das Feld, allein acht der 19 Bewerber stammen aus dem Vereinigten Königreich. Immerhin sieben steuert Deutschland bei, darunter die beiden einzigen Debütanten Mercedes CLS und AMG GT 4-Türer. Obwohl auch hier Downsizing und elektrifizierte Antriebe angesagt sind, gehören aufwendige Acht- und Zwölfzylinder noch immer zum guten Ton in der Luxusklasse – außer beim einzigen E-Auto, dem Tesla Model S. ▷

Seat Tarraco

Der dritte und jüngste SUV von Seat ist zugleich der größte. Das Gewinnerauto mit vielen Extras steht für rund 50 000 Euro in der Liste

BMW Z4 M40i

Pünktlich zum nächsten Frühjahr kommt der neue Roadster auf den Markt – und zu seinem glücklichen Gewinner. Wert: rund 65 000 Euro

Mazda MX-5
Als Skyactiv-G mit 184 PS, Sportpaket und Apple CarPlay/Android Auto repräsentiert der magmarote Stoffdach-Roadster einen Wert von knapp 34 000 Euro

Selbst bei den Sportwagen leistete die US-Marke vor zehn Jahren Pionierdienste, die derzeit nur von den Plug-in-Hybriden BMW i8 und Honda NSX weitergeführt werden. Die Lexus-Coupés RC und LC setzen beim Antrieb ebenfalls auf die Unterstützung durch einen E-Motor, doch ansonsten vertrauen die meisten Hersteller weiterhin auf die Überzeugungskraft starker Benziner mit vier bis 16 Zylindern. Dabei braucht es für ein authentisches Fahrvergnügen keinesfalls spektakuläre Leistungswerte, wie kleine und leichte Zweisitzer sowohl mit festem als auch flexiblem Dach unter Beweis stellen.

Trotz rückläufiger Absatzzahlen bleibt das Cabrio-Angebot gegenüber dem Vorjahr fast stabil (44 statt 46 Modelle), BMW verstärkt seine Palette sogar um den Z4 und den i8 Roadster. Dennoch findet Wachstum vor allem bei den SUV statt, die es in zwei Klassen inzwischen auf 113 Grundmodelle bringen. Zu den diesjährigen Neuheiten gehören vertraute Namen wie Audi Q3, Suzuki Jimny oder Toyota RAV4, aber auch attraktive Ergänzungen wie BMW X2, Borgward BX7 und Volvo XC40 sowie die extravaganten High-End-Offroader von Lamborghini und Rolls-Royce.

Elektro-SUV im Kommen

Auffallend bei den großen Vertretern der Zunft ist die Hinwendung zu alternativen Antrieben: Mit Audi e-tron, Jaguar I-Pace und Mercedes EQC kommen jetzt fast zeitgleich drei Elektro-SUV auf den Markt. Beim Hyundai Nexo erzeugt sogar eine Brennstoffzelle an Bord den erforderlichen Strom – eine vielversprechende, aber teure Technik für die Zukunft. In der realen Gegenwart sind optimal gereinigte Verbrenner auch bei den meisten der 43 gelisteten Vans die weit günstigere Wahl.

Apropos Wahl: Egal ob Ihre Favoriten unter den vielen Neuzugängen oder den bekannten Größen zu finden sind – lassen Sie es uns wissen. Füllen Sie die beigehefteten Stimmkarten aus, nutzen Sie Ihre Chance und gewinnen Sie eines von drei Traumautos im Gesamtwert von rund 150 000 Euro. Wie es geht und welche Kandidaten in den einzelnen Klassen antreten, steht auf den nächsten Seiten. Viel Glück! ▷

Text: Bernd Stegemann

Neben der deutschen auto motor und sport nehmen 13 europäische und drei außereuropäische Magazine der auto motor und sport-Gruppe an der Leserwahl Best Cars 2019 teil

TEILNAHMEBEDINGUNGEN

Teilnehmen kann jeder Leser ab 18 Jahre, ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt und in Heft 4/2019 mit Namen, Wohnort und Foto veröffentlicht. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich damit einverstanden. Die Gewinnerdaten werden unter den geltenden Bestimmungen des Datenschutzrechts für die weitere Bearbeitung des Gewinns an die Fahrzeughersteller übermittelt. Rechtsweg, Barauszahlung und Umtausch sind ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie auf www.leserumfragen.de/ams

Teilnahmeschluss: 2. Januar 2019
Bei einer Postkarte gilt das Datum des Poststempels.

Wahlkategorien

Sie haben zwei Stimmen pro Klasse

Aus den 385 Kandidaten in elf Klassen können Sie jeweils zwei Modelle auswählen. Ihre Erststimme geben Sie Ihrem Favoriten unter allen Kandidaten in der jeweiligen Kategorie. Die Zweitstimme entfällt, wenn Sie sich mit der Erststimme bereits für einen Importwagen entschieden haben.

A	Mini-Cars	Seite	98
B	Kleinwagen	Seite	100
C	Kompaktklasse	Seite	102
D	Mittelklasse	Seite	106
E	Obere Mittelklasse	Seite	108
F	Luxusklasse	Seite	110
G	Sportwagen	Seite	112
H	Cabrios	Seite	115
I	Kompakte SUV/Geländewagen	Seite	118
K	Große SUV/Geländewagen	Seite	123
L	Vans	Seite	127

So wird gewählt

Jeder Teilnehmer kann maximal 22 Stimmen abgeben. Einsendeschluss für Best Cars 2019 ist der 2. Januar 2019.

Als Teilnehmer haben Sie zwei Stimmen pro Fahrzeugklasse: Mit der ersten benennen Sie Ihren Favoriten unter allen vorgestellten Autos, mit der zweiten das beste Modell unter den Importautos. Die Zweitstimme entfällt, wenn Sie sich bereits für ein Importmodell als Klassenprimus entschieden haben. Ihr Votum tragen Sie bitte auf einer der beigehefteten Wahlkarten ein. Die Beantwortung der dort gestellten Zusatzfragen ist freiwillig. Ihre Wahlentscheidung hat keinerlei Einfluss auf Ihre Gewinnchance. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Teilnahmeschluss ist der 2. Januar 2019. Bei einer Postkarte gilt das Datum des Poststempels. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie auf www.leserumfragen.de/ams

Leserwahl Kategorie **A** Mini-Cars

Kleine Strolche

Obwohl gerade die Kleinsten unter den Kleinen mit spitzem Rechenstift kalkuliert sind, mangelt es ihnen nicht an schickem Design, cleveren Ideen und modernem Infotainment. Das Angebot reicht vom strikt zweisitzigen Smart Fortwo über geräumige Viertürer bis hin zu flotten Flitzern wie dem Abarth, auch kleine Stromer sind schon dabei.

A 1 ABARTH 595/695

Er ist die heiße Variante des braven Fiat 500, klingt wie ein Aston Martin und geht enorm flott voran. Echt scharf.

Leistung	145–180 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 S
Grundpreis	18 890,–

A 2 CITROËN C-ZERO

Schon wegen seines hohen, schmalen Formats fällt der C-Zero auf. Der E-Motor sitzt im Heck und treibt die Hinterachse an.

Leistung	67 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	17,0
Grundpreis	21 800,–

A 3 CITROËN C1

Einfachheit ist Trumpf beim kleinsten und günstigsten Citroën. Mit Faltschiebedach hält dennoch die Lebensfreude Einzug.

Leistung	72 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,3 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 S
Grundpreis	9240,–

A 4 FIAT 500

Über zehn Jahre schon gewinnt der putzige Retro-Kleinwagen massenweise Herzen – insbesondere die offene Variante.

Leistung	69–105 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,9 s
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 S
Grundpreis	12 890,–

A 5 FIAT PANDA

Als einziges Modell in dieser Klasse wird der fast schon kultige Italiener wahlweise auch mit Allradantrieb angeboten.

Leistung	69–90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,2 s
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 S
Grundpreis	9840,–

A 6 FORD KA+

Der einst kleinste Ford ist als viertüriger Ka+ kaum kleiner als der Fiesta und viel praktischer als der einst so knuffige Ka.

Leistung	70–95 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,6 s
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	9990,–

A 7 HYUNDAI i10

Auf 3,67 Metern Länge bringt der solide und komfortable Viertürer vier Erwachsene und 252 Liter Gepäck mit Anstand unter.

Leistung	65–87 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,9 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	9990,–

A 8 KIA PICANTO

Die dritte Generation des kleinsten Kia ist deutlich größer, komfortabler, hochwertiger – und auch in bunter GT-Optik zu haben.

Leistung	67–100 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,3 s
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 S
Grundpreis	9990,–

A 9 MITSUBISHI EV

Der inzwischen verkürzte Name ist hier Programm, der EV ging 2010 als eines der ersten Electric Vehicles in Serie.

Leistung	67 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	17,0 kWh
Grundpreis	nicht in D.

A 10 OPEL KARL

Der Nachfolger des Agila ist ein geräumiger, vernunftbetonter Viertürer und nur mit einem Einliter-Dreizylinder verfügbar.

Leistung	73 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,9 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	9560,–

A 11 OPEL ADAM

Opels pfiffiger Mini ist auch mit elektrischem Faltdach und im Offroad-Look zu haben, aber nicht als Viertürer.

Leistung	70–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,9 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 S
Grundpreis	12 135,–

A 12 PEUGEOT iOn

Ähnlich wie der C-Zero und EV bietet der Viertürer auf knapper Grundfläche Platz für vier Erwachsene und etwas Gepäck.

Leistung	67 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	17,0
Grundpreis	21 800,–

A 13 PEUGEOT 108

Von den baugleichen Citroën C1 und Toyota Aygo unterscheidet sich der 108 nur durch seine modifizierte Optik und Ausstattung.

Leistung	72 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,1 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 S
Grundpreis	10 190,–

A 14 RENAULT TWINGO

Wie der technisch verwandte Smart Forfour hat die dritte Generation vier Türen, Hinterradantrieb und einen Dreizylinder im Heck.

Leistung	70–110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,5 s
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,5 S
Grundpreis	9900,–

A 15 SEAT MII

Der Mii rollt mit Skoda Citigo und VW Up vom gleichen Band, pflegt aber seine markentypische Designsprache.

Leistung	60–75 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 S
Grundpreis	11 290,–

A 16 SKODA CITIGO

Anders als seine Konzernbrüder Seat Mii und VW Up gibt es den Zwei- oder Viertürer nur mit zwei Dreizylinder-Benzinern.

Leistung	60–75 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 S
Grundpreis	9770,–

A 17 SMART FORTWO/FORFOUR

Wer mehr Platz als im Zweisitzer braucht, kann zum 80 cm längeren Viertürer greifen. Beide werden auch als E-Mobil angeboten.

Leistung	71–90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	11 165,–

A 18 SUZUKI CELERIO

Der Nachfolger der beiden Modelle Alto und Splash bietet gute Raumausnutzung und eine übersichtliche Karosserie.

Leistung	68 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,5 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 S
Grundpreis	9690,–

A 19 TOYOTA AYGO

Im Vergleich zu seinen Brüdern C1 und 108 leistet sich der Aygo das auffälligste Design, aber sonst kaum Unterschiede.

Leistung	72 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,2 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 S
Grundpreis	9 990,–

A 20 VW UP

Mit vier Benzinern sowie je einer Erdgas- und Elektroversion bietet er kleinste VW die größte Antriebsvielfalt des Konzerntrios.

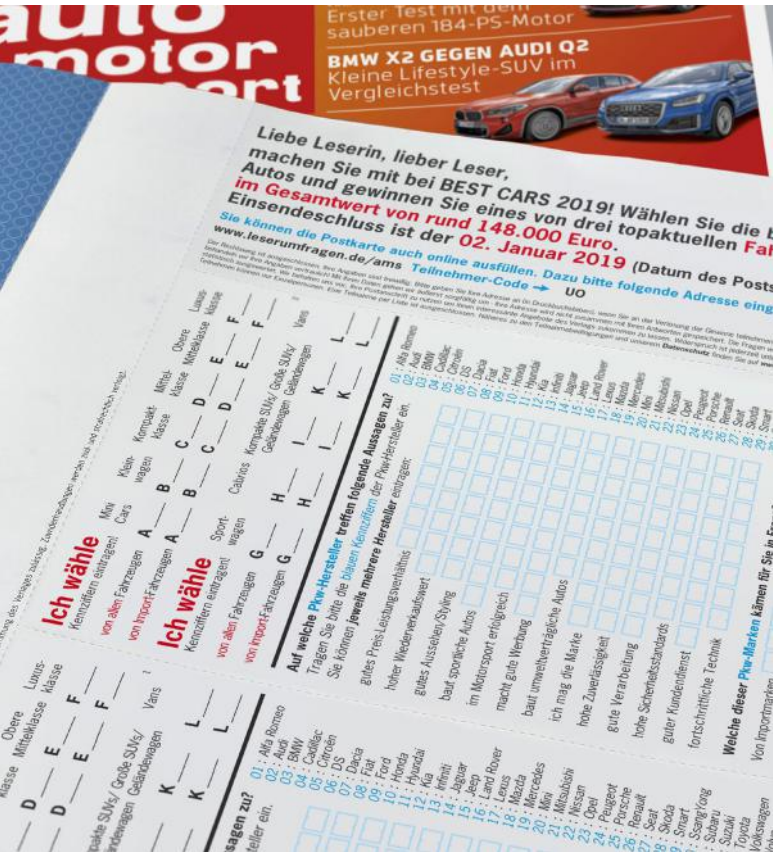
Leistung	60–115 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 S
Grundpreis	9975,–

Wählen Sie jetzt

A 1	Abarth 595/695	**A 11**	Opel Adam
A 2	Citroën C-Zero	**A 12**	Peugeot Ion
A 3	Citroën C1	**A 13**	Peugeot 108
A 4	Fiat 500	**A 14**	Renault Twingo
A 5	Fiat Panda	**A 15**	Seat Mii
A 6	Ford Ka+	**A 16**	Skoda Citigo
A 7	Hyundai i10	**A 17**	Smart Fortwo/Forfour
A 8	Kia Picanto	**A 18**	Suzuki Celerio
A 9	Mitsubishi EV	**A 19**	Toyota Aygo
A 10	Opel Karl	**A 20**	VW Up

Sie haben zwei Stimmen
Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell.
Alle Preise in Euro.



Kategorie **B** Kleinwagen

Breite Spanne

Nach dem bewegten Vorjahr mit zahlreichen Modellwechseln gibt es aktuell in diesem Segment nur vier Änderungen zu verzeichnen – den komplett neuen Audi A1 sowie Facelifts bei Hyundai i20, Mini und Skoda Fabia. Den äußerst günstigen Einstieg markiert unverändert der Dacia Sandero, während der BMW i3 in abgehobenen Preissphären residiert – Tribut an das aufwendige Material- und Technikkonzept des hoch bauenden E-Autos. Für die meisten Menschen fällt die Entscheidung jedoch zwischen diesen beiden Extremen.

B 21 ALFA ROMEO MITO

Nach zehn Jahren Bauzeit verabschiedet sich der Mito demnächst aus dem Alfa-Programm, ein Nachfolger ist fraglich.

Leistung	78–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,0 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 S
Grundpreis	15 500,–

B 22 AUDI A1

Die zweite Generation des Einstiegsmodells ist etwas größer und kantiger geworden und nur noch als Viertürer lieferbar.

Leistung	116 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,5 s
Höchstgeschwindigkeit	km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 S
Grundpreis	21 150,–

B 23 BMW i3

Seit dem Facelift Ende 2017 hat das E-Mobil eine stärkere Batterie für mehr Reichweite sowie eine stärkere S-Version bekommen.

Leistung	170–184 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	13,1
Grundpreis	37 550,–

B 24 CITROËN C3

Die Neuauflage kombiniert originelle Stilelemente mit sparsamen Motoren und einem komfortablen Fahrwerk.

Leistung	68–110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,4 s
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 S
Grundpreis	12 090,–

B 25 DACIA SANDERO

Viel Auto für wenig Geld – kein anderer Wagen in Europa folgt diesem Credo so konsequent wie der viertürige Sandero.

Leistung	73–90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,1 s
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	6990,–

B 26 DS 3

Speziell mit Faltdach ist der fesche Zweitürer ein Freudenspender, aber er wird demnächst von einem kleinen SUV ersetzt.

Leistung	110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,8 s
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	21 340,–

B 27 FIAT PUNTO

Fiat bietet seinen Dauerläufer (seit 2005) nur noch als Viertürer an, selbst das letzte Facelift ist schon einige Jahre her.

Leistung	69 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,4 S
Grundpreis	12 790,–

B 28 FORD FIESTA

Die Neuauflage punktet mit mehr Platz, Qualität sowie Assistenzen – und seit Kurzem auch wieder mit einer ST-Variante.

Leistung	70–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,9 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	12 950,–

B 29 HONDA JAZZ

In der dritten Generation ist der Kleinwagen nochmals größer geworden, doch die hochklappbaren Rücksitze bleiben.

Leistung	102–130 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,2 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	16 640,–

B 30 HYUNDAI i20

Auf gut vier Metern Länge bietet der solide i20 viel Platz und eine einfache Bedienung, dazu jetzt ein Doppelkupplungsgetriebe.

Leistung	75–120 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,6 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	12 800,–

B 31 KIA RIO

Als optisch und technisch aufgefrischte Neuauflage rangiert der Rio endlich auf Augenhöhe mit VW Polo und Opel Corsa.

Leistung	84–120 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,9 s
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 S
Grundpreis	11 950,–

B 32 LADA KALINA/GRANTA

Der Granta ist ein Kalina mit Stufenheck, als dritte Variante gibt es einen Kombi. Alle Modelle sind geräumig und preisgünstig.

Leistung	87–98 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,2 s
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,6 S
Grundpreis	7260,–

B 33 MAZDA 2

Leichtfüßiges Handling, leise Benziner, ein knackiges Getriebe und ein auffälliges Design sind die Merkmale des Japaners.

Leistung	75–115 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,1 s
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 S
Grundpreis	12 890,–

B 34 MINI

Schon der Zweitürer bringt es auf eine Länge von 3,82 Metern, beim Viertürer kommen nochmals 16 Zentimeter hinzu.

Leistung	75–231 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,0 s
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,4 S
Grundpreis	16 950,–

B 35 MITSUBISHI SPACE STAR

Seit 2013 ist der 3,80 Meter kurze Viertürer das Einstiegsmodell der Marke und gilt als eigentlicher Nachfolger des Colt.

Leistung	71–80 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,7 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,6 S
Grundpreis	9990,–

B 36 NISSAN MICRA

Mit dem größeren, optisch auffälligen und recht agilen Micra schickte Nissan die blassen Vorgänger in Rente.

Leistung	71–90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,4 s
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	11 990,–

B 37 OPEL CORSA

Ob vernünftig betrieben mit Autogas oder als neuer GSi mit 150 PS – der Zwei- und Viertürer erfüllt die meisten Bedürfnisse.

Leistung	70–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,0 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	12 135,–

B 38 PEUGEOT 208

Das Minilenkrad müssen wir nennen und die breite, moderne Motorenpalette loben, obwohl der flotte GTi inzwischen wegfiel.

Leistung	68–110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,3 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 S
Grundpreis	13 990,–

B 39 RENAULT CLIO

Seit 2012 ist der Clio in der aktuellen Form auf dem Markt, Platzangebot und Fahrkomfort zählen zu seinen starken Seiten.

Leistung	76–220 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,3 s
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	12 290,–

B 40 RENAULT ZOE

The Zoe must go on! Mit dem größeren Akku schafft er gar 400 km, bietet dazu viel Platz und Komfort, fordert wenig Kompromisse.

Leistung	92–108 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,2 s
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	16,8 kWh
Grundpreis	29 900,–

B 41 SEAT IBIZA

Eigentlich sollten sie ihn Golf IV nennen, denn bei Platzangebot und Ladevolumen erreicht er fast exakt die Werte des Altstars.

Leistung	80–115 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,3 s
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,8 D
Grundpreis	15 515,–

B 42 SKODA FABIA

Gerade hat sich der Fabia aufgefrischt. Diesel gibt es keine mehr, aber noch immer erstaunliche Erst- und Einzigwagentalente.

Leistung	75–125 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,9 s
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 S
Grundpreis	13 490,–

B 43 SUZUKI BALENO

Der Baleno boostet nicht nur mit Raumeffizienz sein Platzangebot, sondern auch den Motor per Startergenerator-Mildhybrid.

Leistung	90–112 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,3 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 S
Grundpreis	13 790,–

B 44 SUZUKI SWIFT

Der Swift pflegt formal seinen eigenen Stil, vor allem aber als Sport mit 140 PS oder mit Allrad seine Ausnahmeerscheinung.

Leistung	90–140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,9 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 S
Grundpreis	13 790,–

B 45 TOYOTA YARIS

Es gibt ihn als zahmen Benziner mit 69 PS oder als Sportversion mit 212 PS, aber den soliden Yaris nehmen eh alle als Hybrid.

Leistung	69–212 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,3 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 S
Grundpreis	12 790,–

B 46 VW POLO

Und dann ist da der Polo, in Generation VI fast so geräumig, komfortabel, sicher wie der Golf. Immer nur fast? Respektabstand!

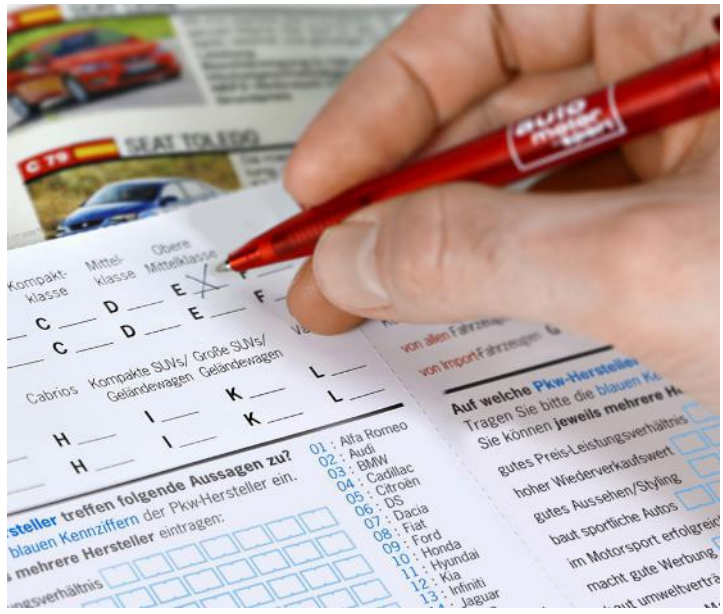
Leistung	65–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,5 s
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 S
Grundpreis	12 975,–

Wählen Sie jetzt

B 21	Alfa Romeo Mito
B 22	Audi A1
B 23	BMW i3
B 24	Citroën C3
B 25	Dacia Sandero
B 26	DS 3
B 27	Fiat Punto
B 28	Ford Fiesta
B 29	Honda Jazz
B 30	Hyundai i20
B 31	Kia Rio
B 32	Lada Kalina/Granta
B 33	Mazda 2
B 34	Mini
B 35	Mitsubishi Space Star
B 36	Nissan Micra
B 37	Opel Corsa
B 38	Peugeot 208
B 39	Renault Clio
B 40	Renault Zoe
B 41	Seat Ibiza
B 42	Skoda Fabia
B 43	Suzuki Baleno
B 44	Suzuki Swift
B 45	Toyota Yaris
B 46	VW Polo

Sie haben zwei Stimmen
Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.



Kategorie **C** Kompaktklasse

Golf für alle Fälle

Die Kompak ..., nein, also tatsächlich sagen ja alle „Golf-Klasse“, wenn es um diese Autos geht. Die Kompakten nämlich scharen sich im Windschatten des Erfolgreichsten – und das ist eben der Golf, wenn es um Verkäufe, aber auch um Testsiege geht. Wobei es da für den Golf derzeit eng wird. Die achte Generation startet erst 2019, der aktuelle muss sich nun gegen viel jüngere und modernere Rivalen behaupten: Ford Focus, Kia Ceed und Mercedes A-Klasse wollen den Golf stürzen. Guten Putsch!

C 47 ALFA ROMEO GIULIETTA

Es gibt viele gute Gründe, den Alfa zu lieben – die Form, die Form oder etwa auch die Form. Nachfolger mit Hinterradantrieb.

Leistung	120–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	21 500,–

C 48 AUDI A3

1996 war der Premium-Kompakte immer zweitürig. Den aktuellen A3 gibt es nur noch mit vier Türen und sehr viel Hightech.

Leistung	116–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	25 350,–

C 49 BMW EINSER

Freunde, feiern wir ihn ein letztes Mal vor dem Modellwechsel in einem Jahr. Dann bekommt er Vorderradantrieb. Echt jetzt.

Leistung	109–340 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,9 S
Grundpreis	25 150,–

C 50 BMW ZWEIER COUPÉ

Der Zweier dagegen, hieß es, bleibe beim Hinterradantrieb. Also vorerst. Aber er bleibt ja eh noch länger. Ein Vorzeige-BMW.

Leistung	136–410 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,8 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 S
Grundpreis	30 300,–

C 51 CITROËN C-ELYSÉE

War eher eine kurze Karriere des günstig-geräumigen Stufenheckmodells bei uns. Jetzt bietet ihn Citroën nur anderswo an.

Leistung	82–115 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,9 s
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 S
Grundpreis	nicht in D.

C 52 CITROËN C4 CACTUS

In Generation zwei spitzt der citroënigste seine Eigenständigkeit noch mehr zu. Viel Komfort und Auf-Wichtiges-Reduzieren.

Leistung	110–131 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,3 s
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	17 490,–

C 53 DACIA LOGAN

Bei uns tritt er nur als Kombi an, jetzt aber modellgepflegt und mit familienrelevantem Platzangebot. Von gestern ist nur der Preis.

Leistung	73–90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,5 s
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	7990,–

C 54 FIAT TIPO

So viel mehr als genug kann ein günstiger Kompakter sein. Der Tipo ist gut ausgestattet, klasse vernetzt und gut motorisiert.

Leistung	95–120 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	13 990,–

C 55 FORD FOCUS

Ford hat den Focus schärfer gestellt, mit mehr Assistenzsystemen, Platz und feschem Handling hat er den Golf fest im Visier.

Leistung	85–182 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,5 s
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 SP
Grundpreis	18 700,–

C 56 HONDA CIVIC

Etwas Anderssein im Rahmen der Vernunft? Das hat der Civic schon seit Generationen drauf. Und das Schnellsein – als Type R.

Leistung	120–320 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,4 D
Grundpreis	19 990,–

C 57 HYUNDAI i30

Und nun viel Vernunft im Rahmen sachten Andersseins? Das beherrscht der solide und praktische i30 gerade als Fastback perfekt.

Leistung	95–275 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,2 s
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,9 D
Grundpreis	17 450,–

C 58 HYUNDAI IONIQ

Ob als reiner Stromer, Plug-in oder konventioneller Hybrid, der Ioniq ist ein erstaunlich alltagskompetenter Familienwagen.

Leistung	120–141 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Normverbrauch kWh	11,5
Grundpreis	24 200,–

C 59 HYUNDAI ELANTRA

Die Pflicht stuft – aber nicht bei uns. Anderswo ist die kompakte Stufenheck-Limousine dagegen sehr beliebt.

Leistung	128–204 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,1 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,6 S
Grundpreis	nicht in D.

C 60 INFINITI Q30/QX30

Er basiert noch auf der Vorgänger-A-Klasse, reckt sich sacht hoch und als QX noch höher – da ist er das Pendant zum Mercedes GLA.

Leistung	122–211 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	24 400,–

C 61 KIA CEED

Die neue Generation hat den Apostroph im Namen verloren, sonst aber nur gewonnen: an Platz, Solidität, Komfort und Handling.

Leistung	100–204 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,6 s
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,4 S
Grundpreis	15 990,–

C 62 LADA VESTA

Den Abstand zur Moderne verkürzt Lada mit dem Vesta, der schon Renault-Komponenten nutzt. Viel Platz und, tja, viel Platz eben.

Leistung	106 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,8 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 S
Grundpreis	11 990,–

C 63 LEXUS CT 200h

Abstand zur Moderne? Na, den hat der Hybrid CT 200h durchaus. Er basiert noch auf dem Vorgängermodell des Toyota Prius.

Leistung	136 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,3 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 S
Grundpreis	26 950,–

C 64 MAZDA 3

Saugbenziner statt Turbos, Leichtbau statt schwerer Solidität: Auch beim 3 geht Mazda vieles anders und durchaus erfolgreich an.

Leistung	100–165 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,6 s
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	18 190,–

C 65 MERCEDES A-KLASSE

Vollvernetzt und abgesichert fast wie eine S-Klasse, macht sich die geräumigere neue A-Klasse auf, die Golf-Medaille zu erobern.

Leistung	109–306 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,5 S
Grundpreis	26 091,–

C 66 MERCEDES CLA

Noch auf der bisherigen Plattform, feiert der CLA den Sieg des Stils über die Funktion und den über den Luftwiderstand mit c_w 0,22.

Leistung	122–381 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,0 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,6 S
Grundpreis	30 583,–

C 67 MINI CLUBMAN

So maximal golfig war kein Mini unterwegs. Wie alle im Mini-Club widmet sich der Heckflügeltürer Kurven besonders gern.

Leistung	102–231 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,3 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	23 600,–

C 68 MITSUBISHI LANCER

Der Lancer, Held großer Rallyeschlachten und des soliden Alltags, ist hier aus der Modellpalette, aber nicht aus unserem Herzen.

Leistung	117–140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,7 s
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,5 S
Grundpreis	nicht in D.

C 69 NISSAN LEAF

Steckdosen können nun bis zu 378 km weit auseinanderliegen. So weit kommt der neue Leaf mit dem 10 kWh größeren Akku.

Leistung	150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,9 s
Höchstgeschwindigkeit	144 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	19,4 kWh
Grundpreis	31 950,–

C 70 OPEL ASTRA

Der beste Astra, den es je gab, ist nun so leicht, geräumig und fahrvergnüglich, wie er es lange sein wollte. Günstig, solide dazu.

Leistung	90–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,2 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 S
Grundpreis	17 995,–

C 71 OPEL AMPERA-e

Eine eher ungewollte Exklusivität umgibt das E-Auto – es kommen wenige zu uns. Aber dann kommt er bis zu 520 km weit.

Leistung	204 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	16,5
Grundpreis	42 990,–

C 72 PEUGEOT 301

Weil Südeuropa angeblich so gerne günstige Stufenheck-Limousinen mag, gibt es dort den 301 auf Basis des kleineren 208.

Leistung	68–115 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,2 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 D
Grundpreis	nicht in D.

C 73 PEUGEOT 308

Der 308 geht jetzt ins sechste Jahr, mit großer Bandbreite beim Antrieb, viel Assistenz und einem ungewöhnlich kleinen Lenkrad.

Leistung	110–263 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,1 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	18 950,–

C 74 RENAULT MÉGANE

Golf de Gaulle: Der Kompakte aus Gallien hat viel Platz, ist günstig, solide, gut motorisiert und als R.S. in den Zaubertrank gefallen.

Leistung	100–280 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,3 s
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,4 S
Grundpreis	17 790,–

C 75 SEAT LEON

Wenn der Golf sich spanisch vorkommt – oder ein wenig wie ein Alfa. Der Leon ist geräumig, solide, handlingextrovertierter.

Leistung	115–310 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,6 s
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 S
Grundpreis	19 960,–

C 76 SEAT TOLEDO

Geräumig? Solide? Ja, das ist auch der Toledo, doch auf Basis des Skoda Fabia eher der Vernunft als dem Vergnügen zugewandt.

Leistung	95–110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 S
Grundpreis	nicht in D.

C 77 SKODA RAPID

Alles wie beim Seat Toledo. Allerdings gibt es das Schwestermodell auch als Rapid Spaceback mit Schräg- statt Stufenheck.

Leistung	95–125 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 S
Grundpreis	16 450,–

C 78 SKODA OCTAVIA

Kennen Sie einen vernünftigen Grund, warum man mehr Auto braucht als einen Octavia Combi? Dann lassen Sie es uns bitte wissen.

Leistung	115–245 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 S
Grundpreis	19 750,–

C 79 SUBARU IMPREZA/XV

Impreza, Held großer Rallyeschlach..., oh, das hatten wir schon beim Lancer. Aber den Impreza gibt es noch. Mit Boxer und Allrad.

Leistung	114–300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,8 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,5 S
Grundpreis	21 980,–

C 80 TOYOTA COROLLA SEDAN

In der Auris-Ära trug nur das Stufenheck den Namen Corolla weiter, solide und bescheiden – Letzteres auch beim Erfolg.

Leistung	132 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,0 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 S
Grundpreis	21 520,–

C 81 TOYOTA COROLLA

Der Auris nennt sich nun wieder Corolla. Der neue wird sicher zuverlässig, hybridgetrieben, zuverlässig und, nun ja, zuverlässig.

Leistung	114–180 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

C 82 TOYOTA PRIUS

Eher ein Markenzeichen als ein Modell. Immerhin hat es der Prius zum Star in L.A. geschafft. Enorm effizient, fast unkaputtbar.

Leistung	122 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,6 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,4 S
Grundpreis	28 450,–

C 83 VOLVO V40

Das letzte Modell aus der Ford-Epoche. Aber Altern schadet einem Volvo ja nie. Dieser ist überaus sicher, sparsam und zeitlos-stilvoll.

Leistung	122–152 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,4 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,9 S
Grundpreis	24 850,–

C 84 VW GOLF

Klar, dann noch der Golf, seit 1974 Maßstab und Bestseller, größtes Universalgenie seiner Klasse. 2019 folgt der neue Golf VIII.

Leistung	85–310 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,9 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 S
Grundpreis	18 075,–

Wählen Sie jetzt

C 47	Alfa Romeo Giulietta	**C 66**	Mercedes CLA
C 48	Audi A3	**C 67**	Mini Clubman
C 49	BMW Einser	**C 68**	Mitsubishi Lancer
C 50	BMW Zweier Coupé	**C 69**	Nissan Leaf
C 51	Citroën C-Elysée	**C 70**	Opel Astra
C 52	Citroën C4 Cactus	**C 71**	Opel Ampera-e
C 53	Dacia Logan	**C 72**	Peugeot 301
C 54	Fiat Tipo	**C 73**	Peugeot 308
C 55	Ford Focus	**C 74**	Renault Mégane
C 56	Honda Civic	**C 75**	Seat Leon
C 57	Hyundai i30	**C 76**	Seat Toledo
C 58	Hyundai Ioniq	**C 77**	Skoda Rapid
C 59	Hyundai Elantra	**C 78**	Skoda Octavia
C 60	Infiniti Q30/QX30	**C 79**	Subaru Impreza/XV
C 61	Kia Ceed	**C 80**	Toyota Corolla Sedan
C 62	Lada Vesta	**C 81**	Toyota Corolla
C 63	Lexus CT 200h	**C 82**	Toyota Prius
C 64	Mazda 3	**C 83**	Volvo V40
C 65	Mercedes A-Klasse	**C 84**	VW Golf

Sie haben zwei Stimmen

Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Kategorie **D** Mittelklasse

Die Vertreterautos

Lieber einen stärkeren Motor oder doch das Sportpaket, Panoramadach und Surroundanlage? Bis die endgültige Ausstattung feststeht, können die meisten Dienstwagenfahrer die Konfiguratoren blind bedienen. Fest steht nur: Die Business-Ausführung des Navis muss rein, sonst meckert der Flottenmanager. Zwei bis drei Jahre später stehen die Mittelklassekombis und -limousinen bei den jungen Gebrauchten. Öfter direkt im Privatbesitz sind die bis zu 510 PS starken Sportmodelle.

D 85 ALFA ROMEO GIULIA

Die Giulia ist zurück. Natürlich mit knackig-scharfem Handling, verpackt in typisch italienisches Design.

Leistung	150–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,2 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	37 600,–

D 86 AUDI A4

Der A4 überzeugt weniger durch vordergründige Show als durch die Summe seiner hervorragenden Eigenschaften.

Leistung	150–450 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,7 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	32 400,–

D 87 AUDI A5 SPORTBACK

Er war, ist und bleibt auch in Generation zwei ein Vorbild für seine Klassenkameraden – technisch wie optisch.

Leistung	150–354 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,0 s
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	38 600,–

D 88 AUDI A5 COUPÉ

Vom sparsamen Vierzylinder bis zum pfeilschnellen V6-Biturbo – das schicke Coupé beherrscht jede Tonart.

Leistung	150–450 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	38 600,–

D 89 BMW DREIER

Seit 2012 baut BMW die sechste Generation (intern F30) seines Volumenmodells – der Nachfolger (G20) kommt 2019.

Leistung	136–460 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 S
Grundpreis	33 400,–

D 90 BMW DREIER GT

Das Fließheck-Modell ist weder Van noch Kombi oder gar SUV, sondern ein geräumiger, praktischer Dreier mit eigenem Stil.

Leistung	150–326 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	40 650,–

D 91 BMW VIERER COUPÉ

Seit 2013 gehört das Coupé auf Dreier-Basis zur Vierer-Reihe, die bis zum M4 reicht und auch mit Allradantrieb geliefert wird.

Leistung	184–460 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	236 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,5 S
Grundpreis	41 100,–

D 92 BMW VIERER GRAN COUPÉ

Obwohl das Gran Coupé zwei zusätzliche Türen und eine große Heckklappe mitbringt, ist es nicht teurer als der Zweitürer.

Leistung	184–313 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,5 s
Höchstgeschwindigkeit	236 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,5 S
Grundpreis	41 100,–

D 93 CADILLAC ATS

Scharfes Design außen, cool gemachter Innenraum, ordentlich Leistung sowie ein sportives Fahrwerk: interessant.

Leistung	470 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,9 s
Höchstgeschwindigkeit	304 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,6 SP
Grundpreis	83 700,–

D 94 CADILLAC ATS COUPÉ

Ähnlich gemacht wie die verwandte Limousine, nur noch einen Tick eleganter im Design: das ATS Coupé.

Leistung	276–470 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,6 S
Grundpreis	nicht in D.

D 95 FORD MONDEO

Viel Platz, die Kombination aus akkuratem Handling und gutem Komfort sowie eine breite Motorenpalette überzeugt.

Leistung	150–187 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,3 s
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	26 275,–

D 96 HYUNDAI i40

Der fast komplett in Europa gestaltete und entwickelte Kombi gefällt speziell mit seinem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Leistung	116–165 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,6 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	nicht in D.

D 97 INFINITI Q50

Der edle Nissan-Ableger kämpft tapfer mit seinem Exotenstatus, probiert es sogar mit einer rein elektronischen Lenkung.

Leistung	170–405 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	231 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 D
Grundpreis	38 900,–

D 98 JAGUAR XE

Design ist nicht alles – aber es hilft, wie uns der kleine Bruder des XF lehrt. Viel eleganter kann eine Limo nicht aussehen.

Leistung	163–300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,2 s
Höchstgeschwindigkeit	227 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 D
Grundpreis	38 530,–

D 99 KIA OPTIMA

Der Optima beweist, dass Optik auch in der Mittelklasse zählt. Es gibt ihn auch als Kombi und/oder als Plug-in-Hybrid.

Leistung	141–238 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,2 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 D
Grundpreis	25 990,–

D 100 LEXUS IS

Mit Hinterradantrieb und auffälligem Design zielt der IS aufs Establishment. Natürlich ist die Limousine auch als Hybrid zu haben.

Leistung	223–245 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 S
Grundpreis	38 500,–

D 101 MAZDA 6

Erneut wurden Limo und Kombi außen dezent aufgefrischt und im Innenraum neu gestaltet. Exotisch: die Saugbenziner.

Leistung	145–194 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	27 590,–

D 102 MERCEDES C-KLASSE

Zur Modellpflege im Frühjahr gab es neue Motoren, ein digitales Kombi-Instrument sowie einen größeren Navi-Bildschirm.

Leistung	122–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,0 s
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	32 535,–

D 103 MERCEDES C-KLASSE COUPÉ

Auch das schicke Coupé profitiert von den Änderungen an der beliebten Baureihe, die Motorenpalette reicht bis zum AMG-V8.

Leistung	156–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,5 s
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 S
Grundpreis	37 967,–

D 104 OPEL INSIGNIA

Deutlich leichter, eine ganze Ecke schicker und überzeugend präzise zu fahren: Opel hat bei der Neuauflage Gas gegeben.

Leistung	110–260 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,8 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 D
Grundpreis	25 945,–

D 105 PEUGEOT 508

Acht Zentimeter kürzer, sechs flacher, schnittige Dachlinie: Der neue 508 ist ein eleganter Franzose mit Minilenkrad.

Leistung	130–225 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,7 s
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,8 D
Grundpreis	31 250,–

D 106 RENAULT TALISMAN

Hoppla, was für ein cooler Typ, den die Franzosen da auf die Espace-Plattform stellen. Auch als Kombi Grandtour erhältlich.

Leistung	110–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,9 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,6 D
Grundpreis	28 250,–

D 107 SKODA SUPERB

In Deutschland zieht traditionell der Kombi, doch viel Platz und mustergültiges Fahrverhalten bietet auch die Limousine.

Leistung	120–280 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 D
Grundpreis	26 350,–

D 108 SUBARU LEVORG

Von vorne geht der Kombi glatt als verkappter Rallyewagen durch, allein schon wegen des sportiven Lufteinlasses.

Leistung	170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 S
Grundpreis	29 990,–

D 109 SUBARU OUTBACK

Der Outback hat eine ganz hartnäckige Fan-Gemeinde und überzeugt auch in seiner fünften Generation als ehrlicher Allradler.

Leistung	175 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,3 S
Grundpreis	36 900,–

D 110 TESLA MODEL 3

Elon Musk fehlte in seiner Modellpalette noch ein E zu „SEX". Jetzt muss Model 3 für elektrisierende Momente sorgen.

Leistung	287–487 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,6 s
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

D 111 TOYOTA CAMRY

Im ersten Quartal 2019 kommt die achte Generation des Toyota Camry mit Hybridantrieb auch wieder nach Westeuropa.

Leistung	218 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 S
Grundpreis	k. A.

D 112 TOYOTA AVENSIS

Bis auf die kräftig geschminkte Front ist der Avensis ein dezenter, solider Mittelklassewagen. Und das ist ja eine Menge.

Leistung	132–147 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,4 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 S
Grundpreis	24 740,–

D 113 TOYOTA MIRAI

So sieht die Zukunft aus. Jedenfalls dann, wenn man den Fans des Wasserstoffs glaubt. Denn damit fährt der Mirai. Toll, oder?

Leistung	155 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,6 s
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Normverbrauch kg/100 km	0,76 H_2
Grundpreis	78 600,–

D 114 VOLVO S60/V60

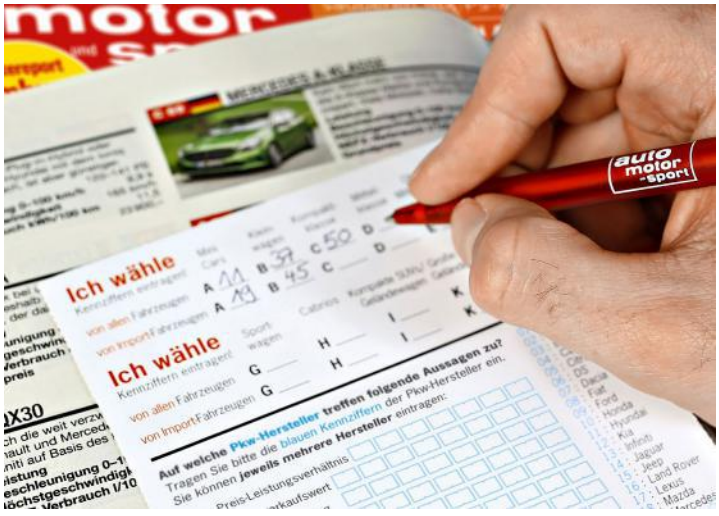
Das neue Modell kommt 2019 nur mit Benzin- und Plug-in-Antrieben in den Handel. Dieselmotoren sind nicht mehr vorgesehen.

Leistung	122–390 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	30 500,–

D 115 VW PASSAT

An diesem Musterknaben beißt sich die Test-Konkurrenz stets die Zähne aus. Der Passat zeigt eben keine Schwächen.

Leistung	150–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,4 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 S
Grundpreis	31 675,–



Wählen Sie jetzt

D 85	Alfa Romeo Giulia	**D 101**	Mazda 6
D 86	Audi A4	**D 102**	Mercedes C-Klasse
D 87	Audi A5 Sportback	**D 103**	Mercedes C-Klasse Coupé
D 88	Audi A5 Coupé		
D 89	BMW Dreier	**D 104**	Opel Insignia
D 90	BMW Dreier GT	**D 105**	Peugeot 508
D 91	BMW Vierer Coupé	**D 106**	Renault Talisman
D 92	BMW Vierer Gran Coupé	**D 107**	Skoda Superb
D 93	Cadillac ATS	**D 108**	Subaru Levorg
D 94	Cadillac ATS Coupé	**D 109**	Subaru Outback
D 95	Ford Mondeo	**D 110**	Tesla Model 3
D 96	Hyundai i40	**D 111**	Toyota Camry
D 97	Infiniti Q50	**D 112**	Toyota Avensis
D 98	Jaguar XE	**D 113**	Toyota Mirai
D 99	Kia Optima	**D 114**	Volvo S60/V60
D 100	Lexus IS	**D 115**	VW Passat

Sie haben zwei Stimmen
Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Kategorie **E** Obere Mittelklasse

Business-Klasse

Luftfahrwerke, Massagesitze, belederte Armaturenbretter, dazu lange Radstände mit vornehmem Platzangebot: Hier beginnt die automobile Business-Klasse. Die Motorenpalette reicht von drehmomentstarken Selbstzündern für Dienstreisende bis zu fetten Biturbo-V8 mit über 600 PS.

E 116 AUDI A6

Den Innenraum des neuen A6 dominieren die beiden großen Displays für das Infotainment und die Klimabedienung.

Leistung	204–286 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,1 s
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis	49 150,–

E 117 AUDI A7 SPORTBACK

Wem der A6 Avant zu kombihaft und die Limousine zu stufig ist, der stellt sich den eleganten A7 mit Fließheck vors Haus.

Leistung	204–286 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis	57 500,–

E 118 BMW FÜNFER

Der neue Fünfer verbindet Komfort und Fahrdynamik so überzeugend wie kaum ein anderes Modell der Business Class.

Leistung	184–626 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	48 900,–

E 119 BMW SECHSER GT

Als Nachfolger des Fünfer GT präsentiert sich das große Schrägheckmodell von BMW nun flacher und eleganter.

Leistung	190–340 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,9 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	61 100,–

E 120 CADILLAC CTS

Der CTS ist und bleibt eine coole Alternative in dieser Klasse – hierzulande nur noch mit Kompressor-V8 erhältlich.

Leistung	649 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,7 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Normverbrauch l/100 km	13,0 SP
Grundpreis	107 200,–

E 121 HYUNDAI GENESIS

Einmal mit allem: Das fünf Meter lange Flaggschiff wird nur in Vollausstattung, aber nicht mehr bei uns angeboten.

Leistung	k. A.
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	nicht in D.

E 122 INFINITI Q70

Man sieht die große Limousine selten, aber das muss in dieser Klasse kein Nachteil sein. Auch mit Hybridantrieb zu haben.

Leistung	170–364 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	46 650,–

E 123 JAGUAR XF

In Optik und Technik ist der XF ein enger Verwandter des kleineren XE, doch nur den XF gibt es auch als Kombi Sportbrake.

Leistung	163–300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,8 s
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 D
Grundpreis	42 040,–

E 124 KIA STINGER

Mit dem sportlich angehauchten Stinger will Kia nun auch in der oberen Mittelklasse auf sich aufmerksam machen.

Leistung	200–370 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 D
Grundpreis	44 490,–

E 125 LEXUS ES

Ausdrucksstarkes Design trifft beim ES auf moderne Technik inklusive optionaler Allradlenkung sowie Hybridantrieb.

Leistung	178 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 S
Grundpreis	k. A.

E 126 MASERATI GHIBLI

Italienisches Design, ein feines Interieur und klangfreudige, kräftige Motoren – der stilvolle Viertürer hat viel zu bieten.

Leistung	275–430 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,3 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 D
Grundpreis	69 300,–

E 127 MERCEDES E-KLASSE

Egal ob als Limousine oder T-Modell, als sparsamer Diesel oder bärenstarker AMG: Die neue E-Klasse ist bestens aufgestellt.

Leistung	150–612 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,4 s
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis	44 863,–

E 128 MERCEDES E-KLASSE COUPÉ

Auch als Zweitürer überzeugt die Baureihe 213 mit eleganter Form, hohem Komfort und umfangreichem Sicherheitspaket.

Leistung	184–435 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 S
Grundpreis	48 933,–

E 129 VOLVO S90/V90

Ob nun als Limousine oder als Kombi – beide Karosserievarianten erfreuen mit hoher Qualität und feiner Ausstattung.

Leistung	150–390 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	45 200,–

E 130 VW ARTEON

Das neue Flaggschiff von VW ist ein viertüriges Coupé auf Passat-Basis, aber deutlich elitärer im Auftritt.

Leistung	150–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	38 250,–

Wählen Sie jetzt

E 116	Audi A6	**E 124**	Kia Stinger
E 117	Audi A7 Sportback	**E 125**	Lexus ES
E 118	BMW Fünfer	**E 126**	Maserati Ghibli
E 119	BMW Sechser GT	**E 127**	Mercedes E-Klasse
E 120	Cadillac CTS	**E 128**	Mercedes E-Klasse Coupé
E 121	Hyundai Genesis		
E 122	Infiniti Q70	**E 129**	Volvo S90/V90
E 123	Jaguar XF	**E 130**	VW Arteon

Sie haben zwei Stimmen
Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Kategorie **F** Luxusklasse

Ganz weit oben

Traditionell sind sie die Vorreiter in Sachen Luxus, Komfort, neue Technik und Prestige. Oder kennen Sie Autos, die modernere Unterhaltungselektronik bieten als der aktuelle Audi A8? Oder kennen Sie Autos neben dem elektrisch angetriebenen Tesla, die dem Fahrer autonom assistieren? Selbst die sportlichsten Marken wie AMG und Porsche streben nicht mehr nur nach Leistung, sondern zeigen mittels Hybridisierung, was technisch machbar ist.

F 131 ASTON MARTIN RAPIDE S

Die Kombination aus würdevollem Design, bärigem V12 und vier Türen ist einzigartig, das Raumangebot eher nicht.

Leistung	560 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,4 s
Höchstgeschwindigkeit	327 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,9 SP
Grundpreis	196 000,–

F 132 AUDI A8

Keiner bietet derzeit mehr Assistenz und Infotainment als Audis Luxusliner. Dazu ist er für seine Größe bemerkenswert handlich.

Leistung	286–340 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 D
Grundpreis	90 600,–

F 133 BENTLEY FLYING SPUR

Der noble Viertürer basiert auf einer um 32 Zentimeter verlängerten Bodengruppe des alten Continental. V8 oder W12 zur Wahl.

Leistung	507–635 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,2 s
Höchstgeschwindigkeit	295 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,9 SP
Grundpreis	190 876,–

F 134 BENTLEY CONTINENTAL GT

Unter der Haube des neu aufgelegten Gran Turismo sitzt ein gleichfalls neuer Zwölfzylinder, der es auf 635 PS und 900 Nm bringt.

Leistung	635 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,7 s
Höchstgeschwindigkeit	333 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,2 SP
Grundpreis	201 467,–

F 135 BENTLEY MULSANNE

Neben dem Grundmodell gibt es das Bentley-Flaggschiff auch als stärkeren Speed oder als 25 cm längeren EWB.

Leistung	512–537 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,3 s
Höchstgeschwindigkeit	296 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,6 SP
Grundpreis	297 191,–

F 136 BMW SIEBENER

Mehr Komfort bei hoher Agilität ermöglichen wenige Oberklasse-Limousinen. Die Karosserie ist in zwei Längen lieferbar.

Leistung	265–400 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,1 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 D
Grundpreis	88 300,–

F 137 CADILLAC CT6

In Europa ist der in den USA so geliebte CT6 nur ein Mitläufer. Daran wird wohl auch der neue Biturbo-V6 wenig ändern.

Leistung	417 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,7 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,6 S
Grundpreis	73 500,–

F 138 JAGUAR XJ

Der größte Jaguar bietet viel Prestige und moderne Technik fürs Geld. Für Vortrieb sorgt ein V6-Twinturbo-Diesel mit 300 PS.

Leistung	300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,2 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 D
Grundpreis	84 600,–

F 139 LEXUS LS

Neben der traditionellen Hybridvariante gibt es den sanften Riesen aus Japan auch in der 421 PS starken F-Sport-Variante.

Leistung	359–421 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,4 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	93 300,–

F 140 MASERATI QUATTROPORTE

Deutlich über fünf Meter misst der noble Viertürer mit dem klangvollen Namen. Sein V6-Benziner wird in Maranello gefertigt.

Leistung	275–430 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,4 s
Höchstgeschwindigkeit	252 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,3 D
Grundpreis	101 200,–

F 141 MERCEDES CLS

Die dritte Modellgeneration des schicken Viertürer-Coupés muss ohne Shooting Brake und AMG-Versionen auskommen.

Leistung	245–435 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,4 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 D
Grundpreis	60 571,–

F 142 MERCEDES-AMG GT 4-TÜRER COUPÉ

So sperrig, wie sich sein Name liest, fährt die sportlichste Version des CLS zum Glück nicht ums Eck – auch dank Drift-Modus.

Leistung	367–639 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,1 SP
Grundpreis	95 260,–

F 143 MERCEDES S-KLASSE

Das Meisterwerk aus Stuttgart bietet überragenden Federungskomfort und als Maybach hochauflösende Lichttechnologie.

Leistung	286–630 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,0 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 D
Grundpreis	85 769,–

F 144 MERCEDES S-KLASSE COUPÉ

Kurz nach der Limousine bekam auch das große Luxuscoupé ein dezentes Facelift sowie eine renovierte Motorenpalette.

Leistung	367–630 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,3 SP
Grundpreis	101 834,–

F 145 PORSCHE PANAMERA

Schnell war die Sportlimousine schon immer, und mit dem kombihaften Sport Turismo ist der Panamera richtig praktisch.

Leistung	330–680 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,7 s
Höchstgeschwindigkeit	264 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,5 SP
Grundpreis	90 655,–

F 146 ROLLS-ROYCE GHOST

Für ein Einstiegsmodell ist der 5,40 Meter lange Viertürer auf Basis des BMW Siebener bemerkenswert edel, stark und teuer.

Leistung	570–612 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,0 SP
Grundpreis	283 220,–

F 147 ROLLS-ROYCE WRAITH

Mit seinem 632 PS starken V12-Biturbo ist das Coupé der stärkste Rolls-Royce. Düster: die Black-Badge-Ausführung.

Leistung	632 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,0 SP
Grundpreis	296 905,–

F 148 ROLLS-ROYCE PHANTOM

Ganz im Stil des Vorgängers ist der Phantom eine majestätische Erscheinung und eines der teuersten Autos der Welt.

Leistung	563 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,3 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	13,9 SP
Grundpreis	446 250,–

F 149 TESLA MODEL S

Das erste Großserienmodell der US-Marke ist das einzige Elektroauto in dieser Klasse – und beeindruckend stark.

Leistung	428–700 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,4 s
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Normverbrauch kwh	k. A.
Grundpreis	71 399,–

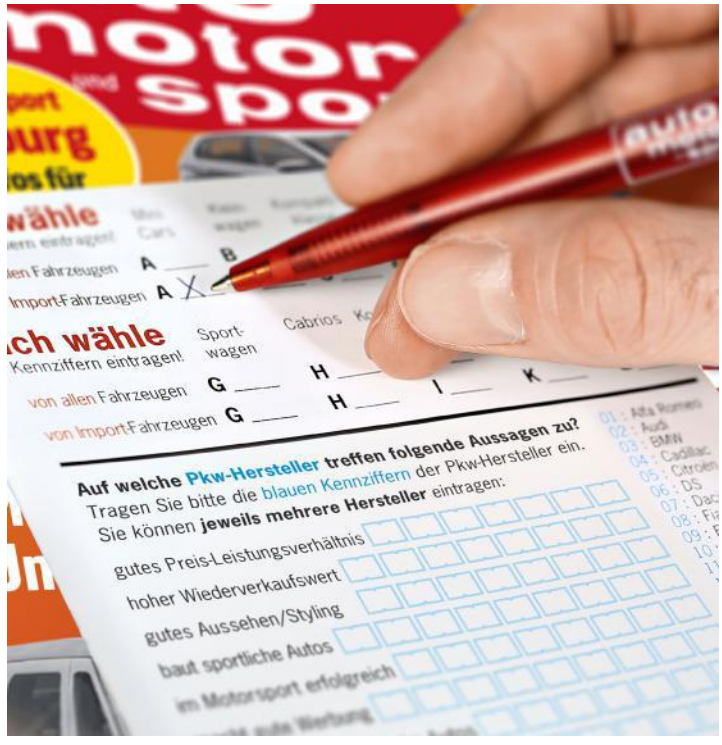
Wählen Sie jetzt

F 131	Aston Martin Rapide S
F 132	Audi A8
F 133	Bentley Flying Spur
F 134	Bentley Continental GT
F 135	Bentley Mulsanne
F 136	BMW Siebener
F 137	Cadillac CT6
F 138	Jaguar XJ
F 139	Lexus LS
F 140	Maserati Quattroporte
F 141	Mercedes CLS
F 142	Mercedes-AMG GT 4-Türer Coupé
F 143	Mercedes S-Klasse
F 144	Mercedes S-Klasse Coupé
F 145	Porsche Panamera
F 146	Rolls-Royce Ghost
F 147	Rolls-Royce Wraith
F 148	Rolls-Royce Phantom
F 149	Tesla Model S

Sie haben zwei Stimmen

Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.



Kategorie **G** Sportwagen

Fahrspaß pur

Es muss kein Ferrari, Lamborghini oder Porsche sein. Echtes Sportwagen-Feeling gibt es tatsächlich schon für rund 50 000 Euro – egal, ob Sie lieber mit der neuen Alpine A110 durch Kurven räubern oder mit einem echten Muscle-Car à la Ford Mustang den Dragstrip unsicher machen wollen. Neu dabei, aber eben etwas teurer, sind der Aston Martin Vantage und der BMW Achter. Unerreicht, nicht nur in Sachen Leistung, sondern auch im Preis, bleibt der überirdische Bugatti Chiron.

G 150 ALFA ROMEO 4C

Erfreuen wir uns noch so lange wie möglich an seinem Design, denn für einen Nachfolger ist kein Platz in Alfas Produktportfolio.

Leistung	240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	258 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,8 SP
Grundpreis	63 500,–

G 151 ALPINE A110

Nach langjähriger Abstinenz bringt die Renault-Tochter wieder einen Sportwagen. In guter Tradition ist er klein und leicht.

Leistung	252 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 SP
Grundpreis	54 200,–

G 152 ASTON MARTIN VANTAGE

Dank AMG-V8-Power ist die kleine Baureihe jetzt ein ernst zu nehmender Sportwagen, an dem auch sonst praktisch alles neu ist.

Leistung	510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,7 s
Höchstgeschwindigkeit	314 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,5 SP
Grundpreis	154 000,–

G 153 ASTON MARTIN DB11

Der Nachfolger des DB9 ist mehr klassischer Gran Turismo als Racer. Erstmals baut Aston hier auch den Biturbo-V8 von AMG ein.

Leistung	510–608 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,0 s
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,9 S
Grundpreis	184 000,–

G 154 ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA

Astons neues Topmodell betört mit gewaltigem Schub, aggressiver Abstimmung und einem gewagten Kleid.

Leistung	725 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,4 s
Höchstgeschwindigkeit	340 km/h
Normverbrauch l/100 km	SP
Grundpreis	274 995,–

G 155 AUDI TT COUPÉ

Den frisch gelifteten TT gibt es vorerst nur als Vierzylinder, dafür aber mit Partikelfilter. Der TT RS erscheint 2019.

Leistung	197–306 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	35 000,–

G 156 AUDI R8

Genau wie der Konzernbruder Lamborghini Huracán taugt der V10-Mittelmotorsportler eher zum Racer als zum Cruiser.

Leistung	540–610 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,7 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,4 SP
Grundpreis	144 000,–

G 157 BMW i8

Der mittels E-Motor und Dreizylinder-Range-Extender angetriebene i8 zeigt, dass es auch morgen kultige Sportwagen geben wird.

Leistung	374 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,4 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	1,8 S + 14,0 kWh
Grundpreis	138 000,–

G 158 BMW ACHTER

Das Coupé ersetzt den alten Sechser, ist aber deutlich sportlicher geworden. Später folgen Viertürer, M-Version und Cabrio.

Leistung	320–530 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 D
Grundpreis	100 000,–

G 159 BUGATTI CHIRON

Schauen Sie sich die Daten an: Mehr geht wirklich nicht. Wer ihn einmal fahren konnte, steigt benommen wieder aus.

Leistung	1500 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	2,5 s
Höchstgeschwindigkeit	420 km/h
Normverbrauch l/100 km	22,5 SP
Grundpreis	2 856 000,–

G 160 CHEVROLET CAMARO

Was für ein Muscle-Car: viel PS für wenig Geld, dazu eine gewaltige Optik. Der 6,2-Liter-V8 bringt den Camaro auf 290 km/h.

Leistung	275–453 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,0 SP
Grundpreis	44 700,–

G 161 CHEVROLET CORVETTE

Ein echter Klassiker, doch unterschätzen sollte man den sportlichen Ami niemals. Herzstück ist ein V8 mit bis zu 659 PS.

Leistung	466–659 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	290 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,4 SP
Grundpreis	91 450,–

G 162 FERRARI 488 GTB

Wunderschön und ein veritabler Racer. Zudem klingt der Nachfolger des 458 Italia trotz Aufladung wie ein „echter" Ferrari.

Leistung	670–722 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,0 s
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,4 SP
Grundpreis	215 683,–

G 163 FERRARI 812 SUPERFAST

Die Ablösung des F12 macht ihrem Beinamen alle Ehre und lässt sich grandios dynamisch, sicher und spielerisch fahren.

Leistung	800 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	2,9 s
Höchstgeschwindigkeit	340 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,9 SP
Grundpreis	291 387,–

G 164 FERRARI GTC4 LUSSO

Der Shooting Brake unter den Ferrari und dennoch sehr schnell. Dazu Allradantrieb und -lenkung sowie V8 und V12 zur Wahl.

Leistung	611–690 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,6 S
Grundpreis	226 246,–

G 165 FORD MUSTANG

Ähnlich wie der Camaro bietet der Mustang viel Dampf für kleines Geld und macht besonders mit V8 richtig viel Spaß.

Leistung	290–460 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,8 s
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,0 S
Grundpreis	39 500,–

G 166 FORD GT

Ein echter Hammer, dieser Ford. Aus 3,5 Litern Hubraum zieht der GT 600 PS, die für beeindruckende Fahrleistungen reichen.

Leistung	600 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	2,9 s
Höchstgeschwindigkeit	348 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,9 SP
Grundpreis	530 000,–

G 167 HONDA NSX

Im NSX vereint Honda einen 507 PS starken V6-Mittelmotor mit drei E-Motoren – ein Meisterstück der Hybridtechnik.

Leistung	581 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s
Höchstgeschwindigkeit	308 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,0 SP
Grundpreis	185 000,–

G 168 INFINITI Q60

Das große Coupé basiert auf dem Q50 samt Dreiliter-V6-Biturbo, Siebengangautomatik und vollelektrischer Lenkung.

Leistung	211–405 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,8 S
Grundpreis	44 500,–

G 169 JAGUAR F-TYPE COUPÉ

Gewaltiger Sound, lange Haube und potente Motoren mit bis zu 575 PS prägen den späten Nachfahren des E-Type.

Leistung	300–575 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,7 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,9 S
Grundpreis	59 300,–

G 170 LAMBORGHINI HURACÁN

Dass sich der kleinere Lambo die Technik mit dem Audi R8 teilt, sieht man dem Mittelmotorsportler nun wirklich nicht an.

Leistung	580–640 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,4 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,9 SP
Grundpreis	178 500,–

G 171 LAMBORGHINI AVENTADOR

Ein V12-Supersportler aus dem Bilderbuch, den wohl jeder gerne einmal fahren möchte. Die keilförmige Karosserie ist aus Carbon.

Leistung	740–770 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	2,9 s
Höchstgeschwindigkeit	350 km/h
Normverbrauch l/100 km	16,9 SP
Grundpreis	335 050,–

G 172 LEXUS RC

Mit seinem Fünfliter-V8 ist der RC F eines der letzten Sportcoupés, die auf Sauger statt Turbomotor setzen.

Leistung	223–477 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,6 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 S
Grundpreis	45 750,–

G 173 LEXUS LC

Das dynamisch gezeichnete Coupé von Toyotas Luxusmarke gibt es wahlweise auch mit sparsamerem Hybridantrieb.

Leistung	359–417 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,4 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	99 200,–

G 174 LOTUS EXIGE

Für gute Fahrleistungen reichen 350 PS vollkommen aus, vor allem, weil der Lotus lediglich rund 1100 Kilogramm wiegt.

Leistung	350–436 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,9 s
Höchstgeschwindigkeit	274 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,1 S
Grundpreis	75 500,–

G 175 LOTUS EVORA

Im Gegensatz zu Exige und Elise bietet der Evora mehr Platz, zwei Notsitze im Fond sowie einen Rest an Federungskomfort.

Leistung	406–436 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,7 SP
Grundpreis	97 300,–

G 176 MASERATI GRAN TURISMO

Der italienische 2+2-Sitzer ist wie geschaffen für die große Reise und bietet hierfür luxuriöses Ambiente und V8-Power.

Leistung	460 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,8 s
Höchstgeschwindigkeit	299 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,3 S
Grundpreis	127 220,–

G 177 McLAREN 540/570/600

Einstiegsmodell? Rein rational betrachtet schon. Doch rational ist am Mittelmotor-Zweisitzer wenig. Er ist einfach irre.

Leistung	540–600 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,7 SP
Grundpreis	171 500,–

G 178 McLAREN 720S

Der 720S gilt als Schrecken der Sportwagenkonkurrenz. So nahe am Rennwagen ist sonst wohl kein Serienmodell.

Leistung	720 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	2,9 s
Höchstgeschwindigkeit	341 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,7 SP
Grundpreis	247 350,–

G 179 MERCEDES-AMG GT

Von den vier Leistungsstufen des V8-Motors reicht bereits die schwächste für vehementen Vortrieb und einen starken Sound.

Leistung	476–585 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,0 s
Höchstgeschwindigkeit	304 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,4 SP
Grundpreis	117 935,–

G 180 NISSAN 370Z

Seit fast zehn Jahren ist der Zweisitzer eine der günstigsten Möglichkeiten, einen Sportwagen zu fahren. Sechszylindrig!

Leistung	328–344 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,3 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,6 SP
Grundpreis	34 130,–

G 181 NISSAN GT-R

Mit seinem bärenstarken V6-Biturbo, Allradantrieb und martialischer Optik ist der japanische Sportwagen auch bei uns Kult.

Leistung	570–600 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	2,8 s
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,8 SP
Grundpreis	99 900,–

G 182 PORSCHE 718 CAYMAN

Die Coupéversion des Boxster bietet ein enorm hohes Potenzial an Kurventempo – auch mit nur vier Zylindern.

Leistung	300–365 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,1 s
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,4 SP
Grundpreis	52 694,–

G 183 PORSCHE 911

Bis auf den GT3 (RS) setzen mittlerweile alle Elfer auf Turboaufladung. Das leistungsstärkste Modell kommt damit auf 700 PS.

Leistung	370–700 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	295 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,3 SP
Grundpreis	97 914,–

G 184 SUBARU BRZ

Ausnahmsweise noch ein Sauger – er darf seine Leistung fahrspaßfördernd an die Hinterachse leiten. Vorsicht: Driftsucht!

Leistung	200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,6 SP
Grundpreis	33 480,–

G 185 TOYOTA GT86

Zweiliter-Sauger, Hinterradantrieb, niedriger Schwerpunkt: Der GT86 ist mit dem Subaru BRZ (fast) identisch.

Leistung	200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,6 SP
Grundpreis	29 990,–

Wählen Sie jetzt

G 150	Alfa Romeo 4C	**G 168**	Infiniti Q60
G 151	Alpine A110	**G 169**	Jaguar F-Type Coupé
G 152	Aston Martin Vantage	**G 170**	Lamborghini Huracán
G 153	Aston Martin DB11	**G 171**	Lamborghini Aventador
G 154	Aston Martin DBS Superleggera	**G 172**	Lexus RC
G 155	Audi TT Coupé	**G 173**	Lexus LC
G 156	Audi R8	**G 174**	Lotus Exige
G 157	BMW i8	**G 175**	Lotus Evora
G 158	BMW Achter	**G 176**	Maserati Gran Turismo
G 159	Bugatti Chiron	**G 177**	McLaren 540/570/600
G 160	Chevrolet Camaro	**G 178**	McLaren 720S
G 161	Chevrolet Corvette	**G 179**	Mercedes-AMG GT
G 162	Ferrari 488 GTB	**G 180**	Nissan 370Z
G 163	Ferrari 812 Superfast	**G 181**	Nissan GT-R
G 164	Ferrari GTC4 Lusso	**G 182**	Porsche 718 Cayman
G 165	Ford Mustang	**G 183**	Porsche 911
G 166	Ford GT	**G 184**	Subaru BRZ
G 167	Honda NSX	**G 185**	Toyota GT86

Sie haben zwei Stimmen

Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Kategorie **H** Cabrios

Dem Himmel nahe

Egal ob aus Stoff oder Blech: Dach auf und das Autofahren unter freiem Himmel genießen – ob puristisch oder luxuriös, das liegt am Geschmack. Und am Bankkonto.

H 186 ABARTH 124 SPIDER

Abarth heißt die besonders sportliche Turbo-Version des Fiat 124 Spider, der auf dem Mazda MX-5 basiert.

Leistung	170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,8 s
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,4 S
Grundpreis	33 000,–

H 187 ALFA ROMEO 4C SPIDER

240 PS reichen hier für hohe Agilität und Fahrdynamik, denn auch als Spider bleibt der 4C unter einer Tonne Leergewicht.

Leistung	240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	257 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,9 SP
Grundpreis	72 000,–

H 188 ASTON MARTIN DB11 VOLANTE

Das luxuriöse Sportwagencabrio hat ein Alu-Chassis, basiert auf dem DB11 Coupé und steht ihm an Eleganz in nichts nach.

Leistung	503 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,1 s
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,9 S
Grundpreis	199 000,–

H 189 AUDI A3 CABRIO

Kompakter Viersitzer mit Stoffmütze und hoher Alltagstauglichkeit zu einigermaßen erschwinglichen Preisen.

Leistung	150–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	34 100,–

H 190 AUDI A5 CABRIO

Dank serienmäßigem Windschott und optionaler Nackenheizung wird der elegante Audi zum Allwetter-Cabrio.

Leistung	150–354 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,7 s
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis	44 800,–

H 191 AUDI TT ROADSTER

Auch in der dritten Generation ist der TT ganz er selbst geblieben. Topmodell ist der 306 PS starke TTS.

Leistung	197–306 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,9 s
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	37 500,–

H 192 AUDI R8 SPYDER

Als V10 Plus ist der R8 der schnellste offene Serien-Audi. Die Neuauflage des Zweisitzers wurde leichter, teurer und edler.

Leistung	540–610 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,8 s
Höchstgeschwindigkeit	318 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,6 SP
Grundpreis	157 000,–

H 193 BENTLEY CONTINENTAL GT CABRIO

Ein Luxus-Cabrio zum Preis einer Eigentumswohnung? Das gibt es bei Bentley wahlweise mit V8- und W12-Motoren.

Leistung	507–710 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,0 s
Höchstgeschwindigkeit	301 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,9 SP
Grundpreis	192 066

H 194 BMW ZWEIER CABRIO

Das Stoffdach-Cabrio ist mit Drei-, Vier- oder Sechszylindermotor erhältlich – und mit Hinterrad- oder Allradantrieb.

Leistung	136–340 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,3 S
Grundpreis	34 750,–

H 195 BMW VIERER CABRIO

Das größere BMW-Cabrio bietet im Fond mehr Platz, ein elektrisches Blechklappdach sowie stärkere Motoren bis zum M4.

Leistung	184–431 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,4 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	50 600,–

H 196 BMW Z4

Die dritte Generation des Roadsters soll wieder an die erste anknüpfen – und ein echter offener Sportwagen sein.

Leistung	197–340 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,6 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	40 950,–

H 197 BMW i8 ROADSTER

Die offene Variante des innovativen Hybrid-Sportwagens richtet sich an dynamische Sonnenanbeter.

Leistung	374 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	2,0 S + 14,5 kWh
Grundpreis	155 000,–

H 198 CHEVROLET CAMARO CABRIO

Viel Leistung für überschaubares Geld: Der offene Camaro hält einen 6,2-Liter-V8 zum Preis eines Downsizing-Turbos bereit.

Leistung	275–453 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,1 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,0 SP
Grundpreis	50 490,–

H 199 CHEVROLET CORVETTE CABRIO

Seit Generationen verkörpert die Corvette den amerikanischen Sportwagentraum – für viele vor allem als Cabrio.

Leistung	466–659 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,3 SP
Grundpreis	110 050,–

H 200 CITROËN E-MEHARI

Eine Modellpflege hat dem Strandbuggy mit Elektroantrieb umlegbare Vordersitze und mehr Sicherheitsausstattung beschert.

Leistung	68 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	k. A.
Grundpreis	25 270,–

H 201 FERRARI PORTOFINO

Das Frontmotor-Cabrio kommt mit einem feurigen V8-Biturbo, faltbarem Hardtop und 2+2-Sitzkonfiguration.

Leistung	600 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,7 S
Grundpreis	189 704,–

H 202 FERRARI 488 SPIDER

Für den Mittelmotorsportler entwickelte Ferrari ein platzsparendes Klapp-Hardtop, das sich auf Knopfdruck versenken lässt.

Leistung	670–720 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,0 s
Höchstgeschwindigkeit	325 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,4 SP
Grundpreis	246 883,–

H 203 FIAT 124 SPIDER

Trotz technischer Anleihen beim Mazda MX-5 hat der Italiener einen hauseigenen Turbomotor und einen eigenen Charakter.

Leistung	140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,5 s
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,4 S
Grundpreis	24 990,–

H 204 FORD MUSTANG CONVERTIBLE

Mit Zehngangautomatik, modernem Infotainment und Fünfliter-V8 für Genießer. Oder mit Turbo-Vierzylinder für Sparer.

Leistung	290–450 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,0 s
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,1 S
Grundpreis	44 000,–

H 205 JAGUAR F-TYPE CABRIO

Viele sehen im F-Type eine Reinkarnation des legendären E-Type. Für den Zweisitzer gibt es eine reichhaltige Motorenpalette.

Leistung	300–575 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,7 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,9 S
Grundpreis	66 300,–

H 206 LAMBORGHINI HURACÁN SPYDER

Bei Bedarf stürmt der Allrad-Zweisitzer in 3,4 Sekunden auf Tempo 100 und rennt bis über 300 km/h – geschlossen und offen.

Leistung	580–610 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,6 s
Höchstgeschwindigkeit	319 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,1 SP
Grundpreis	196 350,–

H 207 LAMBORGHINI AVENTADOR ROADSTER

Entfernt man die Kohlefaser-Dachhälften, dann tobt beim offenen Aventador ein Orkan durchs Cockpit.

Leistung	740 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,0 s
Höchstgeschwindigkeit	350 km/h
Normverbrauch l/100 km	16,9 SP
Grundpreis	373 263,–

H 208 LOTUS ELISE

Zackig, direkt, unverweichlicht: Seit zwei Jahrzehnten zeigt die Elise, warum echte Sportler auf ihr Gewicht achten.

Leistung	136–220 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,5 s
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,3 S
Grundpreis	50 600,–

H 209 LOTUS EXIGE ROADSTER

Wem die Elise immer noch nicht extrem genug ist, der bekommt mit dem Exige mehr Leistung und mehr Thrill.

Leistung	350–380 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,9 s
Höchstgeschwindigkeit	274 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,1 S
Grundpreis	nicht in D.

H 210 MASERATI GRAN CABRIO

Das feine Maserati-Ambiente und die schmetternden V8-Fanfaren lassen sich hier auch unter freiem Himmel genießen.

Leistung	460 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,0 s
Höchstgeschwindigkeit	288 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,5 S
Grundpreis	144 320,–

H 211 MAZDA MX-5/RF

Auch die vierte Generation des Roadster-Klassikers kombiniert unverfälschtes Fahrgefühl mit enormem Fahrspaß.

Leistung	132–184 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,3 S
Grundpreis	22 990,–

H 212 McLAREN 570S SPIDER

Mit seinem faltbaren Hardtop wird der Brite quasi zum Roadster-Rennwagen. Sein Carbon-Chassis ist unvergleichlich steif.

Leistung	570 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,2 s
Höchstgeschwindigkeit	328 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,7 SP
Grundpreis	208 975,–

H 213 MERCEDES C-KLASSE CABRIO

Mit dem Facelift halten neue Motoren und Assistenzsysteme im eleganten, komfortablen Stoffdach-Cabrio Einzug.

Leistung	156–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,5 S
Grundpreis	43 631,–

H 214 MERCEDES E-KLASSE CABRIO

Die offene E-Klasse trägt ein elektrisch versenkbares mehrschichtiges Stoffverdeck mit gläserner Heckscheibe.

Leistung	184–435 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 S
Grundpreis	54 407,–

H 215 MERCEDES SLC

Der Namenswechsel von SLK zu SLC hat nichts am Charakter des sportlichen Zweisitzers mit Variodach geändert.

Leistung	156–390 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,9 s
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,3 S
Grundpreis	35 646,–

H 216 MERCEDES SL

Seit 60 Jahren steht das Kürzel SL für Sportlichkeit mit Kraft und Eleganz, heute zudem für Komfort und jede Menge Luxus.

Leistung	367–571 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,2 SP
Grundpreis	99 698,–

H 217 MERCEDES S-KLASSE CABRIO

Nach über 40 Jahren Pause baut Mercedes seit 2015 wieder eine offene S-Klasse, die Luxus unglaublich lässig darbietet.

Leistung	469–630 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,0 S
Grundpreis	143 651,–

H 218 MERCEDES-AMG GT ROADSTER

Als offene Version des Sportwagens ist der GT Roadster das dynamischste Cabrio von Mercedes – dank AMG.

Leistung	476–557 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,0 s
Höchstgeschwindigkeit	302 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,4 SP
Grundpreis	129 835,–

H 219 MINI CABRIO

Die dritte Generation des kleinen Viersitzers mit elektrisch versenkbarem Faltverdeck erhielt im Frühjahr ein leichtes Facelift.

Leistung	102–192 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 S
Grundpreis	23 300,–

H 220 MORGAN 4/4, ROADSTER

Den Nostalgie-Roadster mit mittragendem Eschenholzrahmen gibt es im Prinzip schon seit 80 Jahren – und er fährt auch so.

Leistung	111–284 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,0 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,4 S
Grundpreis	52 800,–

H 221 MORGAN PLUS 8

Unter der klassischen Roadster-Hülle verbergen sich ein modernes Alu-Chassis sowie ein 4,8-Liter-V8-Motor von BMW.

Leistung	367 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,1 SP
Grundpreis	108 800,–

H 222 MORGAN AERO 8

In seiner fünften Generation kleidet sich der Morgan der Neuzeit wieder als Roadster und nutzt ein V8-Triebwerk von BMW.

Leistung	367 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	273 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,1 SP
Grundpreis	119 000,–

H 223 NISSAN 370Z ROADSTER

Der Zweisitzer mit Hinterradantrieb und Stoffverdeck gehört zu den günstigen Roadster-Sportwagen.

Leistung	328 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,2 SP
Grundpreis	40 130,–

H 224 OPEL CASCADA

Auf 4,70 Metern Länge bietet das Opel-Cabrio Platz für vier und ein gut isoliertes, elektrisch betriebenes Textildach.

Leistung	136–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,4 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 SP
Grundpreis	33 650,–

H 225 PORSCHE 718 BOXSTER

Seit der Modellpflege im Frühjahr 2016 arbeitet im Boxster ein Turbo-Vierzylinder statt der bisherigen Sechszylinder-Sauger.

Leistung	300–365 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,1 s
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,4 SP
Grundpreis	54 717,–

H 226 PORSCHE 911 CABRIO/TARGA

Von Generation zu Generation mischt sich mehr Komfort in den offenen Elfer – egal ob als Vollcabrio oder als Targa.

Leistung	370–580 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,8 s
Höchstgeschwindigkeit	292 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,5 SP
Grundpreis	111 004,–

Kategorie I Kompakte SUV/Geländewagen

Ganz schön cross

Immer mehr Kunden entscheiden sich für SUV- oder Crossover-Alternativen zum herkömmlichen Kompaktwagen. Gutes Platzangebot, hohe Sitzposition und starker optischer Auftritt sind offenbar starke Argumente für die Allrounder. Eher weniger gefragt sind bei den kleineren Modellen starke Motoren und Allradantrieb, die meisten Käufer bescheiden sich mit Einstiegsmotoren und Vorderradantrieb.

H 227 RANGE ROVER EVOQUE CABRIO

Trendsetter oder Irrläufer, so ganz ist man sich beim Evoque Cabrio noch nicht einig. Ein Hingucker ist der offene SUV allemal.

Leistung	190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,0 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,7 D
Grundpreis	56 580,–

H 228 ROLLS-ROYCE DAWN

Das nobelste Luxuscabrio der Welt hat nicht viele, dafür jedoch treue Kunden. Aufpreis zum stärkeren Coupé Wraith: 36 295 Euro.

Leistung	570 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	14,2 SP
Grundpreis	333 200,–

H 229 SMART FORTWO CABRIO

Nach dem wohl größten das vermutlich kleinste Cabrio der Welt, und auf Wunsch auch eines der wenigen Elektro-Cabrios.

Leistung	71–90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,9 s
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	14 425,–

Wählen Sie jetzt

H 186	Abarth 124 Spider
H 187	Alfa Romeo 4C Spider
H 188	Aston Martin DB11 Volante
H 189	Audi A3 Cabrio
H 190	Audi A5 Cabrio
H 191	Audi TT Roadster
H 192	Audi R8 Spyder
H 193	Bentley Continental GT Cabrio
H 194	BMW Zweier Cabrio
H 195	BMW Vierer Cabrio
H 196	BMW Z4
H 197	BMW i8 Roadster
H 198	Chevrolet Camaro Cabrio
H 199	Chevrolet Corvette Cabrio
H 200	Citroën E-Mehari
H 201	Ferrari Portofino
H 202	Ferrari 488 Spider
H 203	Fiat 124 Spider
H 204	Ford Mustang Convertible
H 205	Jaguar F-Type Cabrio
H 206	Lamborghini Huracán Spyder
H 207	Lamborghini Aventador Roadster
H 208	Lotus Elise
H 209	Lotus Exige Roadster
H 210	Maserati Gran Cabrio
H 211	Mazda MX-5/RF
H 212	McLaren 570S Spider
H 213	Mercedes C-Klasse Cabrio
H 214	Mercedes E-Klasse Cabrio
H 215	Mercedes SLC
H 216	Mercedes SL
H 217	Mercedes S-Klasse Cabrio
H 218	Mercedes-AMG GT Roadster
H 219	Mini Cabrio
H 220	Morgan 4/4, Roadster
H 221	Morgan Plus 8
H 222	Morgan Aero 8
H 223	Nissan 370Z Roadster
H 224	Opel Cascada
H 225	Porsche 718 Boxster
H 226	Porsche 911 Cabrio/Targa
H 227	Range Rover Evoque Cabrio
H 228	Rolls-Royce Dawn
H 229	Smart Fortwo Cabrio

Sie haben zwei Stimmen

Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger

Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

I 230 AUDI Q2

Gutes Raumangebot, agiles Fahrwerk und hochwertige Verarbeitung überzeugen beim kleinsten Mitglied der Q-Familie.

Leistung	116–300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,1 s
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	23 900,–

I 231 AUDI Q3

Nach sieben Produktionsjahren bekommt der Q3 einen Nachfolger. Auffallend beim neuen: das viel bulligere Design.

Leistung	150–230 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,2 s
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	33 500,–

I 232 BMW X1

Der Umstieg auf die Frontantriebsbasis hat dem X1 nicht geschadet, er ist immer noch einer der Topseller der weiß-blauen Marke.

Leistung	140–192 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,7 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	34 800,–

I 233 BMW X2

Eher Lifestyle und Design als Nutzwert stehen beim X2 im Vordergrund. Basis des Crossover ist ebenfalls die UKL-Plattform.

Leistung	140–192 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,6 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 S
Grundpreis	34 050,–

I 234 CITROËN C3 AIRCROSS

Der Nachfolger des kleinen Picasso-Vans ist ein variabler Crossover mit verschiebbarer Rückbank und originellem Design.

Leistung	82–131 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,0 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	15 290,–

I 235 CITROËN C5 AIRCROSS

Verwandt mit Peugeot 3008 und Grandland X, setzt der C5 im Design eigene Akzente. Eine Hybridversion ist geplant.

Leistung	130–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

I 236 CUPRA ATECA

Cupra ist nun eine eigene Marke, als erstes Modell kommt der Ateca. Der Power-SUV ist nur mit 300 PS und Allradantrieb lieferbar.

Leistung	300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,2 s
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,3 S
Grundpreis	k. A.

I 237 DACIA DUSTER

Qualität und Ausstattung wurden deutlich verbessert, dennoch bleibt die Neuauflage robust, günstig und bodenständig.

Leistung	95–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,8 s
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 D
Grundpreis	11 490,–

I 238 FIAT 500X

Dass er eng mit dem Jeep Renegade verwandt ist, sieht man dem X nicht an. Neuerdings auch als Cross verfügbar.

Leistung	95–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,5 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,6 D
Grundpreis	17 490,–

I 239 FORD ECOSPORT

Der kleinste Ford-SUV kommt ursprünglich aus Brasilien, wird aber inzwischen in Rumänien für den europäischen Markt gebaut.

Leistung	100–140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,9 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 S
Grundpreis	18 590,–

I 240 FORD KUGA

Mehr Platz und Komfort standen beim letzten Facelift im Fokus. Nach wie vor ist der Kuga in Europa ein Bestseller.

Leistung	120–180 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,5 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 S
Grundpreis	23 300,–

I 241 HONDA HR-V

Vom Plattformbruder Jazz hat der HR-V die Magic-Seats-Rücksitze geerbt. In Europa ausschließlich mit Vorderradantrieb.

Leistung	130 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	20 990,–

I 242 HONDA CR-V

Ab Herbst 2018 ist die fünfte Generation des kompakten Honda am Start, weltweit einer der meistverkauften Kompakt-SUV.

Leistung	173-193 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,3 s
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,3 S
Grundpreis	28 490,–

I 243 HYUNDAI KONA

Turbobenziner, Diesel, Elektromotor – beim Kona hat der Kunde die Wahl, welche Antriebsart es sein soll. Sogar mit Allrad.

Leistung	120–204 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,0 s
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	17 500,–

I 244 HYUNDAI TUCSON

Nach ix35 heißt der mittlere Hyundai-SUV nun wieder Tucson. Das aktuelle Modell ist deutlich größer und qualitativ besser.

Leistung	116–185 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,8 s
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 D
Grundpreis	22 970,–

I 245 JAGUAR E-PACE

Jaguar mit Dieselmotor und Frontantrieb, sogar das gibt es bei der Einstiegsversion des auf dem Evoque basierenden E-Pace.

Leistung	150–300 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,1 s
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 D
Grundpreis	35 625,–

I 246 JEEP RENEGADE

Er wird zwar in Süditalien gebaut, sieht aber wie ein echter Ami aus. Dort verkauft sich der kleinste aller Jeep sehr ordentlich.

Leistung	120–180 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,2 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 S
Grundpreis	20 700,–

I 247 JEEP COMPASS

Wie beim Renegade ist beim Compass der Allradantrieb eher die Ausnahme. Ansonsten: viel Platz und stimmiges Design.

Leistung	120–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 D
Grundpreis	24 900,–

I 248 KIA STONIC

Ganz anders als der Van-artige Venga setzt der Stonic auf SUV-Look. Hybrid- oder Allradantrieb sind vorerst nicht geplant.

Leistung	84–136 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,2 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	15 990,–

I 249 KIA SOUL

Der Soul war einer der ersten Elektro-Crossover auf dem Markt. Benzin- und Dieselmotoren gibt es selbstverständlich ebenfalls.

Leistung	132–204 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,5 S
Grundpreis	17 240,–

I 250 KIA SPORTAGE

Beim Sportage ist die Garantie länger als beim Schwestermodell Hyundai Tucson, doch auch im Design unterscheiden sie sich.

Leistung	115–185 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,8 s
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	22 490,–

I 251 KIA NIRO

Der fünfsitzige Crossover ist das Zwillingsmodell des Hyundai Kona. Es gibt ihn ausschließlich in zwei Hybridversionen.

Leistung	141 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,7 S
Grundpreis	25 390,–

I 252 LADA 4x4

Niva heißt er zwar nicht mehr, doch selbst unter dem Namen 4x4 ist der Offroad-Klassiker von Lada unschwer zu erkennen.

Leistung	83 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	19,0 s
Höchstgeschwindigkeit	137 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,5 S
Grundpreis	12 990,–

I 253 LEXUS UX

Das neue Einstiegsmodell des Toyota-Ablegers kommt im betont martialischen Design und natürlich auf Wunsch als Hybrid.

Leistung	178 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

I 254 MAZDA CX-3

Ein kleines Facelift frischt den CX-3 fürs aktuelle Modelljahr auf, unter anderem mit Matrixlicht und abgasoptimierten Motoren.

Leistung	115–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,4 D
Grundpreis	24 490,–

I 255 MAZDA CX-5

Auch die zweite Generation des SUV ist der Bestseller von Mazda, er gefällt mit gutem Platzangebot und schnittigem Design.

Leistung	150–194 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 D
Grundpreis	25 490,–

I 256 MERCEDES GLA

2019 erscheint die neue GLA-Version auf MFA2-Basis. Infotainment und Assistenzsysteme kommen aus der A-Klasse.

Leistung	k. A.
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

I 257 MINI COUNTRYMAN

Um 20 cm ist die Neuauflage 2017 gewachsen, die mehr Platz, mehr Komfort und neue Ausstattungsfeatures zu bieten hat.

Leistung	102–231 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,0 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,9 S
Grundpreis	24 700,–

I 258 MITSUBISHI ASX

Seit 2010 füllt der ASX die Lücke zwischen Kompaktwagen und größeren SUV. Es ist nur noch ein Benziner im Angebot.

Leistung	117 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 S
Grundpreis	19 490,–

I 259 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Das ungewöhnlich gestylte SUV-Coupé hat einen neuen Benzinmotor und den gleichen Radstand wie der größere Outlander.

Leistung	163 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,3 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,6 S
Grundpreis	21 990,–

I 260 NISSAN JUKE

Auch der Juke lebt von seinem etwas bizarren Design. Raumangebot und Fahrkomfort gehören nicht zu seinen Stärken.

Leistung	110–218 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,2 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 D
Grundpreis	16 490,–

I 261 NISSAN QASHQAI

Der Qashqai war ein Trendsetter in der Kompaktklasse, inzwischen ist die zweite Generation des Erfolgsmodells am Start.

Leistung	110–163 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,9 s
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Normverbrauch l/100 km	3,8 D
Grundpreis	20 490,–

I 262 OPEL CROSSLAND X

Der Crossland teilt sich die Plattform mit vielen anderen PSA-Produkten. Gebaut wird der Meriva-Nachfolger in Saragossa.

Leistung	81–130 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,5 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	18 280,–

I 263 OPEL MOKKA X

Seit sechs Jahren ist der SUV eines der erfolgreichsten Opel-Modelle. Seit dem Facelift von 2016 trägt er den Zusatz X.

Leistung	110–140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,9 s
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 D
Grundpreis	20 350,–

I 264 OPEL GRANDLAND X

Mit dem Technikbruder des Peugeot 3008 und Citroën C5 Aircross rundete Opel seine SUV-Palette im Herbst 2017 nach oben ab.

Leistung	130–181 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,1 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	24 000,–

I 265 PEUGEOT 2008

Als etwas geräumigerer und höherer Bruder des Kleinwagens 208 hat sich der Fronttriebler inzwischen fest etabliert.

Leistung	83–130 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,6 s
Höchstgeschwindigkeit	166 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	18 100,–

I 266 PEUGEOT 3008

In zweiter Generation (seit 2016) ist der Bruder von Citroën C5 Aircross und Opel Grandland ein echter SUV geworden.

Leistung	130–181 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,5 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	24 000,–

I 267 PEUGEOT 5008

Mehr Länge und Radstand sowie sieben Sitzplätze sind die entscheidenden Unterscheide zum sonst baugleichen 3008.

Leistung	130–181 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 S
Grundpreis	25 650,–

I 268 RANGE ROVER EVOQUE

Seit 2011 ist der Trendsetter im Programm, cool, elegant und nicht alltäglich, der Nutzwert steht beim Evoque nicht im Fokus.

Leistung	150–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,8 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 D
Grundpreis	35 930,–

I 269 RENAULT CAPTUR

Beim kleinsten Renault-SUV handelt es sich technisch um einen Clio mit etwas mehr Platz und eigenständigem Auftritt.

Leistung	90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,1 s
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,4 S
Grundpreis	16 190,–

I 270 RENAULT KADJAR

Als enger Verwandter des Nissan Qashqai ist der Kadjar etwas geräumiger und komfortabler. Allrad gibt's nur mit Diesel.

Leistung	115–160 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,7 s
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,6 D
Grundpreis	21 690,–

I 271 SEAT ARONA

Auch Seat setzt auf SUV. Unterhalb des Ateca ist noch Platz für einen kleineren SUV, der sich die Technik mit dem Ibiza teilt.

Leistung	95–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,4 s
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	16 290,–

I 272 SEAT ATECA

Viel Platz, große Antriebspalette, einfache Bedienung: Der Seat ähnelt in vielem seinem erfolgreichen VW-Bruder Tiguan.

Leistung	115–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	20 980,–

I 273 SKODA KAROQ

Wie Seat Ateca und VW Tiguan basiert der Karoq auf dem MQB. Gegenüber dem Vorgänger Yeti wurde er deutlich größer.

Leistung	115–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,6 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 S
Grundpreis	24 290,–

I 274 SSANGYONG TIVOLI

Front- oder Allradantrieb, Diesel- oder Benzinmotor, Automatik oder Schaltgetriebe, all das gibt es beim kleinen Tivoli.

Leistung	115–128 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,3 D
Grundpreis	15 990,–

I 275 SSANGYONG XLV

Der XLV ist 24 Zentimeter länger als der technisch verwandte Tivoli und verfügt über einen 720 Liter großen Kofferraum.

Leistung	115–128 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,4 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 D
Grundpreis	17 490,–

I 276 SSANGYONG KORANDO

Für 20 000 Euro bietet der Korando viel Auto und fünf Jahre Garantie. Benziner oder Diesel, Front- oder Allradantrieb.

Leistung	149–178 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,2 s
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,5 S
Grundpreis	19 990,–

I 277 SUBARU FORESTER

In vierter Generation geriet der Forester höher. Geblieben sind die Boxermotoren, der Allradantrieb und jede Menge Platz.

Leistung	147–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 D
Grundpreis	25 900,–

I 278 SUZUKI IGNIS

Kleine Geländehüpfer haben bei Suzuki Tradition. Mit seinen 3,70 Metern Länge gehört der Ignis zu den kürzesten SUV.

Leistung	90 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,2 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 S
Grundpreis	12 740,–

I 279 SUZUKI JIMNY

Die rustikal-kantige Neuauflage bleibt mit Leiterrahmen und zuschaltbarem Allradantrieb ein talentierter Geländekraxler.

Leistung	102 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,8 S
Grundpreis	17 915,–

I 280 SUZUKI VITARA

Anders als frühere Modellgenerationen gibt es den 2015 erneuerten Vitara nur noch als 4,18 Meter langen Viertürer.

Leistung	120–140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 S
Grundpreis	17 990,–

I 281 SUZUKI SX4 S-CROSS

Drei Jahre nach seinem Start bekam der größere Suzuki-SUV 2016 eine modifizierte Frontpartie sowie neue Turbobenziner.

Leistung	111–140 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	19 790,–

I 282 TOYOTA C-HR

Neben einem 1,2-Liter-Benziner mit Front- oder Allradantrieb bietet Toyota den kleinen SUV auch als Hybridversion an.

Leistung	116–122 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 S
Grundpreis	21 990,–

I 283 TOYOTA RAV4

Die fünfte Generation kommt Anfang 2019 zwar ohne Diesel, aber mit zwei Hybriden und einem Benziner auf den Markt.

Leistung	152–222 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

I 284 VOLVO XC40

Das Kompaktmodell rundet Volvos SUV-Angebot ab. Den XC40 gibt es mit Drei- und Vierzylindern sowie viel Fahrerassistenz.

Leistung	150–247 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 D
Grundpreis	32 050,–

I 285 VW T-ROC

Der kleine Tiguan-Bruder im Golf-Format bietet 445 Liter Gepäckraum, Front- und Allradantrieb sowie viele Assistenten.

Leistung	115–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,1 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 S
Grundpreis	20 390,–

I 286 VW TIGUAN

Auch die zweite Generation gefällt mit hoher Variabilität, noch mehr Platz und einer breiten Motoren- und Antriebspalette.

Leistung	115–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 D
Grundpreis	26 975,–

Wählen Sie jetzt

I 230	Audi Q2	**I 259**	Mitsub. Eclipse Cross
I 231	Audi Q3	**I 260**	Nissan Juke
I 232	BMW X1	**I 261**	Nissan Qashqai
I 233	BMW X2	**I 262**	Opel Crossland X
I 234	Citroën C3 Aircross	**I 263**	Opel Mokka X
I 235	Citroën C5 Aircross	**I 264**	Opel Grandland X
I 236	Cupra Ateca	**I 265**	Peugeot 2008
I 237	Dacia Duster	**I 266**	Peugeot 3008
I 238	Fiat 500X	**I 267**	Peugeot 5008
I 239	Ford Ecosport	**I 268**	Range Rover Evoque
I 240	Ford Kuga	**I 269**	Renault Captur
I 241	Honda HR-V	**I 270**	Renault Kadjar
I 242	Honda CR-V	**I 271**	Seat Arona
I 243	Hyundai Kona	**I 272**	Seat Ateca
I 244	Hyundai Tucson	**I 273**	Skoda Karoq
I 245	Jaguar E-Pace	**I 274**	Ssangyong Tivoli
I 246	Jeep Renegade	**I 275**	Ssangyong XLV
I 247	Jeep Compass	**I 276**	Ssangyong Korando
I 248	Kia Stonic	**I 277**	Subaru Forester
I 249	Kia Soul	**I 278**	Suzuki Ignis
I 250	Kia Sportage	**I 279**	Suzuki Jimny
I 251	Kia Niro	**I 280**	Suzuki Vitara
I 252	Lada 4x4	**I 281**	Suzuki SX4 S-Cross
I 253	Lexus UX	**I 282**	Toyota C-HR
I 254	Mazda CX-3	**I 283**	Toyota RAV4
I 255	Mazda CX-5	**I 284**	Volvo XC40
I 256	Mercedes GLA	**I 285**	VW T-Roc
I 257	Mini Countryman	**I 286**	VW Tiguan
I 258	Mitsubishi ASX		

Sie haben zwei Stimmen

Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Kategorie **K** Große SUV/Geländewagen

Größe zeigen

Wer hätte noch vor zehn Jahren gedacht, dass Bentley, Lamborghini oder Maserati ins SUV-Geschäft einsteigen? Doch die entspannten Gleiter sind in allen Größen- und Preisklassen gefragt, und frühe Vertreter wie BMW X5 und Mercedes GLE gehen bereits in die vierte Generation. Neu hinzu kommen nun Elektro-Alternativen wie Audi e-tron, Jaguar I-Pace oder Mercedes EQC. Mit dem BX7 lässt der chinesische Eigner Foton die deutsche Traditionsmarke Borgward auferstehen.

K 287 ALFA ROMEO STELVIO

Der erste SUV der Marke basiert auf der gleichen Plattform wie die Giulia und ist mit Heck- oder Allradantrieb erhältlich.

Leistung	150–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,8 s
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 D
Grundpreis	39 800,–

K 288 AUDI Q5

Behutsam fielen beim neuen Q5 die Designänderungen aus, während die Technik den neuesten Stand repräsentiert.

Leistung	163–354 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,4 D
Grundpreis	46 000,–

K 289 AUDI Q7

Die zweite Generation des großen Audi-SUV ist gleichermaßen agil wie komfortabel und auch als Hybrid zu haben.

Leistung	231–435 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,1 s
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,5 D
Grundpreis	64 100,–

K 290 AUDI e-TRON

Mit seiner 95 kWh großen Batterie schließt Audis Elektro-SUV zu Tesla auf. Die Reichweite soll bei über 400 km nach WLTP liegen.

Leistung	408 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,0 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	k. A.
Grundpreis	79 900,–

K 291 AUDI Q8

Sein eigenständiger Name signalisiert, dass der flachere, kürzere und breitere Q8 mehr sein will als die Coupé-Version des Q7.

Leistung	286 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,3 s
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,6 D
Grundpreis	76 300,–

K 292 BENTLEY BENTAYGA

Trotz vieler Technikkomponenten aus dem VW-Konzern zeigt der erste SUV der Briten einen ganz eigenen Stil und Fahrcharakter.

Leistung	435–608 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,8 s
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,0 D
Grundpreis	174 811,–

K 293 BMW X3

In puncto Agilität knüpft der aktuelle X3 nahtlos an die Talente des Vorgängers an, bietet aber mehr Qualität und Komfort.

Leistung	184–354 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,1 S
Grundpreis	44 600,–

K 294 BMW X4

Der coupéhafte Ableger des X3 setzt klar auf Optik und weniger auf Platz. Topmodelle sind M40i/M40d mit 354 bzw. 326 PS.

Leistung	184–354 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,1 SP
Grundpreis	49 700,–

K 295 BMW X5

Die vierte Generation wuchs sowohl in Breite als auch Länge und überzeugt durch Komfort und aufwendige Fahrwerkstechnik.

Leistung	265–400 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,5 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	71 590,–

K 296 BMW X6

Die äußerst erfolgreiche Coupéversion des X5 basiert noch auf der Vorgänger-Generation des großen BMW-SUV.

Leistung	258–575 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,0 D
Grundpreis	72 300,–

K 297 BORGWARD BX7

Der in China gebaute BX7 belebt die Traditionsmarke Borgward neu. Ein Elektro-Ableger soll in Bremen entstehen.

Leistung	224 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,9 S
Grundpreis	44 200,–

K 298 CADILLAC XT5

Mit dem XT5 hat Cadillac einen vergleichsweise handlichen SUV im Programm, der auch für europäische Straßen passt.

Leistung	314 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,5 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	10,0 S
Grundpreis	51 400,–

K 299 CADILLAC ESCALADE

Der über fünf Meter lange Luxus-Cruiser hat Platz für bis zu acht Insassen und einen mächtigen V8 – ein typischer US-SUV.

Leistung	426 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,6 S
Grundpreis	101 580,–

K 300 DS 7 CROSSBACK

Das SUV-Modell des edlen Citroën-Ablegers will mit Qualität und futuristischem Cockpit punkten. Gegner sind Audi Q5 und BMW X3.

Leistung	130–225 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,8 s
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,0 D
Grundpreis	31 490,–

K 301 FORD EDGE

In den USA ist der Edge einer der kleineren Ford-SUV, hierzulande der größte. Es gibt ihn nur als Diesel mit Allradantrieb.

Leistung	190–238 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,4 s
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 D
Grundpreis	41 900,–

K 302 HYUNDAI SANTA FE

Die vierte Generation des Santa Fe kommt noch 2018 auf den Markt und wird deutlich größer, sodass die Grand-Version entfällt.

Leistung	150–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,3 s
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,7 D
Grundpreis	35 070,–

K 303 HYUNDAI NEXO

Wie sein Vorgänger ix35 Fuel Cell setzt auch der größere Nexo auf eine Brennstoffzelle, die den Strom für den E-Motor erzeugt.

Leistung	163 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,2 s
Höchstgeschwindigkeit	179 km/h
Normverbrauch kg/100 km	0,84 H_2
Grundpreis	69 000,–

K 304 INFINITI QX50

Trotz seines attraktiven Designs wird der kleinere SUV der Nissan-Nobelmarke derzeit bei uns nicht angeboten.

Leistung	272 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,7 S
Grundpreis	nicht in D.

K 305 INFINITI QX70

Mit üppiger Ausstattung sowie dynamischen Proportionen und Fahreigenschaften buhlt der früher FX genannte QX70 um Kunden.

Leistung	320–390 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,8 s
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,1 S
Grundpreis	53 800,–

K 306 JAGUAR F-PACE

Dank Unterstützung durch die Schwestermarke Land Rover ist der erste SUV der Marke sowohl on- wie offroad sehr talentiert.

Leistung	163–550 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 D
Grundpreis	45 050,–

K 307 JAGUAR I-PACE

Mit dem 90 kWh großen Akku fährt der erste Stromer von Jaguar bis zu 480 km weit, zwei E-Motoren treiben alle vier Räder an.

Leistung	400 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	4,8 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	21,2
Grundpreis	77 850,–

K 308 JEEP WRANGLER

Auch die optisch zart renovierte Neuauflage des Klassikers ist ein waschechter Offroader, der längere Viertürer heißt Unlimited.

Leistung	200–270 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	7,4 D
Grundpreis	46 500,–

K 309 JEEP CHEROKEE

Nach gut vier Jahren Laufzeit bekommt der Mittelklasse-SUV demnächst ein Facelift sowie optimierte Vierzylindermotoren.

Leistung	140–272 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,3 D
Grundpreis	33 900,–

K 310 JEEP GRAND CHEROKEE

Das letzte Facelift brachte vor allem eine neue Front, mehr Fahrerassistenten und ein modernes Infotainment-System.

Leistung	190–250 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,9 D
Grundpreis	50 900,–

K 311 KIA SORENTO

Neben optischen Retuschen erhielt das Kia-Flaggschiff 2017 eine Achtstufenautomatik und eine bessere Ausstattung.

Leistung	188–200 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,5 S
Grundpreis	34 950,–

K 312 LAMBORGHINI URUS

Der Urus reizt die Konzern-Plattform von Q7, Cayenne & Co. aus, mit über 300 km/h ist er der derzeit schnellste SUV auf dem Markt.

Leistung	650 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	3,6 s
Höchstgeschwindigkeit	305 km/h
Normverbrauch l/100 km	12,3 S
Grundpreis	204 000,–

K 313 LAND ROVER DISCOVERY

Der Wechsel vom Leiterrahmen zur selbsttragenden Karosserie macht die Neuauflage deutlich leichter und zudem sparsamer.

Leistung	240–306 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,4 D
Grundpreis	56 600,–

K 314 LAND ROVER DISCOVERY SPORT

Auf gleicher technischer Basis wie jener des Range Rover Evoque bietet der SUV mehr Innenraum und zwei zusätzliche Sitze.

Leistung	150–290 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	4,9 D
Grundpreis	35 100,–

K 315 LEXUS NX

Das derzeit beliebteste Modell von Toyotas Edelmarke Lexus ist in Europa wahlweise als Benziner oder Hybrid erhältlich.

Leistung	197–238 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,2 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,5 S
Grundpreis	41 250,–

K 316 LEXUS RX

Seit Kurzem gibt es die vierte Generation auch in einer siebensitzigen Langversion mit mehr Platz, aber gleichem Radstand.

Leistung	238–313 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,2 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,1 S
Grundpreis	49 900,–

K 317 MASERATI LEVANTE

Seit 2016 baut auch Maserati einen SUV, der gute Alltagstauglichkeit mit nobler Ausstattung und Temperament verbindet.

Leistung	275–430 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,9 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,9 D
Grundpreis	74 100,–

K 318 MERCEDES GLC

Mehr als der kantige Vorgänger GLK trifft der GLC den Kundengeschmack, weil er in Design und Technik gleich überzeugt.

Leistung	170–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,9 D
Grundpreis	45 970,–

K 319 MERCEDES GLC COUPÉ

Passend zum dynamisierten Design wurde auch das Fahrverhalten der etwas engeren Coupé-Variante sportlicher ausgelegt.

Leistung	163–510 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,7 D
Grundpreis	50 492,–

K 320 MERCEDES EQC

Das erste Modell der Submarke EQ startet mit einem 80 kWh großen Akku, der den SUV bis zu 450 km weit bringen soll.

Leistung	408 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

K 321 MERCEDES GLE

Das 48-Volt-Bordnetz, ein aktives Fahrwerk und der neue Reihensechszylinder sind die Highlights der neuen GLE-Baureihe.

Leistung	245–367 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	6,1 D
Grundpreis	k. A.

K 322 MERCEDES GLE COUPÉ

Das große SUV-Coupé ist seit 2015 die Mercedes-Antwort auf den X6 von BMW, basiert aber noch auf dem früheren GLE.

Leistung	258–585 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,0 s
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,8 D
Grundpreis	71 698,–

K 323 MERCEDES G-KLASSE

Erstmals seit 1979 wurde der Geländeklassiker komplett neu entwickelt, er bewahrt aber seine Grundform und die V8-Motoren.

Leistung	422–585 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch l/100 km	11,8 S
Grundpreis	107 041,–

K 324 MERCEDES GLS

Obwohl der Siebensitzer für hiesige Straßen und Parkhäuser oft zu groß ist, können Raumfülle und Komfort begeistern.

Leistung	258–585 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,0 D
Grundpreis	79 736,–

K 325 MITSUBISHI OUTLANDER

Für 2019 bekommt der SUV ein kleines Facelift samt modifiziertem Plug-in-Hybridantrieb mit stärkerem Benziner.

Leistung	150–203 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,6 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,3 S
Grundpreis	25 490,–

K 326 NISSAN X-TRAIL

Der große Bruder des beliebten Qashqai nutzt die gleiche Technik, bietet jedoch mehr Platz und bis zu sieben Sitze.

Leistung	130–177 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,5 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 D
Grundpreis	25 590,–

K 327 NISSAN MURANO

Die dritte Generation des größten Nissan-SUV richtet sich vor allem an die Bedürfnisse US-amerikanischer Käufer.

Leistung	186–254 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,4 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,4 S
Grundpreis	nicht in D.

K 328 PORSCHE MACAN

In Leistung und Fahrdynamik vertritt der Macan nach seinem Facelift noch engagierter die typischen Markenwerte.

Leistung	245 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Normverbrauch l/100 km	8,1 S
Grundpreis	58 763,–

K 329 PORSCHE CAYENNE

Der große Porsche-SUV setzt in seinem Revier nach wie vor Maßstäbe bei Handling und Fahrpräzision, aber nun ohne Diesel.

Leistung	340–550 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	6,2 s
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Normverbrauch l/100 km	9,0 SP
Grundpreis	74 828,–

K 330 RANGE ROVER VELAR

Dieser elegante Typ ist mehr Crossover als SUV und soll die Lücke zwischen Evoque und Range Rover Sport schließen.

Leistung	180–380 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 D
Grundpreis	55 470,–

K 331 RANGE ROVER SPORT

Der Sport ist etwas kleiner, flacher und leichtfüßiger als der klassische Range. Motoren mit vier, sechs und acht Zylindern.

Leistung	249–575 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,9 s
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,9 D
Grundpreis	66 500,–

K 332 RANGE ROVER

Gleichermaßen Luxusliner wie Offroader, ist und bleibt der Range Rover der Klassiker unter den Oberklasse-SUV.

Leistung	275–565 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	8,0 s
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,9 D
Grundpreis	103 100,–

K 333 RENAULT KOLEOS

Wie beim kompakteren Kadjar bedient sich Renault für die zweite Generation seines SUV beim Allianzpartner Nissan.

Leistung	177 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 D
Grundpreis	35 600,–

K 334 ROLLS-ROYCE CULLINAN

Jetzt hat es auch die Briten erwischt: Der erste SUV der Luxusmarke dürfte physisch über den automobilen Rest erhaben sein.

Leistung	571 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,2 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Normverbrauch l/100 km	15,0 SP
Grundpreis	315 350,–

K 335 SEAT TARRACO

Was dem einen sein Allspace und dem anderen sein Kodiaq, ist bei den Spaniern das Familien-Topmodell, der SUV Tarraco.

Leistung	150–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	k. A.

K 336 SKODA KODIAQ

Auf 4,70 Metern Länge bietet der Kodiaq viel Platz für bis zu sieben Insassen. Technisch basiert er auf dem VW Tiguan.

Leistung	125–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,5 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 S
Grundpreis	26 550,–

K 337 SSANGYONG REXTON

Die neue Generation ist deutlich größer geworden, besitzt aber weiterhin einen Leiterrahmen. Zuschaltbarer Allradantrieb.

Leistung	181–225 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,6 D
Grundpreis	30 990,–

K 338 TESLA MODEL X

Das Elektroauto fällt nicht nur mit seinem Antrieb, sondern auch durch seine spektakulären hinteren Flügeltüren auf.

Leistung	525–772 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	5,2 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Normverbrauch kWh/100 km	k. A.
Grundpreis	94 850,–

K 339 TOYOTA LAND CRUISER

Dank Leiterrahmen, starrer Hinterachse und Differenzialsperren ist der Land Cruiser noch ein echter Geländewagen.

Leistung	177 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,8 s
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,2 D
Grundpreis	40 820,–

K 340 VOLVO XC60

Die zweite Generation des meistverkauften Volvo in Deutschland orientiert sich optisch und technisch eng am größeren XC90.

Leistung	150–392 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,2 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 D
Grundpreis	41 400,–

K 341 VOLVO XC90

Die zweite Generation des fast fünf Meter langen XC90 ist wahlweise auch als Plug-in-Hybrid erhältlich.

Leistung	235–390 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	59 950,–

K 342 VW TOUAREG

Die Neuauflage begeistert mit moderner Technik, viel Komfort, präzisem Handling und hochwertiger Verarbeitung.

Leistung	231–286 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	7,5 s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,6 D
Grundpreis	57 125,–

Wählen Sie jetzt

K 287	Alfa Romeo Stelvio	**K 315**	Lexus NX
K 288	Audi Q5	**K 316**	Lexus RX
K 289	Audi Q7	**K 317**	Maserati Levante
K 290	Audi e-tron	**K 318**	Mercedes GLC
K 291	Audi Q8	**K 319**	Mercedes GLC Coupé
K 292	Bentley Bentayga	**K 320**	Mercedes EQC
K 293	BMW X3	**K 321**	Mercedes GLE
K 294	BMW X4	**K 322**	Mercedes GLE Coupé
K 295	BMW X5	**K 323**	Mercedes G-Klasse
K 296	BMW X6	**K 324**	Mercedes GLS
K 297	Borgward BX7	**K 325**	Mitsubishi Outlander
K 298	Cadillac XT5	**K 326**	Nissan X-Trail
K 299	Cadillac Escalade	**K 327**	Nissan Murano
K 300	DS 7 Crossback	**K 328**	Porsche Macan
K 301	Ford Edge	**K 329**	Porsche Cayenne
K 302	Hyundai Santa Fe	**K 330**	Range Rover Velar
K 303	Hyundai Nexo	**K 331**	Range Rover Sport
K 304	Infiniti QX50	**K 332**	Range Rover
K 305	Infiniti QX70	**K 333**	Renault Koleos
K 306	Jaguar F-Pace	**K 334**	Rolls-Royce Cullinan
K 307	Jaguar I-Pace	**K 335**	Seat Tarraco
K 308	Jeep Wrangler	**K 336**	Skoda Kodiaq
K 309	Jeep Cherokee	**K 337**	Ssangyong Rexton
K 310	Jeep Grand Cherokee	**K 338**	Tesla Model X
K 311	Kia Sorento	**K 339**	Toyota Land Cruiser
K 312	Lamborghini Urus	**K 340**	Volvo XC60
K 313	Land Rover Discovery	**K 341**	Volvo XC90
K 314	Land Rover Discovery Sport	**K 342**	VW Touareg

Sie haben zwei Stimmen
Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Kategorie **L** Vans

Jede Menge Raum

Es wird von Jahr zu Jahr härter, doch noch wehren sich die Vans standhaft gegen die harte SUV-Konkurrenz. Schließlich nutzt keine andere Bauform die verfügbare Grundfläche so gekonnt wie Hochdachkombis, Vans oder Busse – von der Möglichkeit, sieben oder acht Personen respektive kubikmeterweise Gepäck mitzunehmen, mal ganz abgesehen.

L 343 BMW ZWEIER ACTIVE/GRAN TOURER

Da soll noch mal einer behaupten, BMW könne nicht praktisch. Die geräumigen und agilen Vans beweisen das Gegenteil.

Leistung	109–231 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,3 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,8 S
Grundpreis	27 850,–

L 344 CITROËN NEMO COMBI

So klein und schon Schiebetüren: Der Bruder des Fiat Qubo fegt wendig wie kaum ein anderer durch die City.

Leistung	k. A.
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Normverbrauch l/100 km	k. A.
Grundpreis	nicht in D.

L 345 CITROËN BERLINGO

Auch die dritte Generation bringt alle Tugenden eines Familienkumpels mit: viel Platz, Variabilität und Schiebetüren.

Leistung	102–130 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,8 s
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,0 D
Grundpreis	19 090,–

L 346 CITROËN C4 SPACETOURER

Anderssein, dafür steht der Franzose mit Panoramafrontscheibe und expressivem Interieur – auch als Langversion Grand.

Leistung	130–163 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,2 s
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 S
Grundpreis	19 990,–

L 347 CITROËN SPACETOURER

Es muss nicht immer VW Bus sein: Der in drei Längen erhältliche Spacetourer kombiniert gekonnt Platz und Komfort.

Leistung	100–177 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 D
Grundpreis	34 530,–

L 348 DACIA DOKKER

Boah! Mindestens eine Schiebetür, bis zu 3000 Liter Ladevolumen oder Platz für fünf – und das zum enorm günstigen Preis.

Leistung	75–116 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,1 s
Höchstgeschwindigkeit	154 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,2 D
Grundpreis	8990,–

L 349 DACIA LODGY

Ein Familien-Van zum kleinen Preis? Yep, der Lodgy. Bis zu sieben Personen passen in den aufgefrischten Viertürer.

Leistung	90–109 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,1 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 D
Grundpreis	9990,–

L 350 FIAT 500L

Der 500L gibt den viertürigen Mini-Van der 500er-Familie und bringt bis zu sieben Sitze auf seinen rund 4,20 Metern unter. Respekt.

Leistung	95–120 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,4 s
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,2 S
Grundpreis	16 890,–

L 351 FIAT QUBO

Aus dem Trio mit Citroën und Peugeot bietet nur Fiats kleiner Hochdachkombi zwei serienmäßige Schiebetüren hinten.

Leistung	77–95 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,7 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,9 S
Grundpreis	nicht in D.

L 352 FIAT DOBLÒ

Mit Multilenker-Hinterachse, ordentlich Ausstattung und viel Platz will Fiat auch Familien in den Siebensitzer locken.

Leistung	95–120 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,9 s
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	19 490,–

L 353 FIAT TALENTO

Dieser Typ kommt Ihnen bekannt vor? Kein Wunder: Den Scudo-Nachfolger gibt's auch bei Opel, Renault und Nissan.

Leistung	95–145 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	154 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	32 047,–

L 354 FORD C-MAX

Kurzer Fünfsitzer oder langer Grand mit optionaler dritter Sitzreihe und Schiebetüren: Bei diesem Van haben Sie die Wahl.

Leistung	95–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,4 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,7 D
Grundpreis	17 900,–

L 355 FORD S-MAX

Er begründete das Segment der fahraktiven Familien-Vans und knüpft in Generation zwei daran an. Auch als Siebensitzer.

Leistung	120–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,5 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 D
Grundpreis	31 350,–

L 356 FORD GALAXY

Konsequenter auf Raumangebot getrimmt als der Dynamiker S-Max, bietet der Galaxy unter anderem elektrisch klappbare Sitze.

Leistung	120–240 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,6 s
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 D
Grundpreis	33 850,–

L 357 FORD TOURNEO CONNECT

Zwei Radstände rüsten den Hochdachkombi für alle Aufgaben – egal ob Siebensitzigkeit oder Transportkompetenz.

Leistung	75–120 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	17,8 s
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis	21 659,–

L 358 FORD TOURNEO COURIER

Der Fünfsitzer basiert auf dem Fiesta und bietet genretypisch enorm viel Platz (maximal 1656 Liter) sowie Schiebetüren.

Leistung	75–100 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,0 s
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	15 380,–

L 359 FORD TOURNEO CUSTOM

An der Pkw-Ausgabe des Transit gefallen neben massig Platz der akzeptable Komfort und die gute Sicherheitsausstattung.

Leistung	105–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,3 D
Grundpreis	40 710,–

L 360 HYUNDAI H-1 TRAVEL

Seit 2008 kämpft der 5,15 Meter lange preiswerte Koreaner um Kundschaft – und das mit bis zu acht Sitzplätzen

Leistung	116–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	22,1 s
Höchstgeschwindigkeit	154 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,5 D
Grundpreis	32 300,–

L 361 MERCEDES B-KLASSE

Der seit 2011 angebotene Kompaktklasse-Praktiker mit viel Platz und reichlichem Optionsangebot kommt bald ganz neu.

Leistung	102–211 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,7 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	27 334,–

L 362 MERCEDES CITAN

Mit diversen Modifikationen emanzipiert sich der in zwei Längen erhältliche Citan von seiner Basis, dem Renault Kangoo.

Leistung	75–110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,3 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,6 D
Grundpreis	20 670,–

L 363 MERCEDES V-KLASSE

Was für ein toller Typ! Luftfederung, Platz für bis zu acht Personen und/oder Gepäck (bis 4630 Liter) plus viel Sicherheit.

Leistung	136–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,7 s
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,8 D
Grundpreis	34 990,–

L 364 NISSAN NV200/EVALIA

Auf kleiner Grundfläche bringt der Evalia viel Innenraum unter. Das New-York-Taxi gibt es auch in einer Elektroversion.

Leistung	90–110 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,1 D
Grundpreis	23 290,–

L 365 NISSAN NV300 KOMBI

Kommt Ihnen bekannt vor? Den NV300 gibt's auch von Renault, Opel und Fiat, mit bis zu neun Sitzen, auch als Langversion.

Leistung	125–145 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,7 D
Grundpreis	36 003,–

L 366 OPEL COMBO

Basierte der Vorgänger noch auf einem Fiat, kommt der aktuelle Combo aus der PSA-Familie. Keine schlechte Idee …

Leistung	76–131 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,5 s
Höchstgeschwindigkeit	153 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 D
Grundpreis	19 995,–

L 367 OPEL VIVARO

Zwei Radstände, kräftiger Biturbodiesel, Schiebetür hinten, bis zu vier Kubikmeter Ladevolumen: na, überzeugt?

Leistung	95–145 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	153 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	32 457,–

L 368 OPEL ZAFIRA

In dritter Generation als praktischer Reisewagen positioniert. Variabler Innenraum mit ordentlich Platz.

Leistung	120–170 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,7 s
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,0 D
Grundpreis	26 365,–

L 369 PEUGEOT BIPPER

Er stammt aus einer Hochdachkombi-Familie und richtet sich auch an Familien – schon wegen seiner praktischen Art.

Leistung	80 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,9 s
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,5 D
Grundpreis	nicht in D.

L 370 PEUGEOT RIFTER

Der Blutsbruder von Berlingo und Combo gibt wie Vorgänger Partner den konsequenten Hochdachkombi mit Schiebetüren.

Leistung	102–131 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	12,5 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,1 D
Grundpreis	20 740,–

L 371 PEUGEOT TRAVELLER

Sie wollen einen reisetauglichen Peugeot? Wie wäre es mit dem komfortablen, auf Wunsch top ausgestatteten Traveller?

Leistung	102–177 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,2 D
Grundpreis	34 530,–

L 372 RENAULT KANGOO

In zwei Längen mit bis zu sieben Sitzen erhältlicher, problemlos fahrender Großraum-Hochdachkombi.

Leistung	60 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	20,6 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Normverbrauch kWh	15,2
Grundpreis	32 320,–

L 373 RENAULT SCÉNIC

In vierter Generation kräftig modernisiert, jedoch immer noch mit hoher Variabilität und bewährten Details. Auch als Grand.

Leistung	115–160 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,2 S
Grundpreis	23 290,–

L 374 RENAULT TRAFIC

Auf 5,00 oder 5,40 Metern Länge lassen sich bis zu neun Personen oder 5300 Liter Gepäck unterbringen. Kräftiger Biturbodiesel.

Leistung	95–121 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	153 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	30 714,–

L 375 RENAULT ESPACE

Nummer fünf bricht mit der Van-Vergangenheit und präsentiert sich als expressiver Crossover mit bis zu sieben Sitzen.

Leistung	160–225 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	10,5 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,6 D
Grundpreis	39 100,–

L 376 SEAT ALHAMBRA

Die spanische Sharan-Alternative überzeugt mit reichlich Platz, hochwertiger Anmutung und zwei Schiebetüren zum Fond.

Leistung	150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,4 S
Grundpreis	30 815,–

L 377 SSANGYONG RODIUS

Sie möchten einen 5,13 Meter langen Maxi-Van mit bis zu sieben Sitzen, der nicht an jeder Ecke steht? Voilà!

Leistung	178 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Normverbrauch l/100 km	7,5 D
Grundpreis	24 990,–

L 378 TOYOTA PRIUS PLUS

Modifizierter Dachverlauf, mehr Radstand, höheres Heck: Fertig ist der einzigartige Hybrid-Siebensitzer auf Prius-Basis.

Leistung	136 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,3 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,6 S
Grundpreis	32 390,–

L 379 TOYOTA VERSO

Auf Basis des Avensis bietet der 4,46 Meter lange Verso feine Van-Kost, etwa fünf einzeln versenkbare Sitze im Fond.

Leistung	132 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,7 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,8 S
Grundpreis	nicht in D.

L 380 TOYOTA PROACE VERSO

In diversen Varianten lieferbares Schwestermodell von Spacetourer und Traveller. Platz und Komfort sind dabei serienmäßig.

Leistung	120–177 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	16,1 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,8 D
Grundpreis	36 200,–

L 381 VW GOLF SPORTSVAN

Höhere Sitzposition und die verschiebbare Rückbank verwandeln den Golf in einen Sportsvan. Okay, praktisch ist er!

Leistung	85–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	13,0 s
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Normverbrauch l/100 km	4,9 S
Grundpreis	20 475,–

L 382 VW CADDY

Der Freund aller Gewerbetreibenden und Familien kam bereits 2004, wurde aber regelmäßig aufgewertet. Zwei Längen.

Leistung	84–150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	14,7 s
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,1 S
Grundpreis	14 988,–

L 383 VW TOURAN

Abseits der SUV-Mode bewährt sich der Touran als nahezu perfektes Familienauto mit Komfort, Sicherheit und ganz viel Platz.

Leistung	110–190 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	11,3 s
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Normverbrauch l/100 km	5,5 S
Grundpreis	24 300,–

L 384 VW SHARAN

Zwei Schiebetüren, versenkbare Fondsitze, optionale dritte Sitzreihe, umfangreiche Assistenz: Der Sharan kann was!

Leistung	150 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,4 S
Grundpreis	33 325,–

L 385 VW MULTIVAN

Das Original. Bleibt sich auch als T6 treu. Mit Kastenform, enormem Platzangebot und niedersächsischem Pragmatismus.

Leistung	102–199 PS
Beschleunigung 0–100 km/h	17,9 s
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Normverbrauch l/100 km	6,0 D
Grundpreis	37 997,–

Wählen Sie jetzt

L 343	BMW Zweier Active Tourer/Gran Tourer
L 344	Citroën Nemo Combi
L 345	Citroën Berlingo
L 346	Citroën C4 Spacetourer
L 347	Citroën Spacetourer
L 348	Dacia Dokker
L 349	Dacia Lodgy
L 350	Fiat 500L
L 351	Fiat Qubo
L 352	Fiat Doblò
L 353	Fiat Talento
L 354	Ford C-Max
L 355	Ford S-Max
L 356	Ford Galaxy
L 357	Ford Tourneo Connect
L 358	Ford Tourneo Courier
L 359	Ford Tourneo Custom
L 360	Hyundai H-1 Travel
L 361	Mercedes B-Klasse
L 362	Mercedes Citan
L 363	Mercedes V-Klasse
L 364	Nissan NV200/Evalia
L 365	Nissan NV300 Kombi
L 366	Opel Combo
L 367	Opel Vivaro
L 368	Opel Zafira
L 369	Peugeot Bipper
L 370	Peugeot Rifter
L 371	Peugeot Traveller
L 372	Renault Kangoo
L 373	Renault Scénic
L 374	Renault Trafic
L 375	Renault Espace
L 376	Seat Alhambra
L 377	Ssangyong Rodius
L 378	Toyota Prius Plus
L 379	Toyota Verso
L 380	Toyota Proace Verso
L 381	VW Golf Sportsvan
L 382	VW Caddy
L 383	VW Touran
L 384	VW Sharan
L 385	VW Multivan

Sie haben zwei Stimmen

Erste Stimme je Kategorie: Gesamtsieger
Zweite Stimme je Kategorie: Importsieger

Fahrleistungs- und Verbrauchsangaben beziehen sich auf das schwächste Modell. Alle Preise in Euro.

Für Auto-Alpinisten

Alpentouren: unzählige Pässe, herrliche Aussichten und nicht enden wollende Kurven.

Pässe sind es, die den kurvenbegeisterten Autofahrer in die Alpen locken. Und davon haben die Touren, die im nächsten Jahr auf unserem Programm stehen, jede Menge zu bieten. Die ausgeklügelten Strecken führen, wo immer es geht, über weitgehend unbekannte, wenig frequentierte Sträßchen mit traumhaften Kurven, die tolle Aussichten bieten. Im jeweiligen Teilnahmepreis inklusive: eine detaillierte Routenbeschreibung, Kartenmaterial und GPS-Daten sowie Übernachtungen mit Halbpension. Mit der Streckenbeschreibung finden Sie den Weg zum Tagesziel in Eigenregie, fahren und pausieren also nach Lust und Laune. So lassen sich die Fahrtage ungestört genießen – und die Landschaft ebenso. Die Reisen in unterschiedlichen Alpenregionen (italienische Alpen, Trentino und Zentralalpen, Teilnahmepreis ab 590 Euro) werden für verschiedene Termine zwischen Mai und September 2019 angeboten.

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

Fotos: Dino Eisele, Alper Sirin

Offroad-Touren vom Feinsten

Über wilde Straßen durch spektakuläre Landschaften mit herrlichen Aussichten

Haben Sie Lust, Ihren SUV artgerecht zu bewegen? Dann nehmen Sie an den 4x4-Touren von auto motor und sport teil. Bei den Reisen werden Wege aus Asphalt, Schotter, Sand und Stein erkundet. Istrien wartet mit bizarren Karstlandschaften und sensationellen Ausblicken auf die Adria auf. Auch Rumänien steckt voller Entdeckungen. Dazu gehören die mächtigen Karpaten, alte Dörfer voller Atmosphäre und schlaglochreiche Pisten. Alpine und mediterrane Landschaften, Berg- und Militärpisten und die feine italienische Küche erwarten uns im Piemont und in Ligurien. Und bei der Brandenburg-Tour führen drei Tagesfahrten durch wunderschöne, wenig bekannte Wald- und Heidelandschaften. Neu im Programm: spannende Touren in Albanien und in Marokko. In den Teilnahmepreisen sind Übernachtungen, Halbpension und Eintrittsgelder enthalten.

TERMINE

Reise	Termin	Preis
Brandenburg	12.4.–15.4. und 1.8.–4.8.2019	549 Euro
Istrien	28.4.–4.5.2019	1090 Euro
Piemont/Ligurien	25.8.–1.9.2019	1290 Euro
Rumänien	29.8.–9.9.2019	1590 Euro
Albanien	3.10.–15.10.2019	1990 Euro
Marokko	6.11.–24.11.2019	3490 Euro

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

„Gratulation an das Ford-Team“

Vergleichstest Ford Focus gegen VW Golf, Heft 21, Seite 56

Da haben die Entwickler ja ganze Arbeit geleistet: die Kompetenz in Sachen Fahrdynamik und Fahrspaß weiter ausgebaut, den „Engine of the Year“ weiterentwickelt und verbessert, die bisherigen Schwachstellen wirkungsvoll ausgemerzt und das Ganze in eine attraktiv gestylte Karosserie verpackt. Der Sieg ist knapp, aber in den fahrrelevanten Kriterien ist der Focus eindeutig vorn. Gratulation an das gesamte Ford-Entwicklungsteam. Man kann ihm nur wünschen, dass seine Anstrengungen von der Kundschaft honoriert werden.

Achim von Brandenstein
50374 Erftstadt

Super E-lek-tron

Vorstellung Audi e-tron, Heft 21, Seite 110

Ein tolles Auto, dieser e-tron, aber wer braucht wirklich 400 PS? Halbe Leistung, halber Preis und verpackt in einem Kombi wie dem A6 Avant, und ich würde heute noch den Kaufvertrag unterschreiben.

Dr. Joachim Brammertz
per E-Mail

Wer blickt hier eigentlich noch durch?

Editorial, Heft 21, Seite 7

Hoffentlich setzt sich die Kanzlerin bei der Hardware-Nachrüstung durch. CSU-Verkehrsminister fallen ja eher durch hartnäckige Widersetzung oder Nichtstun auf. Für mich ist unverständlich, wie viel bundesweiten Einfluss die bayrische CSU immer wieder für sich verbucht. Wir erinnern uns alle noch an Merkels „Mit mir gibt es keine Pkw-Maut“.

Alexander Lenz
per E-Mail

Was ist los mit euch in Deutschland? Was soll der verunsicherte Autofahrer machen, wenn es Zeit für etwas Neues ist? Ich bin froh, dass ich auf den Seychellen lebe, wo man in puncto Abgase tut, was eben möglich ist. Hier fahren zwar viele Honda Hybrid herum, aber auch neue 125er-Motorräder, die noch einen Vergaser haben. Man macht halt, was man kann, und so wird es immer ein bisschen sauberer.

Ronald Faber
per E-Mail

Meine Vorstellung von einem Hybridauto beinhaltet einen normalen Benziner mit einem Elektromotor von 10 bis 15 kW. Damit kann man gut in der Stadt fahren und auch auf Landstraßen oder Autobahnen, wenn man mal im Stau steht. Wenn es der Regierung und den Autobauern wirklich um die Umwelt ginge, dann hätte man schon längst in dieser Richtung etwas tun können. Dabei hätte ein VW mit einer solchen Hybridausstattung sicher einen guten Absatz bei vernünftigen, umweltbewussten Menschen. Auch der Akku brauchte dann nicht riesengroß zu sein.

A. Meinhardt
per E-Mail

In der hiesigen Zeitung wurde über die Verurteilung eines Serieneinbrechers berichtet, der eine geringere Strafe als nach aktueller Gesetzeslage bekam, weil die zum Tatzeitpunkt noch nicht in Kraft war. Das Gericht vertrat die Ansicht, dass Gesetze nicht rückwirkend zur Anwendung kommen dürften. Meine „Tat“ bestand darin, dass ich ein Auto mit Dieselmotor kaufte, das natürlich den damals gültigen Abgasnormen entsprach und wegen des geringen CO_2-Ausstoßes als umweltschonend bezeichnet wurde. Heute wird mein Auto nach den inzwischen verschärften Normen beurteilt, und im Unterschied zum Einbrecher droht mir die Höchststrafe, nämlich Fahrverbot. Ich wünsche mir Gleichbehandlung, also keine rückwirkend geltende Vorschrift.

Martin Rother
72793 Pfullingen

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

ÜBER DIESE KANÄLE KÖNNEN SIE UNS ERREICHEN

redaktion_ams@motorpresse.de
www.auto-motor-und-sport.de
www.facebook.com/automotorundsport
https://plus.google.com/+automotorundsport
www.pinterest.com/automotorsport
http://twitter.com/amsonline
www.youtube.com/automotorundsport
Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart, Fax: 0711/182-1908

Was für ein Glück

Test Mazda MX-5 G 184, Heft 20, Seite 24

Ihr Test bestätigt mir, dass ich mir 2016 zum zweiten Mal das richtige Auto zugelegt habe. Ich kann Ihre Erfahrungen nur bestätigen, mehr Spaß für den Preis ist unmöglich. Selbst mit meiner Länge von 1,92 m passe ich hervorragend rein und habe ohne körperliche Beschwerden über 1300 km am Stück zurückgelegt, wobei der Durchschnittsverbrauch bei 5,5 l/100 km lag. Mein nächstes Auto? Ein MX-5, was denn sonst!

Frederik Mathies
per E-Mail

Bayrische Spitzbuben

Vergleichstest Audi Q2 gegen BMW X2, Heft 20, Seite 46

Meiner Meinung nach wäre ein X2 vom Prinzip her eher mit einem Q3 Coupé oder Q4 vergleichbar und nicht mit einem „höhergesetzten VW Polo“ (nichts anderes ist der Q2). Auch aufgrund der großen Preisdifferenz sind die Käuferschichten beider Wagen äußerst unterschiedlich.

Dennis Kindinger
per E-Mail

Alle Wetter

Test Allwetterreifen, Heft 20, Seite 126

Solche Tests sind sehr wichtig und aussagekräftig, besonders wenn als Referenz hervorragende Sommer- und Winterreifen mitverglichen werden. Die Empfehlungen von Händlern und Bekannten helfen bei der Entscheidung meist nicht weiter, weil Allwetterreifen einem schnellen Wandel unterzogen sind.

Thomas Schott
per E-Mail

Mercedes EQC

Intro, Heft 20, Seite 18

Ich denke, dass ein Mercedes-Kunde ein Fahrzeug kaufen möchte, das die Formensprache eines Mercedes spricht – ungeachtet der Antriebsart. Danke an die Designer, denn nicht jedes Elektroauto muss abgehoben futuristisch aussehen.

Alfred Habitzl
A-7544 Tobaj

Das Laden an einer Drehstromdose funktioniert wahrscheinlich schon mit 7,4 kW, an der von Ihnen erwähnten Haushaltssteckdose dagegen niemals. Und dass ein so schweres und hohes Auto tatsächlich weniger als der neue Nissan Leaf verbrauchen soll, glaube ich ebenfalls nicht.

Joachim M. Wagner
07973 Greiz

auto motor und sport

Gründer:
Paul Pietsch,
Ernst Troeltsch,
Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch †.
Chefredaktion: Ralph Alex, Birgit Priemer.
Chefreporter: Jens Dralle (International), Bettina Mayer (Wirtschaft).
Test & Technik: Jörn Thomas (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein (Stellv.), Jochen Albig (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.), Clemens Hirschfeld, Frank Lentfer, Heinrich Lingner (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, Rudi Seufert (Testwagen), Bernd Stegemann (Textchef).
Mobilität & Service: Henning Busse (Ltg.), B.Eng. Annette Bender-Napp, Dirk Gulde, Malte Jürgens (Autor) Luca Leicht.
News-Pool: Gerd Stegmaier (Ltg.), Holger Wittich (Teamleiter), Uli Baumann, Andreas Of.
Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Claus Mühlberger (Autor), Michael Schmidt.
autokauf: Carsten Rose (Ltg.).
Technik-Profi: Thiemo Fleck, Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker.
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Content Delivery Management: Thomas Fischer (Leitung), Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).
Grafik-Pool: Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stellv.), Matthias Blank, Wolfgang Brettschneider, Jürgen Decker (Senior Grafiker), Franziska Moltenbrey, Eduard Morlang, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafiker), Raoul Rainer, Michael Wehner.
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.
Freie Fotografen: Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Frank Herzog, Hardy Mutschler, Daniel Reinhard, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Wolfgang Wilhelm.
www.auto-motor-und-sport.de: Jochen Knecht (Chefredakteur Digital), Gerd Stegmaier (Content Delivery Manager), Holger Wittich, Ulrich Baumann, Tobias Grüner, Andreas Haupt, Gregor Hebermehl, Patrick Lang, Andreas Of, Carsten Rose, Marcel Sommer.
TV: Dipl.-Ing. Alexander Bloch (Chefreporter)
Freie Mitarbeiter: Michael Harnischfeger, Dani Heyne, Christian Schulte.
Korrespondenten: Japan: Yoshihiro Kimura (Tokio).
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, Telefon: 07 11/182-01.
Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen), Telefon: 07 11/182-12 41/-12 67, Telefax: 07 11/182-19 58 (nicht für Anzeigen).
Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.), Ute Eckstein.
Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:
AUTOStraßenverkehr (Redaktionsleiter Stefan Cerchez), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Marcus Schurig), MOTORSPORT aktuell (Chefredakteur Marcus Schurig).

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, Telefon: 07 11/182-01.
Geschäftsführung: Nils Oberschelp (Vorsitzender), Andrea Rometsch, Tim Ramms.
Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Tim Ramms.
Publisher Automobil/Aktive Freizeit: Stefan Karcher, Maik Müller.
Anzeigenleitung: Markus Eiberger.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Bettina Knorr, Andrea Stilz.
Für Anzeigen: Telefon: 07 11/182-188, Telefax: 07 11/182-13 49/-17 83.
Regionale Anzeigenrepräsentanz:
Norddeutschland: Corinna Stahlke.
Berlin/neue Bundesländer: Corinna Stahlke, Bärbel Kubisch.
Nordrhein-Westfalen: Reinhard Oppermann, Simone Schroer, Thorsten Treppe.
Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar: Gerhard Reith, Normann Bretz.
Baden-Württemberg: Michael Roy.
Bayern/Österreich: Claus Mayer.
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg.
Abonnement: auto motor und sport, Abo-Service, 70138 Stuttgart, Telefon: Inland +49 (0)711/32 06 88 88, Fax: +49 (0)711/182-25 50; E-Mail: ams@dpv.de
Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).
Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.
Druck: Prinovis GmbH & Co. KG, Ahrensburg, Printed in Germany.
Syndication/Lizenzen: Telefon: 0711/182-23 79, Mail: order@mpi.de.
auto motor und sport erscheint 14-täglich donnerstags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Einzelheft € 4,20. auto, motor und sport im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 3,84 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 99,90 € (Österreich: 114,90 €, Schweiz: 165,90 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 65,50 € (Österreich: 74,80 €, Schweiz: 109,50 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,20 €. technik-profi im Abonnement (auto, motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) einschließlich ePaper: Preis für 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis 4,40 € (davon 3,94 € ams Magazin und 0,46 € ams ePaper) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 114,40 € (Österreich: 130,00 €, Schweiz: 189,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Die Mitglieder des Deutschen Sportfahrer Kreis e.V. erhalten das Abonnement zum Vorzugspreis von zzt. nur 81,51 € für 26 Ausgaben.
ISSN: 0005-0806.
auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern.
Anzeigenpreisliste Nr. 71, ab 1.1.2018. Gerichtsstand Stuttgart.

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

auto motor und sport SERVICE

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

Leserbriefe zu den Artikeln im Heft:
Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart
Online: redaktion_ams@motorpresse.de

Nachbestellung von Einzelheften
Telefon: Inland +49 (0)711/32 06 88 88,
Ausland +49 (0)711/182-23 32; **Telefax:** +49 (0)711/182-25 50
E-Mail: ams@dpv.de (Bankverbindung angeben)
Für Kleinanzeigen: Telefon: 0711/182-188, Fax: -17 83

WELTWEITE KOMPETENZ

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

auto motor und sport wird veröffentlicht in

- Deutschland
- Bulgarien
- China
- Kroatien
- Norwegen
- Polen
- Rumänien
- Schweden
- Slowakei
- Tschechien
- Türkei
- Ungarn

Weitere Magazine der auto motor und sport-FAMILIE

- auto test (Argentinien)
- Automovil Panamericano (Mexiko)
- autopista (Spanien)

Paname

ricana!

Wer bis ans Ende der Welt fahren will, braucht Kondition und gute Kumpels. Haben wir – nichts wie rein in drei Mini Countryman Cooper S E und auf nach Ushuaia.

Einige Bergpassagen, etwa in Honduras, taugen zum Kurvenräubern

Du kannst gar nicht alle Eindrücke sofort verarbeiten. Der Flash kommt später

Die Maya-Stadt Tikal besteht seit dem ersten Jahrtausend – vor Christus

Kein Roadtrip ohne präzise Tagesplanung

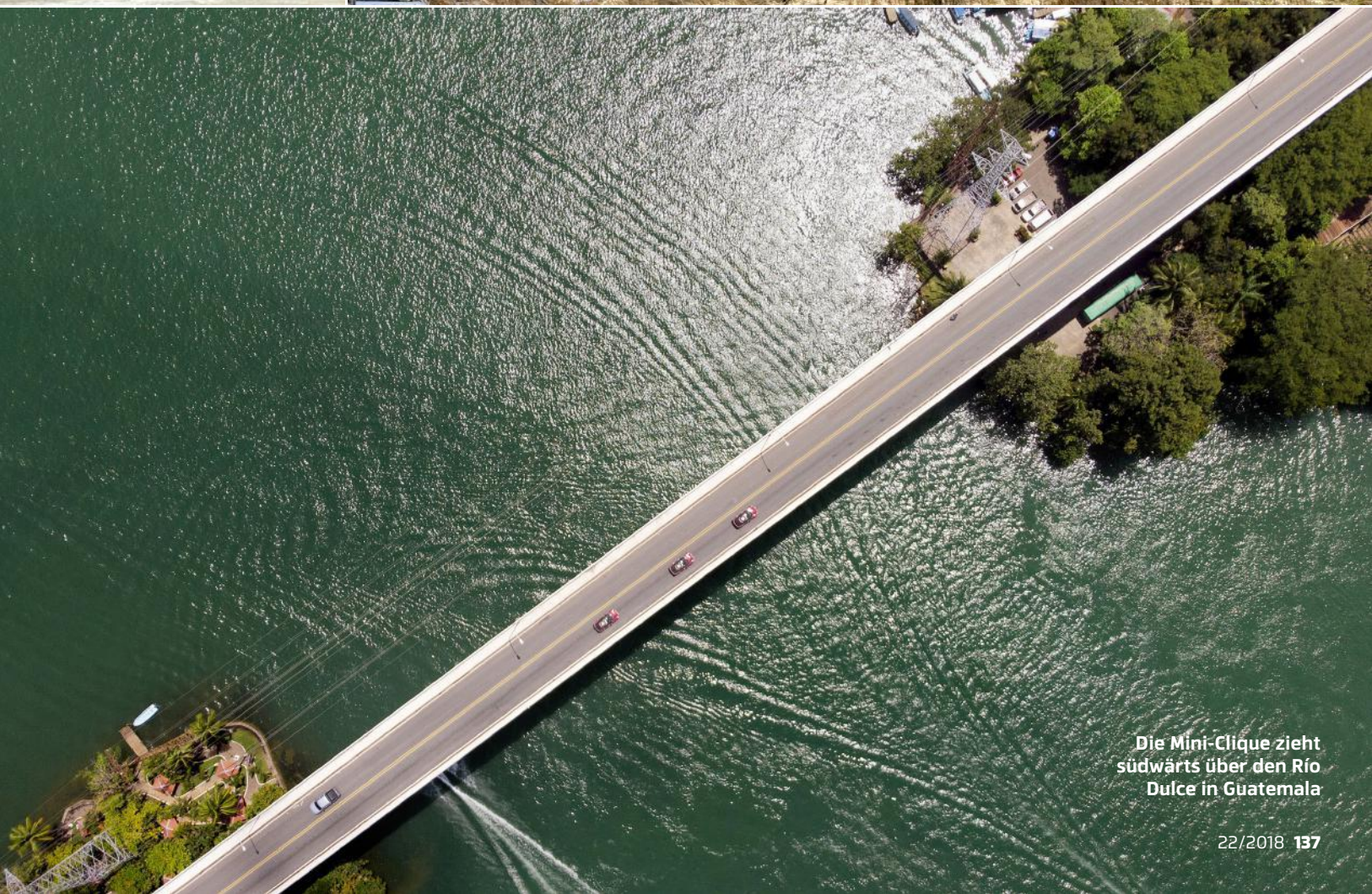
An den Grenzen zwischen Chile und Argentinien flutscht es: korrekt, freundlich und zügig

Gemütliche Etappen lassen den Hybrid Sprit sparen

San Felipe de Lara: Straßendorf an der CA 13

Ausdrücklich praktiziert: Work-Life-Balance

Wie gemalt: Der Nationalpark Feuerland liefert konzentrierte Landschaft am Südzipfel Amerikas



Die Mini-Clique zieht südwärts über den Río Dulce in Guatemala

Spritkanister auf dem Dach: Mobilitätsgarantie in der argentinischen Einsamkeit

Willkommen in Ushuaia – dort, wo die Antarktis näher liegt als alles andere

Manche Grenzübertritte kosteten sechs Stunden, Hunderte Schmier-Dollar und Nerven

Wenn man schon fast überall war, was bleibt dann noch? Neben der Reise ins eigene Innere ein Trip ans Ende der Welt. Natürlich mit dem Auto und ruhig ein bisschen beschwerlich. Es darf sich richtig nach Automobil anfühlen. Also nach etwas, was Distanzen überbrückt, Träume erfüllt und zäh durchhält, auch wenn es mal steil, heiß, kalt oder matschig wird.

Etwas Ähnliches haben wir bei auto motor und sport natürlich schon mal gemacht. Geneigte Leser erinnern sich an unsere Reise nach Tikal/Guatemala. Damals, 2012, sollte es ja mit uns allen zu Ende gehen, so jedenfalls die Prophezeiung der Maya. Ganz so dramatisch kam es nicht – und damit blieb die Chance, den Trip ans südliche Ende der Welt von Guatemala aus zu starten. Diesmal jedoch mit einem neuen Ziel: Ushuaia, südlichste Stadt der Welt. Dass die Route zudem über die Panamericana, die Verbindung Alaska–Feuerland, führt – umso besser.

Hält die Hybridtechnik?

Nichts wie rein in den Mini Countryman und los. Was damals in Guatemala gut funktionierte, sollte auch für diesen Trip klappen. Am Start: die aktuelle Countryman-Generation als Plug-in-Hybride mit Dreizylinder-Benzinern und E-Maschinen, 224 PS stark. Ob wir die Leistung auf den teils abenteuerlichen Pisten jemals brauchen? Mal sehen. Jedenfalls kann die Technik zeigen, ob sie auch mit widrigen Bedingungen klarkommt: Schwüle Wärme, Kälte, Höhe, vor allem aber teils miese Straßenqualität von Betonplattenbahnen über Schlaglochstrecken bis hin zu üblen Schotterpisten warten.

Los geht es in der Nähe von Tikal, wo einen die Magie der Maya-Kultur plättet. Einfach auf den höchsten Turm kraxeln, über die Baumwipfel in die Ferne gucken und schweigen. Damit ist die Reise ins eigene Innere schon mal abgehakt. Weiter geht's, in vier Tagen müssen die Mini in den Container und aufs Schiff, denn zwischen Panama und Kolumbien ist die Panamericana-Strecke unterbrochen. Bis dahin warten Honduras, Nicaragua, Costa Rica und Panama. Vor allem deren Grenzen – samt Ein- und Ausreisestress.

Glauben Sie keinem Reiseführer oder polyglotten Typen, die von problemlosen Übergängen reden. Es ist so, wie man es sich vorstellt, wie in einem schlechten Film. Der Geruch, die Grenzer, Helfer und Schlepper, die akribisch ausgelebte Liebe zu Stempeln, Bescheinigungen und Formularen, die streunenden Hunde. Sie erfüllen jedes Klischee. Jedes. Was ja fast schon wieder erfrischend ist. Manches ändert sich eben nie.

Bis 1955 war Römisch-Katholisch die Staatsreligion in Argentinien

Aber irgendwann bist du durch und freust dich doch über die Fremde. Denn man kann noch so abgebrüht und aufgeklärt, kosmopolitisch und digital sein – wenn sich die Sonne abends in den Dschungel zurückzieht und die seltsamen Laute aus den Bäumen drängender werden, dann geht dir einfach die Düse. Weniger wegen der metallisch zirpenden oder vernehmlich schreienden Vögel. Nein, es ist dieses Schaben, rasselnde Atmen, etwas intensiv Luftholendes, Fauchendes. Wenn es nicht in vermuteten zehn Metern Höhe in den Bäumen hinge, könnte es für uns Motorfreunde ein überdimensionierter Lkw-Diesel mit Riesenturbo und offenem Auspuff sein. In Wirklichkeit klärt nur ein Brüllaffe die Verhältnisse im Revier.

> Von tropischer Schwüle bis Schneefall: unsere Mini stecken alles gelassen weg

Eine ganz andere Atmosphäre liefert nach einem Zeitsprung die Fünf-Millionen-Stadt Santiago de Chile – nämlich enorme Entspanntheit. Pärchen kuscheln am Flussufer, rauchen, chillen, genießen den Tag und das Panorama der schneebedeckten Berge rundum. Wir genießen kurz mit, bevor es nach Temuco geht, 680 Kilometer südwärts auf der Nummer 5. Wenig Stress für die Mini, die Piste ist gepflegt, vierspurig, ohne fahrwerkskillende Schlaglöcher.

Herrn Eggers' Passion

Zwischenstopp im Automuseum Moncopulli in Osorno. Bernardo Eggers, Jahrgang 1942, hat hier seinen Traum verwirklicht. Das Herz: eine Studebaker-Sammlung. 70 Stück hat der Sohn deutscher Auswanderer zusammengetragen, insgesamt stehen 140 Autos diverser Marken hier, flankiert von historischen Kameras, Haushaltsgeräten und einer elektrischen Eisenbahn. Herrn Eggers zuzuhören, wie er mit einer abgegriffenen Mappe in der Hand in einem Mix aus Deutsch, Englisch und Spanisch sein Leben erzählt, uns an seiner Liebe zu Autos und dem eisernen Willen, seinen Traum zu verwirklichen, teilhaben lässt, das ist etwas Besonderes.

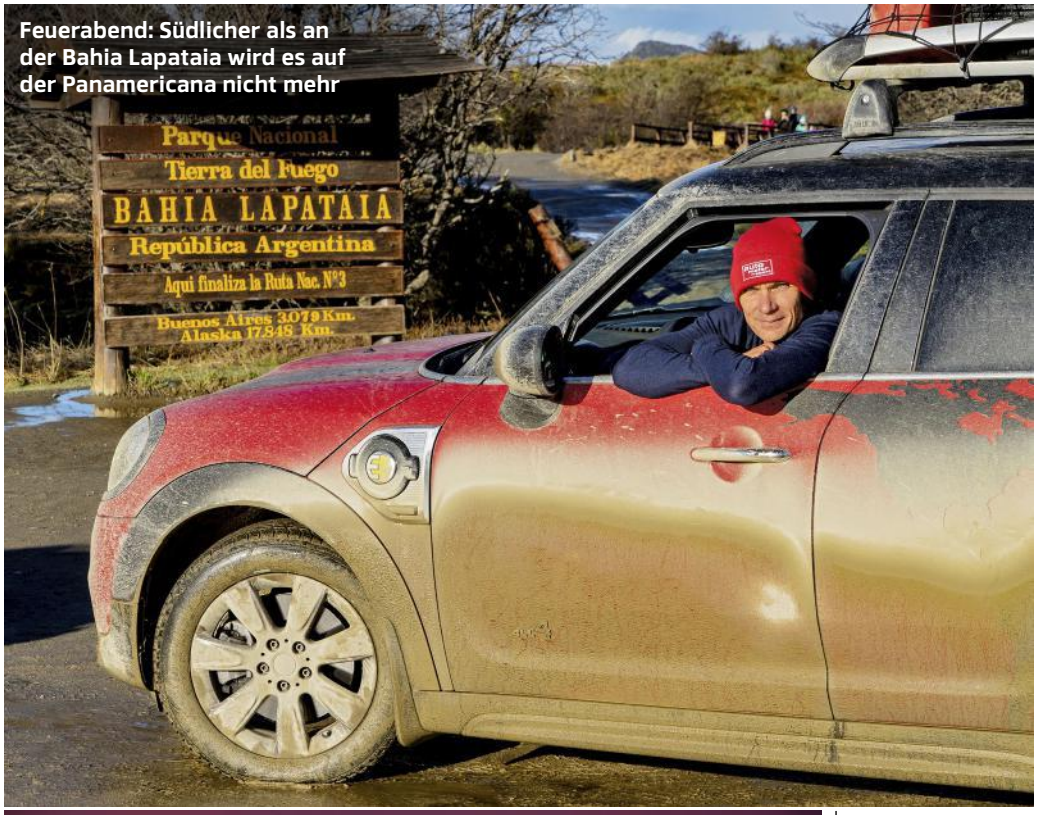
Allzu viel Zeit bleibt leider nicht, wir wollen nach Bariloche, ergo über die Anden. Nicht an ihrer höchsten Stelle zwar, aber immerhin. Das bedeutet: Schnee. So deftig, dass uns ein Räumer entgegenkommt, um die Straße frei zu machen. Wäre für unsere S E nicht nötig gewesen, denn die elektrisch angetriebene Hinterachse kooperiert effizient mit der vorderen, an der der Dreizylinder ackert. Und selbst wenn der Akku leer ist, bekommt die Hinterachse ihren Antriebssaft, zur Not beschafft ihn der Benziner. Heute nicht nötig, der Schnee schmilzt beim Bergabfahren Richtung Argentinien weg. Grenzerfahrungen? Heute keine. Im Vergleich zur Schikane in Mittelamerika läuft es hier im Süden geschmeidig und fix.

Oh, wie schön ist Bariloche

So wie unser weiterer Weg. Je näher wir der argentinischen Schweiz kommen, umso klarer wird, warum das hier eine Urlaubsgegend ist: Berge, Flüsse, Einsamkeit. Und der See Nahuel Huapi. Abends lassen uns die im letzten Licht glühenden Berggipfel ganz leise werden, während ein Bad im acht Grad kalten Wasser erfrischt.

Ziel: Comodoro Rivadavia. Mit 840 Kilometern die Königsetappe. Morgens so gegen sieben glaubt das noch keiner, doch als das Licht behutsam die nächtliche Dunkelheit vertreibt und wir den Blick auf die Landschaft richten, ahnen wir es. Stück für Stück glimmen die Bergrücken in den Fokus. Der See wellenlos glänzend, Wolken umkringeln die Gipfel, und an Bord der Mini ist es abwechselnd euphorisch oder ganz still. Hier hat der liebe Gott den Schleier seines Könnens gelüftet – und hört im Laufe dieses Tages nicht mehr damit auf. Die Sonne kommt aus der Deckung, das Graublau des Morgens changiert gemächlich ins Gelborange des frühen Tages.

Wie ein endloses graues Band führt uns die Ruta 40 gen Süden, bevor wir auf der 26 nach Osten abzweigen und die Piste noch einsamer wird. Jede Tankstelle nutzen und Ersatzkanister mitnehmen. Klingt platt, hilft aber. Und erst der Gedanke, hier ganz allein eine Panne zu haben … Für einen Reifenschaden reicht es bei uns. Der Täter: ein tückischer Felsblock. Zum Glück schleppen die Mini nicht nur Sprit, sondern auch Ersatzräder auf dem Dach. So können wir nach einer guten Viertelstunde weiter. ▷



Feuerabend: Südlicher als an der Bahia Lapataia wird es auf der Panamericana nicht mehr

Tagesetappen von 1000 Kilometern beginnen und enden in der Dunkelheit

In Comodoro bleibt Zeit, die Panoramen des Tages zu verarbeiten, am nächsten Morgen geht es früh los. Wir klinken uns in die Ruta 3, die bis ans Ende der Welt führt. Direktes Ziel bleibt erst mal Río Gallegos mit seiner boomenden Öl- und Gasförderung.

Vorher halten wir noch bei einer Gruppe Seelöwen, die am steinigen Strand mächtig Radau machen und ihren Nachwuchs schnell ins Meer schicken, als wir uns nähern. Zuvor hatten Sonne und Meer uns schon eine regelrechte Farbexplosion geliefert. Derweil mahnt der mit Plastik vermüllte Strand, die großflächige Verseuchung der Meere mit Tüten, Flaschen und sonstigem Abfall zu stoppen. Selber sehen ist übrigens viel drastischer als darüber lesen.

Río Gallegos an sich pflegt einen spröden Charme, entlässt uns dafür in einen flammenden, lang anhaltenden Sonnenaufgang. Noch 26 Kilometer bis zur Grenze, 556 bis ans Ende der Welt, doch zuvor wartet noch eine kurzer Fährtrip nach Feuerland.

Dort sieht es eher grau und trist als flammend aus. Keiner weiß, was das Wetter macht, bloß Wind hat es immer. Seefahrer nannten die Gegend deshalb den Eingang zum Hades, fürchten Kap Hoorn bis heute. Da haben wir es an Land besser, kommen auf der teils schlaglochverseuchten Piste zügig voran. Der Beifahrer sagt die Hindernisse an, der Fahrer manövriert, der Countryman setzt die Kommandos trotz erhöhter Dachlast gekonnt um. Ergo: Wir erreichen Ushuaia bei Tageslicht.

> Die Hybrid-Mini haben auch am Ende in Ushuaia noch Kondition. Wir sowieso

Momentan ist die ideale Jahreszeit, um Endweltstimmung auszukosten. Im Sommer spucken die Kreuzfahrer hier ihre Gäste aus, starten Horden in die Antarktis (für rund 5000 Euro). Anfang September hingegen hat man die Atmosphäre für sich allein. Selbst im Nationalpark Bahia Lapataia, dem eigentlichen Endpunkt der Ruta No. 3.

Die Stille, die Berge, die spiegelnde Wasseroberfläche. Was für ein Ende! Der Welt, der Reise und überhaupt. Wobei – zurück bis nach Texas sind es nur knapp 19 000 Kilometer … Die Mini hätten noch Kondition. Na, und wir sowieso.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Dario Manns, Bernhard Filser

INFO

Mini Panamericana

Der komplette Trip der Mini-Truppe mit drei Countryman Cooper S E All4 lief von Dallas/Texas bis Ushuaia/Argentinien durch zwölf Staaten. Wir begleiteten den Abschnitt von Guatemala bis Panama sowie ab Santiago de Chile. Insgesamt war die Mannschaft 18 700 Kilometer und 32 Tage unterwegs. Eine längere Pause gab es nur wegen der Schiffspassage von Panama nach Kolumbien. Ansonsten standen täglich 500 bis 1000 Kilometer an, vor allem in Mittelamerika gewürzt mit zähen Grenzkontrollen, die teils sechs Stunden dauerten. Dennoch ist es ein Erlebnis, die Gesichter Amerikas zu sehen – von der Zivilisation über Steppe, Wüste und Regenwald bis hin zu den bergigen Anden.

SAISONKLASSIKER

JETZT IM ABO LESEN:

- 13 Ausgaben frei Haus
- Über 8 % Ersparnis
- Gratis-Heft bei Bankeinzug
- Plus Steckschlüsselsatz

Ihr Extra

MANNESMANN STECKSCHLÜSSELSATZ, 130-TEILIG

Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, Steckschlüsselsätzen, div. Bits u. v. m.

Zuzahlung 1,– €

Jetzt bestellen unter:

auto-motor-und-sport.de/abo

+49 711 32068888

Bei telefonischer Bestellung die Bestell-Nr. angeben: selbst lesen **175 1307**, verschenken **175 1308**

13 Ausgaben auto motor und sport mit 8 % Rabatt für zzt. nur 49,95 € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 3,84 €) inkl. MwSt. und Versand – zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage. Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb als leistenden Unternehmer.

Die Sieger der Autonis-Design-Leserwahl (v. l. n. r.): Piergiorgio Cecco, Chef von Maserati Deutschland; Ulrich Schäfer, Aston-Martin-Europa-Chef; Maximilian Missoni, Chef Exterieur-Design Volvo; Ralph Alex, Chefredakteur auto motor und sport; Wolf-Dieter Kurz, Leiter Produktgruppe Sportscars und SUV bei Mercedes; Robert Lesnik, Leiter Exterieur-Design bei Mercedes; Enzo Rothfuss, Leiter Interieur-Design bei Audi; Alister Whelan, Interieur-Design-Chef bei Jaguar; Klaus Bischoff, Chefdesigner bei Volkswagen; Michael Mauer, Leiter Design bei Porsche; Christian Bauer, Leiter Interieur-Design bei Mini; Birgit Priemer, Chefredakteurin auto motor und sport

Lesers Lieblinge

12 000 Teilnehmer bewerteten das Design von 95 Modellen und wählten ihre Lieblinge. Und mehr als 10 000 Leser halfen, die Car Connectivity Awards zu verteilen.

Es wurde viel gelacht und sogar auch mal die Konkurrenz gelobt. „Die A-Klasse hat ganz schön vorgelegt, und man muss an dieser Stelle auch mal wertschätzend sagen, dass unsere Wettbewerber einen hervorragenden Job machen“, lobte Enzo Rothfuss, Leiter Interieur-Design bei Audi. „Umso mehr freut es mich, dass wir von den Lesern als Marke mit dem besten Innenraum-Design ausgezeichnet wurden.“

Und diese Wahl dürfte so manchem der exakt 11 990 Leser – wie immer ist diese Zahl notariell testiert – nicht immer leichtgefallen sein. 95 neue Modelle in zehn Kategorien durften bewertet werden. Die Design-Favoriten erstrecken sich von der Kategorie Minicars (VW Up GTI), über Kleinwagen (Mini) und die Kompaktklasse (Mercedes A-Klasse) in die Volumenbringer in der Mittelklasse wie den Volvo V60. Die Kategorie Oberklasse gewann der Maserati Ghibli, der mit seinen Kurven wie Bella Italia wohl nicht alleine seine Kundschaft begeistert. Bei den Sportwagen liegt der Porsche 911 GT3 RS eine Nasenspitze vor dem Aston Martin Vantage. Die englische Traditionsmarke holte dafür den Sieg in der Kategorie Cabrios mit dem Aston Martin DB11 Volante. In der Kategorie der kompakten Geländewagen siegte der Jaguar E-Pace; bei den großen SUV kürten die Leser die Mercedes G-Klasse zum Sieger. Der BMW Zweier Active Tourer wurde für das schönste Van-Design ausgewählt.

Die bemerkenswert hohe Bewertung des VW Up GTI mit 46,9 Prozent überraschte Klaus Bischoff, Leiter Design bei Volkswagen, nicht wirklich. „Das Auto ist die Reinkarnation des GTI-Gedankens und sehr puristisch. Ein echter Pocket Rocket“, freute sich Bischoff. Auch Wolf-Dieter

1

2

3

4

5

6

7

8

Lob und Preise machten gute Laune: 1 Klaus Bischoff (VW); 2 Robert Lesnik (Mercedes) für die Designmarke des Jahres; 3 für das Design des Volvo V60 wurde Maximilian Missoni geehrt; 4 Christian Bauer nahm Auszeichnungen für BMW und Mini mit; 5 für den Maserati Ghibli erhielt Piergiorgio Cecco einen Autonis; 6 Marc Lichte (li.), Design-Chef von Audi, mit seinem Konzernkollegen Michael Mauer von Porsche; 7 Wolf-Dieter Kurz (Mercedes) und 8 Enzo Rothfuss (Audi) waren stolze Sieger

Kurz, Produktgruppenchef für Sportwagen und SUV bei Mercedes, antwortete auf die Frage, was er bei der neuen G-Klasse vielleicht anders machen würde: „Etwas ändern? Nein. Ich würde mir nur noch mehr Zeit nehmen, um damit den Schöckl rauf- und runterzufahren.“ Und meinte damit den 1445 Meter hohen Hausberg in Graz, eine traditionsreiche Mercedes-Teststrecke für Allradler.

Sein Kollege Robert Lesnik, Leiter Exterieur-Design bei Mercedes, nahm den Autonis in der Königsklasse mit nach Hause: Die Leser wählten Mercedes zur Designmarke des Jahres – vor Alfa Romeo, Volvo und Audi. Lesnik freute sich, dass die neue Design-Strategie die Wahrnehmung der Marke Mercedes so positiv beeinflusst hat: „Die E-Mobilität gibt neue Freiräume, die Proportionen zu verändern. Und ich kann nur sagen, wir haben noch viel vor.“

Car Connectivity Award

Schon zum fünften Mal durften die Leser der auto motor und sport auch ihre Meinungen zu den Technologien der Hersteller auf dem Weg zum vernetzten Auto abgeben.

10 514 Leser wählten ihre Favoriten in elf Kategorien. Die Teilnehmer an der Leserwahl waren überwiegend männlich, jeder zweite besitzt dabei ein Fahrzeug, das Baujahr 2015 oder jünger ist. Für die Leser steht nach wie vor die Sicherheit eines Autos an erster Stelle, gefolgt von Assistenzsystemen, Schadstoffausstoß und dem gesamten Bedienkonzept. Bei dieser Abfrage, so leiteten die Moderatoren aus der Redaktion, Dirk Gulde und Luca Leicht, launig ein, schaffe es das Thema Motor/Antrieb nicht mal mehr in die Top Ten der wichtigsten Kaufkriterien.

In fünf der elf Kategorien räumte dieses Mal Audi beim Car Connectivity Award die Preise ab. So wählten die Leser Audi in den Kategorien Navigationssysteme, Soundsysteme, bei den Assistenzsystemen im Bereich Komfort und Sicherheit sowie in der Kategorie Connected Cars zur Benchmark. Andreas Reich, bei Audi ver-

antwortlich für die Bedienung des MMI und dessen Connected-Funktionen, freute sich darüber, dass die Kunden immer öfter die Sprachbedienung nutzen und die Systeme inzwischen deutlich mehr Befehle sofort erkennen als früher. „Das wird mehr und mehr zu einem Differenzierungsmerkmal beim Autokauf“, so Reich.

Die neue Verbundenheit

Die Wettbewerber aus München nahmen drei Awards mit nach Bayern: BMW wurde von den Lesern in den Kategorien Telefonintegration, Smartphone-Apps und für ihr Bedienkonzept als führend angesehen. Alle drei Preise nahm Dieter May entgegen. Er verantwortet bei BMW den Bereich „Digital Products and Services“. BMW wurde in der Kategorie Telefonintegration für seine Apple-CarPlay-Vorbereitung ausgezeichnet.

In der Kategorie Smartphone-Apps siegte BMW mit BMW Connected (41 Prozent) vor der Mercedes-me-App (15,4 Prozent). Laut May scheuen sich auch deutsche Kunden immer seltener, Daten via App in die Fahrzeug-Cloud zu geben. „Nur bei der technischen Regulatorik gibt es noch Hürden im europäischen Markt zu überwinden“, verriet Dieter May.

In der Kategorie Entertainment und Multimedia siegte Daimler klar mit dem neuen MBUX-System (Mercedes-Benz User eXperience), welches jüngst in der A-Klasse debütierte. Den Award holte Andreas Unterweger ab, der die Entwicklung des MBUX bei Mercedes maßgeblich vorantreibt. „Was der A-Klasse-Kunde wünscht, wird zu 100 Prozent in unserem MBUX abgebildet“, sagte Unterweger. „Ich kann versichern, wir werden schnellstmöglich das MBUX-System auf alle Baureihen ausweiten.“

„Die Branche ernüchtert gerade bezüglich der Assistenzsysteme“

Günter Schiele, Audi

Die Ingolstädter haben mit dem Audi A8 in puncto Assistenzsysteme vorgelegt, haben aber für ihren Stauassistenten immer noch keine Betriebserlaubnis auf öffentlichen Straßen. Die Leser honorierten den Fortschritt trotzdem und wählten Audi in den Kategorien Assistenzsysteme Sicherheit und Komfort jeweils auf Platz eins. Günter Schiele, Chef über die Assistenten in den Audi-Modellen, gab unumwunden zu: „Die Branche ernüchtert gerade bezüglich der Assistenzsysteme.“ Die Technologie sei schon ziemlich ausgereizt, nun gehe langsam die Maschine in die Verantwortung. „Und da erfahren wir täglich neue Herausforderungen.“

Als zuverlässiger Gewinner erwies sich Tesla und holte erneut den Sieg in der Kategorie Connected E-Cars.

Text: Bettina Mayer
Fotos: Ingolf Pompe

CAR CONNECTIVITY AWARD

auto motor und sport-Redakteur Dirk Gulde überreichte den Car Connectivity Award in der Kategorie Preis-Leistungs-Stars an Romy Reincke. Sie verantwortet bei Volkswagen die (Weiter-) Entwicklung der VW-App We Park

Statt der Vernetzung von Fahrzeugen widmeten sich die Preisträger auch mal dem persönlichen Netzwerken beim anschließenden Gala-Dinner. Im Bild (von links): Luca Leicht (auto motor und sport), Norman Walden (Audi), Andreas Unterweger (Mercedes), Andreas Reich (Audi), Christoph Kost (Michelin), Philipp Hempel (Tesla), Dieter May (BMW), Romy Reincke (Volkswagen), Günter Schiele (Audi) und Dirk Gulde (auto motor und sport)

Philipp Hempel von Tesla freute sich über den Sieg bei den Connected E-Cars

Günter Schiele erhielt von auto motor und sport-Redakteur Luca Leicht eine Auszeichnung für den Audi A8

MotorKlassik

ELFER RAUS

Porsche 944 Turbo stellt sich dem Rivalen aus dem eigenen Haus

www.motor-klassik.de

Sowohl Porsche 911 als auch 944 Turbo besitzen identische Eckdaten: 250PS, 260km/h, 1.350kg. Macht der Vierzylinder bei halbem Preis das Rennen?

Die neue Motor Klassik. Jetzt im Handel oder unter:
+49 711 32068888 | motorklassik@dpv.de | ams.to/mkl-heft

Jedes Auto hat seine Geschichte.

Stuttgart

Derzeit eine Baustelle, in der ein ganzer Hauptbahnhof unter die Erde gebracht wird, steht die Stadt am Neckar für die reine Lehre vom Werden und Wirken der Automobilindustrie. Ein Besuch ist für Autofans einfach ein Muss.

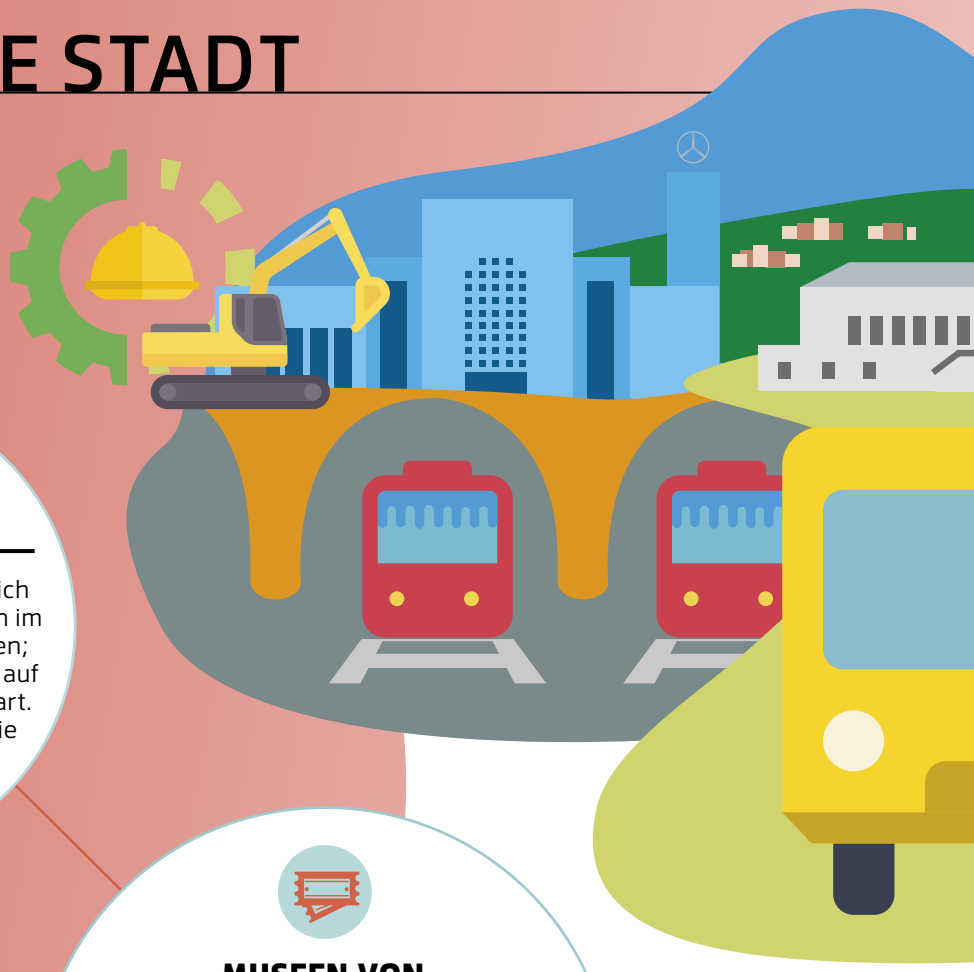
In Stuttgart, daran besteht kein Zweifel, schlägt das Herz der automobilen Welt. In Cannstatt, ältester Teil von Stuttgart, schraubte Gottlieb Daimler 1885 seinen Einzylinder in ein Zweirad und erfand so das Motorrad, und weil Daimler ein begabter Erfinder und Verkäufer war, folgten dem Reitwagen rasch eine Kutsche mit Motor, ein Motorboot und eine motorisierte Straßenbahn. Im Januar 1886 freilich hatte sich Carl Benz aus Mannheim sein benzingetriebenes Dreirad patentieren lassen, was gemeinhin als die Geburtsstunde des Automobils angesehen wird. 1926 fusionierten Daimler und Benz; der Technische Direktor war am Hauptsitz in Stuttgart-Untertürkheim damals ein gewisser Ferdinand Porsche, der Ende 1930 sein eigenes Konstruktionsbüro gründete, in der Kronenstraße 24 nahe dem Hauptbahnhof. Bei Robert Bosch, der sein Handwerk bei Emil Fein gelernt hatte, erfand Gottlob Honold die Zündkerze; das Werk elektrifizierte im Bosch-Areal mitten in Stuttgart die Benzinautos und brachte auch dem Dieselmotor durch seine Einspritzpumpen das manierliche Laufen bei. Wohin man sich in dieser Stadt auch wendet: Mercedes-Benz, Porsche, der Alu-Spezialist Mahle, Bosch, der Kühlerkönig Behr und viele andere Zulieferbetriebe haben aus Stuttgart bis heute die deutsche Autometropole schlechthin gemacht. Maybach begann schon 1909 im nahe gelegenen Bissingen mit der Produktion von Flugmotoren für den Grafen Zeppelin aus der Keplerstraße in Stuttgarts Mitte.

Der alte Landesflughafen zwischen Böblingen und Sindelfingen im Süden der baden-württembergischen Hauptstadt beherbergt seit Langem die Motorworld. Oldtimer privater Sammler präsentieren sich in gesicherten Glasboxen, der hier ansässige Klassikerhandel bietet jede Menge Oldies zum Erwerb, Gohm präsentiert die Ferrari, Lamborghini, Maserati und Bentley; McLaren und Rolls-Royce finden sich hier ebenso. Nebenan lockt Harley-Davidson mit den amerikanischen Urgesteinen der großvolumigen Motorradszene, und gewissermaßen alles vereinigend dehnt sich das große Mercedes-Produktionswerk nach Sindelfingen hinein. Genug von Autos? Stuttgart bietet mehr: Mit dem Cannstatter Wasen steigt in jedem Herbst eines der größten Volksfeste in der Republik, das Alte Schloss am Schillerplatz hält Ausstellungen über Kunst, Kultur und Geschichte bereit, am Schlossplatz trifft die Einkaufsmeile der Königstraße auf den gläsernen Kubus des neuen Stuttgarter Kunstmuseums, Schloss- und Rosensteinpark laden zum Vertreten der Beine ein und führen an Regierungsgebäuden, der Sternwarte, der Oper und einem Naturkundemuseum vorbei, und die am Neckar gelegene Wilhelma zieht Naturliebhaber mit dem Zoo und den Pflanzenhallen in ihren Bann. Einfach nur ein Helles aus einer Stuttgarter Brauerei gefällig? Ein Aufenthalt im kleinen Biergarten auf der Karlshöhe löscht den Durst, und hier bietet sich einer der schönsten Blicke auf Stuttgart – für alle, denen der Fernsehturm zu hoch ist.

613 000
Einwohner
zählt die Stadt am Neckar
207
Quadratkilometer
misst die Stadtfläche
310 000
Autos
hat Mercedes 2017
in Sindelfingen gefertigt
33 820
Porsche 911
hat das Werk 2017 in
Stuttgart produziert
8,3
Milliarden
Euro soll der neue
Hauptbahnhof unter der
Erde kosten – derzeit.
Preis nach oben offen
1800
unterschiedlich geformte
Glasscheiben ergeben
die Fensterbänder des
Mercedes Museums
423
Hektar Rebfläche
werden in Stuttgart genutzt –
zwei Prozent des Stadtgebiets

QUER DURCH DIE STADT

Stuttgart ist durch die Autobahnen A 8 und A 81 gut erreichbar – solange keine Staus herrschen. Und die herrschen oft: 2017 verbrachten Autofahrer in Stuttgart immerhin durchschnittlich 44 Stunden im Stau. Hier erfahren Sie, wie das Auto in Stuttgart wieder zum Vergnügen wird.



AUTOBAHNEN AUCH MAL MEIDEN

Im Süden der Stadt staut es sich gerne zwischen dem Flughafen im Osten und Leonberg im Westen; von Norden her klemmt es oft auf der Strecke Heilbronn–Stuttgart. Mit dem Navi-System über die Bundesstraßen 10, 14, 27 oder 29 ausweichen.

GÜNSTIG PARKEN

Parkplätze sind in Stuttgart knapper denn je, da zum Beispiel auch Gärtner in der Stadt gerne Straßenparkplätze in Blumenbeete umwidmen. Günstig sind die 625 Plätze im Hofdiener-Parkhaus in der Schellingstraße 25 b: Pro Tag werden 12 Euro fällig. Die Tiefgarage an der Schlossstraße 49 kostet 15 Euro pro Tag. In Degerloch verlangt etwa das P+R-Parkhaus Albstraße pro Monat nur 29,90 Euro; die Bus-und-Bahn-Zonen 10 und 20 und der Messe-Transfer sind inklusive.

MUSEEN VON MERCEDES UND PORSCHE

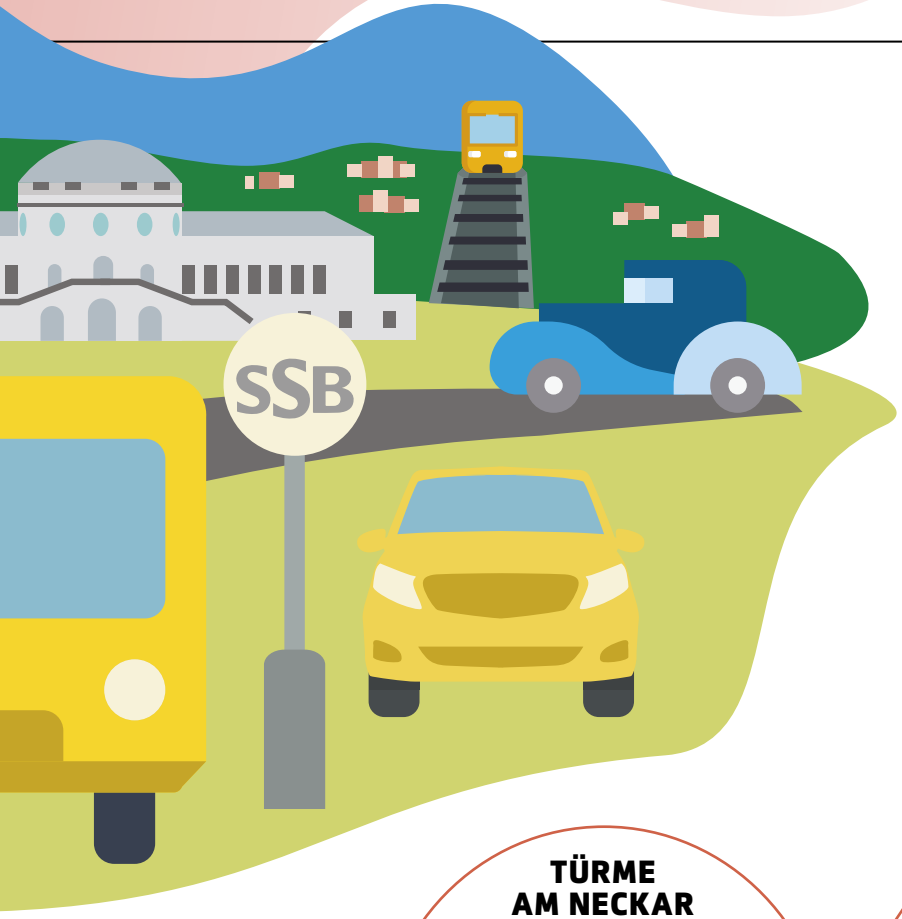
Für Oldtimer-Fahrer bietet das Mercedes Museum am Werkszugang Cannstatter Tor einen besonderen Service: Wer mit einem Klassiker auch anderer Marken anreist, parkt umsonst auf der kleinen Anhöhe direkt vor dem Museumseingang. Zum Porsche Museum in Zuffenhausen führt die S-Bahn-Linie 6 direkt (Station Neuwirtshaus/ Porsche-Platz).

THEODOR-HEUSS-STRASSE MIT BLITZERN

Automobile Flanierstrecke etwa nach großen Fußballspielen ist die Theodor-Heuss-Straße. Zwei gewaltige Blitzer überwachen das abends dort verordnete 30-km/h-Tempolimit.

SENTIMENTALE SOLITUDE

Zwischen Stuttgart und Leonberg im Südwesten liegt eine besondere Zeugin großer Motorsportmomente: die Solitude-Rennstrecke. Sie ist mit kleinen Änderungen bis heute als Landstraße kostenfrei ganz normal befahrbar, wobei für den kurvenreichen Abschnitt des Mahdentals in Anbetracht vieler Motorradunfälle seit Jahren nur noch Tempo 60 erlaubt ist. In der Linkskurve am Glemseck treffen sich am Wochenende die Zweiradpiloten zum Fachsimpeln. Mindestens eine Runde auf der Traditionsstrecke muss sein!



FAHRVERBOTE

Getrieben vom Abmahnverein der Deutschen Umwelthilfe, macht auch Stuttgart die Blutgrätsche gegen Autofahrer, etwa mit Dieseln bis zur Euro-5-Norm. Ab dem 1. Januar 2019 bleiben die älteren Diesel der Normen 1 bis 4 damit für die gesamte Umweltzone im Stadtbereich Stuttgart ausgesperrt, doch die Liste der Ausnahmen für Anwohner, Handwerker und Autos im öffentlichen Dienst ist lang. Besucherpech.

TÜRME AM NECKAR

Den besten Überblick über Stuttgart gestatten zwei Türme: Der Fernsehturm in Degerloch ist wieder zugänglich und bietet ein Restaurant in luftiger Höhe (letzte Auffahrt 22.30 h, Eintritt 7 Euro). Der Turm des Hauptbahnhofs steht gratis offen. In beiden Fällen mit toller Aussicht über die Neckarmetropole.

DIE ÖFFIS VON DER SSB

Der ÖPNV in Stuttgart obliegt Bussen und Bahnen, wobei sich der Schienenverkehr in S-Bahn und Stadtbahn (Mischung aus Straßenbahn und U-Bahn) gliedert. Darüber hinaus verbindet eine Zahnradbahn – kurz „Zacke" genannt – den Marienplatz im Süden mit dem 200 Meter höher gelegenen Stadtteil Degerloch. Der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) macht wie die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) Fahrpläne, Streckendiagramme und Tickets auch online zugänglich. Der „Ticketberater" auf der Website rechnet den günstigsten Tarif aus.

DAS SCHICKSAL VON LZ 4

Die Technikgeschichte von Stuttgart schließt auch die Luftfahrt mit ein. 1908 geriet der Zeppelin LZ 4 in Notlage, musste auf den Fildern landen und brannte schließlich bei Echterdingen aus. Graf Zeppelin, der im heute noch bestehenden Gasthaus „Hirsch" in Echterdingen logierte (Einkehr lohnt!), glaubte, ruiniert zu sein. Eine Spende des deutschen Volks finanzierte den Weiterbau der Luftschiffe: Fundraising in der Kaiserzeit.

Wussten Sie schon?

Das Classic Center von Mercedes-Benz befindet sich in Stuttgarts nordöstlicher Nachbarstadt Fellbach, an der Stuttgarter Straße 90: Hier werden Mercedes-Klassiker restauriert und verkauft.

CLEVER MIT APP

Ein Smartphone ist ein nützlicher Reisebegleiter. Ob als Kamera, als Landkarte, als Pfadfinder oder als persönlicher Assistent: Das Netz hält eine schier unendliche Fülle von Informationen für den Stadttrip bereit. Hier stellen wir Ihnen ein paar clevere Apps vor, die den Stuttgart-Aufenthalt komfortabel machen.

RABATT AN FEINSTAUB-TAGEN

Der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) bietet mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) in der Feinstaub-Saison vom 15. Oktober bis zum 31. März verbilligte Tagestickets an: Für zwei Zonen, für einen Stuttgart-Besuch völlig ausreichend, kostet die Tageskarte pro Erwachsenem dann nicht 7 Euro, sondern am Automaten nur noch 5,20 Euro. Wer per Handy oder online kauft, zahlt sogar nur 5 Euro. Eine Gesamt-Netzkarte gibt es pro Tag für 15,50 Euro (gültig bis 7 Uhr morgens am Folgetag), mit Feinstaub-Rabatt für 13 Euro. **www.vvs.de**

FERNSEHTURM STUTTGART

ELEKTRONISCHES FERNROHR

Die App über den Fernsehturm informiert umfassend. Toll die Zusatzfunktion mit eingeblendeter virtueller Realität auf dem Smartphone-Display: Sie zeigt an, welche Sehenswürdigkeiten in der Richtung liegen, in die der Betrachter vom Turm schaut. **www.fernsehturm-stuttgart.de**

ELEKTRISCH AUF ZWEI RÄDERN

Die blauen Motorroller zum elektrischen Cruisen auf den im ganzen Stadtgebiet bekannten Zweirädern werden wie die dazugehörige App von den Stadtwerken Stuttgart betrieben. 100 der blauen Flitzer stehen für City-Fahrten bereit – inklusive Botnang, Degerloch, Feuerbach, Sillenbuch, Teilen von Bad Cannstatt und Hohenheim sowie Vaihingen. Einmalige Grundgebühr 19 Euro, dann gelten 19 Cent pro Minute bzw. 59 Cent pro Kilometer. **www.stella-sharing.de**

TAXI ONLINE BESTELLEN

Die Gratis-App (bei iTunes und Google Play) funktioniert einwandfrei und ist extrem leicht zu bedienen: Wer ein Taxi ordert, kann den Weg des Wagens bis zum Bestellort verfolgen. Fester Tarif: Grundgebühr 3,10 Euro, bis 4 km 2,40 Euro pro km, darüber 1,90 Euro. Großraumwagen plus 6 Euro.

GÜNSTIG VON A NACH B

Moovel kombiniert in Stuttgart Bus- und Bahnlinien, flexiblen Shuttle-Service, Car2go und Taxis: Kostenlos registrieren, dann Standort und Fahrtziel auf dem Smartphone eintippen – und Moovel tüftelt alle Möglichkeiten aus, das Ziel schnell und günstig zu erreichen. Bezahlung per PayPal oder Kreditkarte.
www.moovel.de

CARSHARING MIT MERCEDES

Die einfache Art, per Smartphone ein Auto zur Verfügung zu haben, heißt auch in Stuttgart Car2go: Vom Smart über die Mercedes B-Klasse bis zum CLA/GLA reicht das Typenangebot des Daimler-Unternehmens. Die Registrierung kostet einmalig 9 Euro, der Kilometer im Smart Fortwo wird mit 29 Cent berechnet, 34 Cent beim CLA/GLA. Interessant die Paket-Angebote: Sechs Stunden kosten im GLA 53,90 Euro, der ganze Tag 79 Euro. Geht das Benzin zur Neige, wird auf Car2go-Kredit getankt ohne Extrakosten.
www.car2go.com

BESUCHER WERDEN INSIDER

Die App „Stuttgart geht aus“ gibt es in einer Light-Version kostenlos in den Apple- und Android-Stores, die Vollversion kostet 3,99 Euro. Da die besten Kneipen erfahrungsgemäß auch am vollsten sind, empfiehlt sich zum Beispiel die Möglichkeit, zu reservieren (z. B. im „Immer Beer Herzen“ oder im „Schlesinger“). Geheimtipp für Cocktails ist die kleine, aber feine „Schwarz Weiß Bar“ in der Wilhelmstraße 8 a.
www.stuttgartgehtaus.de

DER PERFEKTE KURZTRIP

Die Hauptstadt am Neckar bietet neben den Autowerken und -museen zum einen die Verführungen ihrer Weinkultur samt den passenden Küchenspezialitäten, andererseits auch Schwerpunkte bei historischer Architektur, dem Wilhelma-Zoo und renommierten Museen wie dem Linden-Museum oder der Staatsgalerie. Stuttgart ohne Fahrt auf dem Neckar wäre ein Versäumnis; immerhin hat hier Gottlieb Daimler seinen Motor auch im Boot präsentiert.

ANREISETAG

Mit dem Auto: Stuttgart liegt im Kreuz von A 8 (Karlsruhe–München) und A 81 (Heilbronn–Singen). Baustellen führen zu häufigen Staus, weshalb Ortsunkundige nicht ihren Ehrgeiz darin sehen sollten, alle interessanten Punkte in der Stadt auch mit dem Auto anzufahren. Am besten am Hotel parken und Bus und Bahn benutzen.

TAG 1

MORGENS

Fit ohne Gluten: Stuttgarts Mitte wird von der Königstraße und ihren Nebengassen dominiert. Eine geschätzte Frühstücksmeile ist die Calwer Straße mit der „Patisserie Isabella“ (Nr. 49, ab 9.30 h), die ihre Leckereien glutenfrei produziert.

VORMITTAGS

Mercedes-Benz Museum: Mit seinen 1800 individuell zugeschnittenen Fensterscheiben ahmt das Museum die Doppelhelix eines DNA-Stranges nach und spielt damit auf das Erbgut der ältesten Automobilfabrik der Welt an. Sieben Mythos- und fünf Collectionsräume führen durch die Geschichte des Automobils, wie nur Mercedes-Benz es bieten kann, etwa mit der Renngeschichte des Hauses in der packenden Steilkurve (außer montags 9–18 h, Eintritt 10 Euro, Mercedesstraße 100). Zu sehen sind jeweils um die 160 Klassiker mit festem Bestand und wechselnden Sonderausstellungen.

MITTAGS/NACHMITTAGS

Daimlers Gartenhaus: Im Cannstatter Kurpark an der Taubenheimstraße 13 steht ein altes Gartenhäuschen. Hier schuf Gottlieb Daimler seinen ersten schnelllaufenden Benzin-Einzylindermotor. Heute ist es Museum (Di.–Fr. ab 13 h, Sa./So. 11–17 h). Und da wir schon mal in Cannstatt sind: Am Neckar wartet der Neckar-Käpt'n auf Gäste für eine kleine Dampferrundfahrt auf dem Fluss. Gehört unbedingt zur Stuttgart-Visite (www.neckar-kaeptn.de).

TAG 2

VORMITTAGS

Porsche Museum: Am Porscheplatz 1 in Zuffenhausen fasziniert neben dem Werk und seinem Klinkerbau das im Januar 2009 eröffnete neue Porsche Museum. Architektonisch wagemutig

präsentiert es die Ahnen der legendären Sportwagen clean und solitär auf schmalen Podesten. Eine Glaswand ermöglicht Seitenblicke in die Museumswerkstatt, und sein Restaurant „Christophorus“ ist eine der ersten Adressen der Stadt für perfekte Steaks. Toll die Soundnächte: Gestartete Rennwagen rocken Zuschauer und Museum (nächster Termin 13. Oktober). Museums-Eintritt 8 Euro, geöffnet 9–18 Uhr.

MITTAGS

Besondere Orte: Auf dem Württemberg liegt über dem Neckar die Grabkapelle der Zarentochter Katharina. In Stuttgarts Mitte ist der uralte Hoppenlau-Friedhof sehenswert, und im Rosensteinpark lockt das Naturkundemuseum. Die Veitskapelle in Mühlhausen im Norden Stuttgarts trägt noch den Original-Bildschmuck von 1440 (www.veitskapelle.de).

Tipp: Neben dem Renitenztheater in der Büchsenstraße 26 liegt das „La Commedia“-Restaurant mit Zwei-Gänge-Business-Lunch zu fairen Preisen.

HOTEL

Top-Location für Autofans: In der Stuttgarter Motorworld (Böblingen, Graf-Zeppelin-Platz 1) lässt sich der Anreisetag perfekt beschließen. Die aus dem einstigen Meilenwerk hervorgegangene neue Kultstätte für Motorfreunde (l.) umfasst auch eine komfortable Best-Western-Herberge namens „V8 Hotel“: Die Zimmer sind mit originalen Autoteilen dekoriert, sodass es vorkommen kann, dass man sich zur Nachtruhe etwa in einen Cadillac-Kofferraum begibt. Die Preise liegen je nach Angebot zwischen 140 und 200 Euro pro Nacht; für 181 Euro hat das „V8“ auch eine Museumstour zu Mercedes und Porsche im Angebot, zwei Übernachtungen eingeschlossen. Spezielle Themenzimmer kosten 20 Euro Aufpreis. Im Zentrum von Stuttgart sind zum Beispiel das „Maritim“ (ab ca. 120 Euro), das Hotel „Rieker“ nahe dem Bahnhof (ab ca. 75 Euro), das beim Mercedes-Werk liegende „Hilton Garden“ (ab ca. 81 Euro) oder auch das „B & B“ in Bad Cannstatt zu empfehlen. Sparfüchse steigen im Hotel „Stern“ ab, in dem es ab ca. 35 Euro Zimmer gibt. 60er-Jahre-Stil zeigt das „Neotel“ (ab 62 Euro) mit Neoplan-Bus-Themenstube in Möhringen.

ABENDS

Entspannen in der Motorworld: Das alte Böblinger Flugfeld ist zum Mekka vieler Autofans im Südwesten geworden: Gohm bietet hier neue Ferrari, Lamborghini, Maserati und Bentley an; McLaren sowie Rolls-Royce sind ebenfalls vertreten, und der gut sortierte Oldtimer-Handel von Arthur Bechtel lockt zum Schauen und Schwärmen. Harley-Davidson verkauft Motorräder, und lukullische Reize aller Art warten auf Hungrige: „Da Signora“ (italienisch), „Tower 66“ (Steakhouse), „Wichtel“ (urige Hausbrauerei) und „Check Inn Foodport“ (international).

NACHMITTAGS

Mit der Zacke ab nach oben: Kuriosum auf Schienen: Vom Marienplatz schwingt sich die Straßenbahn als Zahnradzug hoch nach Degerloch. Tolle Stadtansichten und die Weinberge faszinieren. Am Südheimer Platz im Tal fährt eine fossile Standseilbahn hinauf zum Waldfriedhof. Hier besorgte sich einst Konrad Kujau Asche aus alten Urnen, um sie dem „Stern“-Reporter Gerd Heidemann als des Führers Reste zu verkaufen. Danach schrieb Kujau die Tagebücher.

ABENDS

Besenwirtschaft muss sein: Ab Herbst dürfen Winzer ihren Wein in ihren Stuben direkt verkaufen, dazu gibt’s eine deftige Mahlzeit aus dampfenden Riesentöpfen in der Küche, etwa Weinkraut und eine Bratenscheibe. Ein Besen an der Tür zeigt die Saison an. Einen der unterhaltsamsten Besen mit vielen Darbietungen führt Jürgen Krug an der Wildensteinstraße 24. Unbedingt anmelden: www.besenwirtschaft-krug.de

NACHTKULTUR

Ein Theater legt an: An der Cannstatter Überkinger Straße ist das Theaterschiff „Frauenlob“ vertäut: In seinem umgebauten Laderaum mit kompakter Bühne werden Kabarett, Comedy und Theater gespielt, es darf auch getafelt werden (www.theaterschiff-stuttgart.de).

NACHMITTAGS

Second Hand Records: Gleich neben der Motor Presse Stuttgart betreibt Rainer Rupp in der Leuschnerstraße 3 einen der größten Vinyl-LP-Shops der Welt. Kultiger kann man Platten nicht kaufen.

ABENDS

Himmel und Erde: Jahrelang hatte der Brandschutz den Stuttgarter Fernsehturm in der Mangel, jetzt dürfen Besucher wieder empor zum Restaurant (144 Meter) mit dem fantastischen Blick (Degerloch, Jahnstraße 120). Der Eintritt kostet sieben Euro, geöffnet ist täglich bis 23 Uhr (letzte Auffahrt 22.30 h).

Geheimtipp: schöne Biergärten
„Tschechen & Söhne“ (Humboldtstr. 44, Karlshöhe), „Neckarblick“ (Im Schleifrain 1), „Katzenbacher Hof“ (Katzenbacher Hof 1)

ABENDS

Exotisch oder Schwäbisch: Die beste vietnamesische Küche der Stadt bietet das „Noir“ am Marienplatz (Tübinger Straße 92); schwäbische Spezialitäten zu ausgesuchten Weinen gibt’s in der „Weinstube Fröhlich“, Leonhardstraße 5.

Text: Malte Jürgens
Fotos: www.flaticon.com, Adobe Stock, Daimler, Dino Eisele, iStock, Malte Jürgens, Motorworld, Neckar-Käpt’n, Picture Alliance, Porsche, Arturo Rivas

Vom Jäger und Gejagten

Die Rollen bei den sportlichen Kleinwagen sind klar verteilt: Der Polo GTI mimt den gepflegten Kraftzwerg, der Fiesta ST den Rabauken. Sein Turbomotor hat zwar einen Zylinder weniger, kommt aber ebenfalls auf 200 PS. Also: Wer jagt jetzt wen?

Zur Abwechslung schieben wir das Thema Raumangebot und Funktionalität erst mal beiseite. Da hat der Normalo-Polo ohnehin schon oft bewiesen, dass er kaum zu schlagen ist. Nein, heute geht es primär um Fahrspaß, denn die sonst so vernünftigen Protagonisten Ford Fiesta und VW Polo treten hier im Sportlerdress als ST beziehungsweise GTI an. Starten wir also gleich ins Fahrspaßkapitel.

Laut Kfz-Schein leisten die beiden Kleinwagen jeweils genau 200 PS. Allerdings entspringen die Pferdchen recht unterschiedlichen Ställen. Beim VW sorgt ein aufgeladener Zweiliter-Vierzylinder mit kombinierter Direkt- und Saugrohreinspritzung dafür, dass alle Rösser ab 4000/min versammelt sind. Bereits bei 1500/min liegen 320 Newtonmeter Drehmoment an. Im direkten Vergleich fehlen dem Ford 30 Newtonmeter, ein halber Liter Hubraum und ein ganzer Zylinder. Mehr noch: Im Teillastbereich läuft der Fiesta ST sogar nur auf zwei Zylindern. Bemerkbar macht sich das jedoch nur im etwas geringeren Testverbrauch von 7,5 Litern Super auf 100 Kilometer, 0,3 Liter weniger als beim Polo.

IM VERGLEICH

FORD FIESTA ST:
200 PS, 290 Nm, ab 22 100 Euro; Basispreis Baureihe: 10 900 Euro

VW POLO GTI:
200 PS, 320 Nm, ab 23 950 Euro, Basispreis Baureihe: 13 300 Euro

Renn-Feeling im Paket

Dank des 950 Euro teuren Performance-Pakets bringt der ST nicht nur eine Differenzialsperre an der Vorderachse mit, er gibt auch dem Fahrer im Cockpit die idealen Schaltpunkte vor und unterstützt per Launch Control beim Kavalierstart. Bei aktiviertem Startmodus und voll durchgedrücktem Gaspedal pegelt sich die Drehzahl bei 3500 Touren ein, und wenn dann der linke Fuß von der Kupplung rutscht, sprintet der Ford in 6,6 Sekunden auf Tempo 100. Auch wenn er damit die Werksangabe um knapp ein Zehntel verfehlt, ist das ein enormes, vor allem akustisches Spektakel.

Der Dreizylinder entwickelt erst bei 6000 Umdrehungen sein volles PS-Potenzial und veranstaltet auf dem Weg dorthin ein künstlich verstärktes, aber keineswegs unnatürlich klingendes Konzert. Die Gänge des manuellen Sechsganggetriebes rasten unglaublich leicht auf kurzen Wegen ein – echte Handarbeit, die Spaß macht und an deren Präzision in dieser Klasse kaum einer rankommt.

Vor allem nicht der Polo, denn anders als beim Vorgänger gibt es für den GTI vorerst kein Schaltgetriebe, und das ist bei einem sportlichen Kleinwagen tatsächlich ein Manko. Mag sein, dass der Doppelkuppler schneller die sechs Gänge wechselt, doch ein Teil der Emotionen geht dabei verloren. Zumal das Doppel-

Akustisch präsent schiebt der Dreizylinder den Fiesta an. Der VW-Vierzylinder macht weniger Getöse und geht fast genauso gut

kupplungsgetriebe übertrieben hektisch agiert und beim Anfahren schwächelt. Ärgerlich für sportlich ambitionierte Fahrer: Selbst im manuellen Modus überstimmt das DSG die eigene Gangwahl, schaltet im Begrenzer automatisch hoch. Paddelbefehle werden zwar fix umgesetzt, doch der eigentliche Schaltvorgang dauert etwas länger, als er müsste.

Auch ohne Launch Control lässt sich der Polo an der Startlinie festbremsen. Gefühlt stürmt er nicht so vehement aus dem Startblock, dreht zielstrebig, aber nicht euphorisch. Gemessen bleibt er trotz knapp 100 Kilogramm Mehrgewicht auf Augenhöhe und unterbietet damit sogar seine Werksangabe. Bei Zwischenspurts ist er auf die Zehntelsekunde gleich schnell und kann in der Spitze mit 237 sogar um fünf km/h enteilen.

Trotz schärferer Fahrwerksabstimmung bleibt der GTI einer, der es gern allen recht machen und niemanden überfordern will. Während sich der ST auf der Landstraße mit Inbrunst in jede Kehre wirft, gern mal das kurveninnere Hinterrad hebt, sich mittels Torque Vectoring und optionalen Sperrdifferenzials an der Vorderachse durch die Kurven ziehen lässt, bleibt der Polo lange neutral. Im Grenzbereich fällt er eher ins Untersteuern und lässt das ESP seinen Job machen. Das mag sicher sein, ist jedoch für sportlich ambitionierte Fahrer etwas enttäuschend.

Fiesta, ein Lenkerlebnis

Gleiches gilt für die Lenkung. Beim Polo ist sie zwar direkt, aber weniger spitz ausgelegt, wirkt synthetischer und erzählt dem Fahrer in der Folge nicht ansatzweise so viel über Fahrbahnbeschaffenheit und den Grip an der Vorderachse. Das Letzterer beim Fiesta auf einem so bestechend hohen Niveau liegt, ist unter anderem den Michelin-Supersport-Reifen zuzusprechen, die sonst eher auf Autos mit mindestens doppelter Leistung montiert sind.

Und so wechselt der ST auf der Teststrecke fast sieben km/h schneller die Pylonengassen des doppelten Spurwechsels. Oder um das besser einzuordnen: Der aktuelle Porsche 911 Carrera S ist nur einen km/h schneller. Dabei hilft natürlich, dass sich das ESP im Track-Modus anders als beim VW komplett deaktivieren lässt, der Fahrer dann aber wissen sollte, was er tut. Die Bremse des Ford hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck: Sie verzögert gut und konstant, wird allerdings bei starker Beanspruchung schnell sehr heiß.

Auch in anderen Disziplinen sammelt er weniger Punkte als der VW. Zum einen bietet der Polo bei nahezu identischen Außenabmessungen

111
Euro
kostet jedes PS beim Fiesta ST. Für den Polo GTI sind 200 mal 120 Euro nötig. Dafür gibt es zusätzlich zwei Fondtüren und ein Doppelkupplungsgetriebe

Ford Fiesta ST

mutiert dank Sperrdifferenzial zum Kurvenstar und betört innen wie außen mit Klappenauspuff-Sound

Drei Fahrmodi sind serienmäßig. Auch ohne aufpreispflichtiges Leder packen die Recaros fest zu. Einer von drei Zylindern arbeitet nur in Teilzeit. Die schicken 18-Zöller (extra) ummanteln eigens angemischte Supersportreifen von Michelin

Kurvige Landstraßen sind ST-Revier, da hat der kleine GTI Mühe, dranzubleiben

VW Polo GTI

sorgt innen mit roten Akzenten für sportliches Flair. Der Sound ist eher farblos

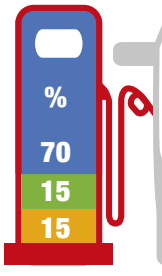
In GTI-typisch karogemusterten Stühlen sitzt man erstaunlich komfortabel. Bunt animierte Digitalinstrumente kosten 400 Euro extra. Der Vierzylinder gibt sich eher bedeckt

146 km/h

schnell durcheilt der Fiesta ST mit abgeschaltetem ESP den doppelten Spurwechsel. Der Polo GTI ist sieben km/h langsamer, auch weil sich sein ESP nie vollständig deaktivieren lässt

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

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



	Ford Fiesta ST	VW Polo GTI
	7,5	7,8
	7,2	7,6
	5,9	6,0
	10,4	10,7

innen mehr Raum und eine bessere Qualitätsanmutung. Dank der serienmäßigen Fondtüren ist er vielseitiger, obwohl die optionale Beats-Soundanlage Kofferraumvolumen kostet. Ford bietet den ST für 800 Euro mehr zwar auch als Viertürer an, doch manche Sicherheitsfeatures des normalen Fiesta wie eine Fußgängererkennung, den automatischen Abstandshalter und den automatischen Einparkassistenten gibt es nicht für das sportliche Topmodell.

Serienmäßig sind dagegen Recaro-Sitze mit hervorragendem Seitenhalt, die allerdings bei einem Body-Mass-Index jenseits der 25 problematisch werden könnten. Und da wir gerade über Komfort sprechen: Im GTI sorgen Verstelldämpfer auf Knopfdruck für einen durchaus harmonischen Federungskomfort, selbst im Sportmodus spielt er nie den harten Hund. Der ST hingegen federt nicht mehr als unbedingt nötig, schluckt vor allem grobe Fahrbahnunebenheiten nicht in aller Konsequenz. Zudem ist er schlechter gedämmt als der Polo.

Der Preis für die Leistung

Gemessen an ihrer Leistung und Ausstattung sind die Kleinwagen fair eingepreist. Der Fiesta ST steht bereits ab 22 100 Euro in der Preisliste, was rund 111 Euro pro PS entspricht. Im Testwagen kommen allerdings 2800 Euro für das Leder-Exklusiv-Paket hinzu, das dem ST neben belederten Sportsitzen eine Klimaautomatik, ein Soundsystem, das große Navigationssystem und 18-Zoll-Felgen beschert. Wichtiger erscheinen jedoch LED-Scheinwerfer (750 Euro) sowie das für Sportfahrer unabdingbare Performance-Paket (950 Euro).

Da der Polo nur als Viertürer und mit DSG zu haben ist, kostet er mindestens 23 950 Euro, macht also rund 120 Euro pro PS. Selbst mit optionalen 18-Zöllern (450 Euro) und Sport-Select-Fahrwerk bleibt er fast 2000 Euro unter dem punkterelevanten Preis des Fiesta. Um den VW auf das nahezu vollausgestattete Niveau des Ford-Testwagens zu bringen, sind jedoch einige weitere Kreuzchen im Konfigurator nötig. Und da Extras in Wolfsburg meist mehr kosten als in Köln, ist ein vergleichbarer GTI dann wieder etwas teurer.

In der Summe der Eigenschaften steht der vernunftbetonte Polo am Ende als Sieger da, doch das werden die Fans dem herrlich unvernünftigen Fiesta ST sicher verzeihen.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Hans-Dieter Seufert

DATEN UND auto motor sport-MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Ford Fiesta ST	VW Polo GTI
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1497	1984
Leistung	kW (PS) bei 1/min	147 (200) 6000	147 (200) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	290 bei 1600	320 bei 1500
Kraftübertragung		Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsgang-DKG
Testwagenbereifung		205/40 R 18 Y Michelin Pilot Super Sport	215/40 R 18 Y Michelin Pilot Sport 4
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung	kg	1206/429	1303/477
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4068 × 1783 (1941) × 1469	4067 × 1751 (1964) × 1438
Radstand	mm	2493	2549
Wendekreis links/rechts	m	11,3/11,2	10,7/10,8
Gepäckraum	l/VDA	311/1093	305/1079
Anhängelast/gebremst	kg	–/–	670/1200
Innenbreite vorn/hinten	mm	1385/1340	1450/1410
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1025/905	1025/970
Normsitzraum	mm	660	700
Verbrauch/Reichweite/CO_2			
Testverbrauch	l/100 km	7,5	7,8
ams-Eco		5,9	6,0
ams-Pendler		7,2	7,6
ams-Sportfahrer		10,4	10,7
CO_2-Ausstoß im Test	g/km	174	181
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Super Plus	Super
Stadt/über Land/gesamt		7,6/5,1/6,0	7,7/4,9/5,9
WLTP-Verbrauch		6,8	–
Schadstoffeinstufung		Euro 6d-Temp	Euro 6b
CO_2-Ausstoß (NEFZ/WLTP)	g/km	136/158	134/–
Effizienzklasse		D	C
Tankinhalt	l	42	40
Reichweite	km	560	512
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		4,6	4,7
0 – 100 km/h		6,6	6,6
0 – 120 km/h		9,0	9,1
0 – 130 km/h		10,4	10,5
0 – 140 km/h		12,2	12,1
0 – 160 km/h		16,1	16,2
0 – 180 km/h		22,3	21,8
0 – 200 km/h		30,5	30,8
0 – 400 m		14,7	14,8
Zwischenspurt	s		
60 – 100/80 – 120 km/h		3,4/4,4	3,4/4,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	232	237
Bremswege			
aus 100 km/h kalt	m	35,3	35,7
aus 130 km/h kalt/warm		61,3/62,1	60,3/61,1
aus 170 km/h kalt		105	106
Innengeräusche			
bei 80 km/h	letzter Gang	73	68
bei 100 km/h	dB(A)	73	71
bei 130 km/h		74	73
bei 160 km/h		77	76
bei 180 km/h		79	77
Fahrversuche			
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	66,7/69,0	67,2/67,4
doppelter Spurwechsel	km/h	146,1/147,2	139,4/140,4
Fahrdynamikbewertung		◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkpräzision	indirekt/direkt	●	●
Balance	unter-/übersteuernd	●	●
ESP	konservativ/sportlich	●	●
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	●	●
Kosten			
Festkosten	Euro		
Steuer		156,–	118,–
Haftpflicht		399,–	376,–
Teilkasko[1]		262,–	172,–
Vollkasko[2]		495,–	406,–
Unterhaltskosten im Monat[3]			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	283,–	275,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	502,–	493,–
Grundpreis	Euro	22 100,–	23 950,–

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB; [3] ohne Wertverlust

FAZIT

Eigenschafts-Sieger

1 VW

Die umfangreiche Sicherheitsausstattung, mehr Platz und höherer Komfort bescheren dem GTI den Sieg. Doch bei den fahrdynamischen Eigenschaften hat er hier das Nachsehen.

2 FORD

Mit seinem quirligen Antrieb, knackiger Schaltung, straffem Fahrwerk und messerscharfer Lenkung geht der ST keine Kompromisse ein und verliert trotzdem nur knapp.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		VW Polo GTI	Ford Fiesta ST
Karosserie			
Raumangebot	(20)	9	6
Außenabmessungen	(5)	2	2
Kofferraum	(15)	4	4
Zuladung	(10)	6	6
Variabilität/Funktionalität	(10)	7	5
Instrumente/Anzeige	(5)	4	4
Bedienung	(15)	12	11
Rundumsicht	(10)	7	7
Qualitätsanmutung	(10)	9	8
Summe	**(100)**	**60**	**53**
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistenz	(40)	15	11
Licht	(10)	5	5
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	4	4
Bremsweg kalt (130 km/h)	(5)	2	2
Bremsweg warm (130 km/h)	(10)	4	4
Bremsweg (170 km/h)	(5)	4	4
Pedalgefühl	(5)	4	5
Fahrsicherheit	(15)	15	14
Summe	**(100)**	**53**	**49**
Komfort			
Federungskomfort	(25)	15	12
Sitze vorn	(15)	13	14
Sitze hinten	(10)	8	8
Multimedia	(20)	16	12
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	6	0
Klimatisierung	(10)	7	6
Innengeräusch-Messwerte	(5)	2	2
Geräuscheindruck	(5)	4	4
Summe	**(100)**	**71**	**58**
Antrieb			
Laufkultur	(10)	8	8
Durchzugskraft	(10)	8	8
Leistungsentfaltung	(5)	4	5
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	8	10
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	8
Zwischenbeschleunigung	(5)	4	4
Testverbrauch	(20)	10	11
Lademöglichkeiten	(10)	–	–
Reichweite Elektro	(10)	–	–
Reichweite	(5)	2	2
Summe	**(100)**	**52**	**56**
Fahrverhalten			
Fahrdynamik	(20)	12	13
Handling/Fahrspaß	(25)	21	24
Lenkung	(20)	18	19
Wendekreis	(10)	3	3
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	11	13
Geradeausl./Windempf.	(10)	8	8
Summe	**(100)**	**73**	**80**
Umwelt			
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(35)	19	19
Emissionen nach NEFZ	(10)	5	5
Abgasreinigung	(5)	0	5
Summe	**(50)**	**24**	**29**
Eigenschaftswertung	**(550)**	**333**	**325**
Kosten			
Grundpreis*	(25)	25	22
Ausstattung*	(10)	4	10
Aufpreisgestaltung	(5)	3	4
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	10	8
Wart./Reparatur 100 000 km*	(15)	14	15
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	15	15
Garantie	(10)	3	3
Summe	**(100)**	**81**	**84**
Gesamtwertung	**(650)**	**414**	**409**

* Bester erhält volle Punktzahl

1 2

Die Ergonomie ist nun wirklich keine Grundtugend des Camaro

Serie: Warum nicht mal einen …

Chevrolet Camaro

453 PS, 617 Nm, 6,2-Liter-V8 – viel mehr muss man zu diesem Auto nicht wissen. Der Camaro transportiert den traditionellen American Way wie kaum ein anderes Auto.

So genau weiß ich das gar nicht mehr, wann der Camaro in meinem automobilen Unterbewusstsein einparkte. Womöglich war es das dunkelblaue SS-Cabrio mit den weißen Streifen und dem 350er Motor aus meinem ersten Autoquartett. Oder später das blassgelbe Coupé aus dem sehr zu Unrecht in Vergessenheit geratenen Film „Gumball Rally" von 1976.

Das Film-Coupé ist vermutlich ein 73er, so genau lässt sich das nicht sagen. Noch heute kursiert das Gerücht, der Wagen hätte während der Dreharbeiten einen Motorschaden erlitten, woraufhin die Filmcrew einen Camaro mietete und kurzerhand den Motor aus dem Mietwagen in das Filmauto und wieder zurück schraubte. Warum ich Ihnen das jetzt erzähle? Weil Sie dann möglicherweise besser verstehen, was ich an dem Camaro so mag.

Die Antwort auf den Mustang

1966 etwas überhastet als Antwort auf den Sensationserfolg des Ford Mustang auf den Markt geworfen, behauptet er sich bis heute im Programm des General-Motor-Konzerns – eine der wenigen Konstanten in einer nicht immer stringenten Modellpolitik. Obwohl sie es ja beinahe geschafft hätten, den Camaro zu killen: Ab 2002 klafft eine Lücke in der Modellhistorie. Erst 2006 gibt es ein Camaro Concept, entworfen vom aus Korea stammenden Designer Sangyup Lee. Die auf verschiedenen Messen präsentierte Studie ist ein Publikumshit, seit Herbst 2009 wird sie mehr oder weniger unverändert in Serie gebaut.

Auch die seit dem Modelljahr 2016 gebaute sechste Generation folgt in wesentlichen Zügen dem Entwurf von 2006. Der neue Camaro ist kantiger, wirkt noch eine Spur herber als die Vorgängerbaureihe. Gerade im flitterigen Schwarz-Metallic des Testwagens blickt das 2+2-sitzige Coupé schon sehr böse auf den es eher zäh umströmenden Stuttgarter Stadtverkehr. Das Auto fremdelt ein wenig in dieser Stadt mit ihren Baustellen, Staus, Hügeln und engen Tempo-30-Zonen.

Schwarz käme beim Camaro für mich nicht infrage. Ich konfiguriere mir einen in Rot, hätte am liebsten die beiden weißen Streifen dazu. Die gab es bis vor ein paar Monaten noch – nun hat Chevrolet leider der Mut verlassen, Rallyestreifen anzubieten. Macht alles zusammen 53 400 Euro. Ja, natürlich mit Achtzylinder, da regt mich doch schon die Frage auf! Ein anderer Antrieb wäre beim Camaro einfach unpassend.

Zwar gibt es für knapp 8000 Euro weniger auch noch eine Version mit Vierzylinder-Turbomotor und 275 PS, doch an einem falscheren Ende könnte man bei diesem Auto gar nicht sparen. 6,2-Liter-V8 mit 453 PS und Automatikgetriebe also, denn auch das hölzern operierende Schaltgetriebe muss man sich hier nicht unbedingt antun.

Der Achtzylinder gibt – egal bei welcher Drehzahl und Zahnradpaarung – immer reichlich Power an die Hinterräder ab. Ohne dabei das übermotorisierte Monster zu geben, obwohl er sich mitunter so anhört. Die Leistungsabgabe ist gut dosierbar. die Reaktion auf Gasbefehle feinfühlig und spontan.

Dass der Camaro bei fixerer Landstraßenfahrt etwas sperrig wirkt, liegt schließlich nicht an ihm, sondern an den Straßen. Die sind nun mal hier in Europa etwas beengter als in seiner Heimat. Schnelles Cruisen passt besser zu ihm, denn sehr hohe Autobahngeschwindigkeiten mag er ebenfalls nicht so besonders.

Die Hinterachse wirkt bei kurzen Unebenheiten zickig, und der Geradeauslauf hat die einstige Unbestimmtheit immer noch nicht vollends abgelegt. Und nein, das stört in diesem Auto kein bisschen.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Viersitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe 4784 x 1897 x 1340 mm, Radstand 2812 mm, Leergewicht 1659 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 245/40 R 20, hinten 275/35 R 20.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Achtgangautomatik.

Motor

Achtzylinder-V-Motor, Hubraum 6162 cm³, Leistung 333 kW (453 PS) bei 5700/min, max. Drehmoment 617 Nm bei 4600/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 4,4 s
Höchstgeschwindigkeit.....290 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ) .....SP 11,1 l/100 km

Grundpreis

Chevrolet Camaro Coupé 6.2 V8 52 600 Euro

„I've got a '69 Chevy with a 396, fuelie heads and a Hurst on the floor ..."

Bruce Springsteen, „Racing In The Streets"

Schon deswegen nicht, weil es gerade Springsteen vom Smartphone streamt. Das ist natürlich kein Zufall, vermutlich gibt es keine Musik, die besser zum Camaro passt als Springsteens 1979er Album „Darkness On The Edge Of Town" und den Song „Racing In The Streets".

Für den Fall, dass Sie sich immer gefragt haben, was die ersten Zeilen des Texts bedeuten: 69er Chevy mit 396er Bigblock dürfte klar sein, die Hurst-Schalteinheit ebenfalls. Mit den „fuelie heads" sind die Zylinderköpfe aus der Einspritzversion der Corvette (Fuel Injection) gemeint. Die hatten üppigere Ventilquerschnitte und waren deswegen bei Tunern sehr beliebt. Was Bruce allerdings nicht bedachte: Die Corvette-Köpfe passen nur auf den Smallblock-V8, nie im Leben auf einen 396er.

Da spielt die Musik

Trotzdem: Die Musik ist wunderschön, aber Sie wollen ja lieber mehr über den Camaro lesen. Dessen Achtzylinder hat zwar keine Fuelie Heads, aber Zylinderköpfe und Motorblock aus Alu-Legierung, Zylinderabschaltung, Spritzölkühlung für die Kolbenböden, eine bedarfsgesteuerte Ölpumpe, variable Ventilsteuerung sowie Benzindirekteinspritzung. Gleichwohl gehört er zur Familie der Smallblock-V8 und hat wie der gelbe Film-Camaro und der Chevy aus dem Springsteen-Song eine zentrale Nockenwelle sowie eine Crossplane-Kurbelwelle.

Im Leerlauf verfällt der LT1-V8, der in gleicher Ausbaustufe auch in der Corvette zum Einsatz kommt, in den typischen, scheinbar holprigen Leerlauf. Und wenn Sie für ein paar Sekunden die Augen schließen, dann spüren Sie vielleicht, wie das Drehmoment des Achtzylinders gegen den Wandler drückt, so als könne er das Losfahren nicht erwarten.

Was ich damit sagen will: Der Charme des Camaro besteht darin, dass er sich als einer der wenigen Überlebenden in der US-Autoindustrie beim Fahren noch ein wenig so anfühlt wie ein amerikanisches Auto. Natürlich fährt und bremst er um Welten besser als jedes Muscle-Car von früher, doch dieses Flair des Provisorischen, der nonchalanten Unperfektion hat er sich bewahrt.

Aber wahrscheinlich war das gar keine Absicht, und die Chevrolet-Entwickler wollten den Wagen viel perfekter haben. Glück gehabt!

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Ingolf Pompe

Bettina Mayer schildert regelmäßig wirtschaftliche Zusammenhänge und beleuchtet Hintergründe, über die die Autoindustrie manchmal lieber schweigt

E-Motion in Hockenheim

Private Investoren wollen den Hockenheimring zum Erlebniszentrum für E-Mobilität umbauen. Ein namhafter Sportwagenhersteller zieht mit: Porsche.

Beim Sportwagenbauer geht es Schlag auf Schlag: Gerade verkündete Porsche-Chef Oliver Blume das Aus für alle Dieselmotoren in seinem Modellprogramm, schon flattert die Einladung zur Grundsteinlegung des neuen Porsche Experience Center am Hockenheimring ins Haus. Und nur ganz versteckt wird klar, um was es sich bei diesem Projekt handelt: „... den Anforderungen des Porsche Mission E Rechnung tragen". Dieser hört ja inzwischen auf den Namen Taycan und wird in Porsches 70-jähriger Historie zu einem Meilenstein.

Ende 2019 soll das weltweit siebte Porsche Experience Center fertig sein – und es unterscheidet sich erheblich von den anderen in Shanghai, Los Angeles, Silverstone oder Leipzig. Denn im Schulterschluss mit dem strategischen Investor Emodrom Group unterstützt Porsche Deutschland damit den Hockenheimring finanziell und inhaltlich bei der Weiterentwicklung und hat sich dem gemeinsamen Ziel verschrieben, das Thema E-Mobilität wesentlich näher zu den Kunden zu bringen.

Hinter der Emodrom Group verbergen sich Thomas Reister und Tim Brauer. Beide sind geschäftsführende Gesellschafter, die seit 2012 über Konzepten brüten, wie es mit dem Hockenheimring weitergehen könnte. Und bei wem gleich Assoziationen zur jüngeren Historie des Nürburgrings hochkommen, dem antworten sie: „Wir bekommen keinen Euro an Fördermitteln. Alle Aktivitäten hier sind rein privatwirtschaftlicher Na-

Architektonisch trägt das neue Experience Center die gleiche Handschrift wie alle anderen

Etwa 35 Mio. Euro investiert die Emodrom Group; Porsche mietet Gebäude und Außenfläche zurück

tur und selbstverständlich in enger Abstimmung mit der Hockenheim-Ring GmbH.“ Fokus aller Bemühungen sei es, „ein Leuchtturmprojekt zu etablieren“, so Reister. „Wenn wir die politischen Ziele der Fahrzeugzulassungen mit E-Antrieben in den kommenden Jahren erreichen wollen, müssen wir in erster Linie die Verbraucher umfassend informieren und vor allem emotional ansprechen, damit die notwendigen Impulse aus dem Markt kommen.“

Testival Ende Oktober

Die künftige E-Kundschaft lädt Reister erstmalig Ende Oktober zum E4-Testival an den Hockenheimring. Es soll die erste Messe für Elektromobilität aller Art in Europa werden. An zwei Wochenendtagen präsentieren verschiedenste Hersteller ihre Produkte – vom E-Auto über E-Bikes bis zu E-Scootern. Der Grand-Prix-Kurs am Hockenheimring ist dann auch Teststrecke, aber eben für Jung und Alt. Alles rund um Elektromobilität soll nicht nur erklärt werden – „die Besucher dürfen es wirklich erfahren“, sagt Reister, „und zwar im wahrsten Sinne des Wortes“.

Nur ein Prozent aller Autofahrer in Deutschland kam nach Reisters Wissen bis dato mit einem E-Auto in Berührung. Kein Wunder also, dass man sich mit dem Verkauf von elektrifizierten Fahrzeugen bislang schwertut. Selbst Brancheninsider seien oft noch ziemlich jungfräulich unterwegs, wenn es um eigene Erfahrungen mit E-Fahrzeugen geht. Reister muss das wissen, denn neben dem Immobilien- und Eventprojekt Hockenheimring betreibt er auch noch die Emodrom Academy, die sich unter anderem künftig auf Schulungen rund um Verkauf und Reparatur von Elektrofahrzeugen spezialisiert. „Wir haben eigentlich nur den Wunsch unserer Kunden aufgenommen“, sagt Reister. Und errichtet nun eine „realitätsnahe Umgebung“, wo entsprechende Verkaufsgespräche, technische Abläufe und Kundenprozesse wie in einem Autohaus simuliert werden können. „Wir stehen mit mehreren Autoherstellern in Kontakt, die uns ihre Wünsche an Ausstattung und Equipment an die Hand gegeben haben“, verrät Reister. Der Masterplan sieht ein Erlebniszentrum vor, das – selbstverständlich herstellerneutral – weitere Partner aus Industrie, Handel, Hochschulen und Verbänden anlocken soll.

„Wir müssen die Verbraucher emotional ansprechen“

Thomas Reister, Emodrom Group

Formel 1 in 2019

Traditionelle Motorsportfans dürfen sich auch freuen: 2019 wird der Hockenheimring wieder im Formel-1-Kalender stehen. Bis dahin ist zwar nicht alles fertig, aber ein Anfang ist gemacht. Gerade wird ein Tribünenteil abgerissen. Und das benachbarte Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums muss bis Jahresende weichen. Mit viel Glück soll die F1 sogar bis 2024 bleiben. Auch an diesem Plan wird mit Hochdruck gearbeitet.

DER BESTE WINTERREIFEN AUF SCHNEE

Überlisten Sie den Winter mit dem **neuen NOKIAN WR SUV 4**. Dank unserer skandinavischen Winterexpertise und Aramid-verstärkten Seitenwänden kommen Sie sicher ans Ziel und genießen Sorgenfreiheit auf allen Reisen, die das Leben für Sie bereithält.
Erfahren Sie mehr unter nokiantyres.de.

Bester Winterreifen auf Schnee, verglichen mit fünf Premium-Wettbewerbern. Getestet von der TÜV SÜD Product Service GmbH im Zeitraum von Februar bis Mai 2018 im Auftrag von Nokian Tyres. Reifendimensionen: 235/60 R18 107V; Testautos: Audi Q5 2.0 TDI, Audi A8 3.0 TDI; Teststandorte: Papenburg (D), Wachauring (A), Ivalo (FIN), Garching (D), FAKT Motion (D); Bericht Nr. 713121973.

Unterschätzte Gefahr: Dachboxen

Für sperriges Gepäck wie Skier oder die Spielsachen der Kids sind Dachboxen eine beliebte Transportmöglichkeit. Wie praktisch und sicher diese sind, hat auto motor und sport bei acht Modellen getestet.

Es gibt Meldungen, die einfach unglaublich klingen – wenn beispielsweise abgerissene Dachboxen auf der Autobahn liegen sollen. Wer aber diesen Test liest, zweifelt nicht mehr an solchen Warnungen.

Denn zwei der regulär im Handel gekauften Fabrikate versagten im Test. Das Modell von G3, das es auch unter dem Label Cartrend gibt, öffnete schon bei der ersten abrupten Bremsung den Deckel. Die Junior-Box verabschiedete sich beim Crashtest vom Grundträger und rutschte ungesichert vom Schlitten. Beim realen Unfall wäre sie zu einem unkalkulierbaren Geschoss geworden.

Das Dach des Pickups ist zwar höher als bei normalen Pkw, über Trittbretter und Pritsche ist die Box aber gut zugänglich

Keine einheitliche Prüfnorm

Umso unverständlicher ist, dass es für die Zulassung im Straßenverkehr keine einheitliche Prüfnorm gibt. Der Industrie hilft das sogar, die Anforderungen bei ihren eigenen Dachboxentests immer niedriger anzusetzen. Die Crashtests dagegen, die auto motor und sport gemeinsam mit der Dekra im Automobil Test Center in Klettwitz durchführt, basieren auf dem City-Crash (nach DIN 75302). Dieser wird auch von Versicherungen genutzt und simuliert Unfälle bei rund 30 km/h.

Hier geht es wohlgemerkt nur um neue und korrekt verwendete Dachboxen. In der Realität dagegen ist das Fehlerpotenzial und damit das Unfallrisiko noch viel höher – angefangen bei uralten Boxen, bei denen der Kunststoff schon jahrelang der Witterung ausgesetzt war, über falsche oder nicht passende Befestigungen

auf dem Dachträger bis hin zu fehlender Ladungssicherung. Einige dieser Probleme ließen sich zwar mittels guter Bedienungsanleitungen reduzieren, doch auch hier sparen einige Hersteller.

Bis heute setzen viele Hersteller nur auf Skizzen ohne erklärende Texte. Einige Exemplare verwenden zwar richtige Beschreibungen, doch die sind häufig unvollständig oder stellenweise sehr missverständlich, wenn Themen wie die Ladungssicherung oder die richtige Ausrichtung der Befestigungselemente unklar beschrieben sind.

Es gibt aber auch positive Beispiele. So geben namhafte Hersteller wie Atera, Hapro und Thule vor, Skier auf der Bindung liegend zu transportieren sowie die Box vorn mit einer Decke oder etwas Weichem auszupolstern. Daran sollte man sich unbedingt halten, denn nach diesem Prinzip beladene Boxen schnitten im Crashtest durchweg besser ab. Allerdings kann das Beladen je nach Form der Dachbox schwierig sein, wenn wie beim Hapro-Modell stabilisierende Vertiefungen im Boden oder ein separater Skiträger fehlen.

Ebenfalls sinnvoll ist es, den Boden der Box mit einer Matte oder Decke auszulegen, um Kratzer zu vermeiden und die Rutschneigung des Gepäcks zu verringern. Wer darüber hinaus geprüfte Zurrgurte (erkennbar am Aufnäher) oder gar ein Fangnetz verwendet, verbessert die Ladungssicherung weiter. Dazu zählt auch das Einhalten der erlaubten Dachlast – je nach Auto liegt sie zwischen 50 und 100 kg.

Mehr noch: Das zusätzliche Gewicht auf dem Dach ändert den Schwerpunkt und somit das Fahrverhalten. Zudem empfehlen – mit Ausnahme von Modula – alle Hersteller, maximal 130 km/h schnell zu fahren. Vorsicht ist auch bei Höhenbegrenzungen vor Tiefgaragen geboten. Und wer Sprit sparen möchte, sollte weder Dachbox noch Grundträger unnötig montiert lassen.

Immerhin ist der Auf- und Abbau oftmals recht einfach, da viele Hersteller wie Atera, Hapro und Thule inzwischen auf Schnellverschlüsse setzen. Diese lassen sich auf Schienen innerhalb der Box flexibel verschieben, um sie an den Abstand zum Grundträger anzupassen. Per Drehmechanismus werden die Krallen am Träger festgezogen und sind so ohne aufwendige Vormontage mit nahezu allen Trägerprofilen kompatibel. Das ist praktisch und meist sicher.

Text: Annette Bender-Napp
Fotos: Dino Eisele

Acht Dachboxen im ausführlichen Test
Zum Betrachten des Videos einfach den QR-Code mit der entsprechenden App Ihres Smartphones scannen

Drei Tage volles Testprogramm: Die Fahrversuche bestehen aus Slalomfahrt, Vollbremsung sowie Geräuschmessung. Für den Crashtest werden alle Boxen streng nach Anleitung montiert und beladen

INFO

So wurde getestet

Der Test besteht aus den drei Kapiteln Aufbau und Handhabung, Fahrversuche sowie Crashtest. Zunächst wurde bewertet, wie einfach die Dachbox montiert und wie gut die Ladung gesichert werden kann. Außerdem spielten die Verarbeitung und die Verständlichkeit der Bedienungsanleitung eine Rolle.

Die Fahrversuche mit beladenen Boxen wurden mit einem Nissan Navara sowie dem Original-Dachgrundträger durchgeführt. Sie bestanden aus Slalomfahrten, die abruptes Ausweichen simulieren sollen, sowie mehreren Vollbremsungen aus 100 km/h. Zudem wurden die Innengeräusche im Auto bei Tempo 100 und 130 gemessen. Zuletzt mussten die Dachboxen mit maximaler Zuladung einen Crashtest bestehen, der den Anforderungen des City-Crashs (DIN 75302) entsprach. Dieser simuliert einen Frontalaufprall mit 30 km/h, wobei auf die Boxen und deren Ladungssicherung Kräfte von rund 10 g wirkten.

Die getesteten Dachboxen im Detail auf den nächsten Seiten

auto motor sport URTEIL **Empfehlenswert** 134 Punkte

Atera Certo 460
(439 Euro)

Die Anleitung gibt gute Hinweise zur Ladungssicherung

Einfache und schnelle Montage mit flexiblen Krallen

Die solide Atera-Box überzeugt in jedem Kapitel und verpasst das Urteil „sehr empfehlenswert" nur denkbar knapp. Mit Details wie einer Drehmomentbegrenzung an den Montagekrallen, hochwertigeren Zurrgurten oder gar einem Netz zur Ladungssicherung würde sie die Konkurrenz noch deutlicher hinter sich lassen. Viel wichtiger aber: Bei den Fahrversuchen sowie beim Crash bleibt die Box fest auf dem Autodach und hält die Ladung sicher. Sie öffnet vorn nur minimal, sodass kein Gepäck hinausfallen kann. Dank verschiebbarer Krallen passt die Box flexibel auf verschiedene Dachträger.

Handhabung: 41 Punkte | **Fahrversuche: 51 Punkte** | **Crashtest: 42 Punkte**

⊕ **Stärken** Schnelle Montage, sichere Fahr- und Crasheigenschaften

⊖ **Schwächen** Keine Drehmomentbegrenzung bei Montage, laute Fahrgeräusche

auto motor sport URTEIL **Nicht empfehlenswert** 73 Punkte

Cartrend/G3 Reef 580
(um 447 Euro)

Die Box öffnet so weit, dass Ladung komplett herausfliegt

Kratzer am Dachträger sind hier unvermeidbar

Schon bei der Lieferung überrascht die Box. Obwohl ein Cartrend-Modell bestellt wurde – unter diesem Label verkauft zum Beispiel auch Lidl Autozubehör –, erreicht uns ein Exemplar von G3 aus Italien. Die Montage ist durch die vorgegebenen Löcher im Boden der Box sehr unflexibel und fummelig, die Anleitung zudem teils missverständlich. Obwohl die Drahtseile auf dem Träger halten, ist das Ergebnis der Fahrversuche ernüchternd. Schon bei der ersten Vollbremsung öffnet die Box vorn, sodass ungesicherte Ladung herausfliegen kann. Auch den Belastungen beim Crash hält sie nicht stand.

Handhabung: 18 Punkte | **Fahrversuche: 30 Punkte** | **Crashtest: 25 Punkte**

⊕ **Stärken** Geringes Eigengewicht, wenig Windgeräusche bei der Fahrt

⊖ **Schwächen** Sehr schwierige Montage, öffnet schon beim ersten Bremsen

auto motor sport URTEIL **Empfehlenswert** 130 Punkte

Hapro Cruiser 10.8
(659 Euro)

Einfache und sichere Montage dank Schnellverschlüssen

Beim Crash schert eine Niete die Zurröse ab, der Gurt reißt

Grundsätzlich lässt sich die Hapro-Box dank flexibler Schnellverschlüsse sehr gut montieren, laute Klickgeräusche signalisieren die sichere Befestigung. Ohne zweite Person ist das Handling der knapp 2,30 Meter langen und recht schweren Box aber schwierig. Leichte Schwächen offenbaren sich bei der Beladung. Zwar sollen die Skier laut Anleitung auf der Bindung stehend transportiert werden, doch sie fallen ständig um, da es weder zusätzliche Skiträger noch stabilisierende Vertiefungen im Boden gibt. Punktabzüge kassiert die Box auch beim Crash für die Schäden an der Ladungssicherung.

Handhabung: 42 Punkte | **Fahrversuche: 50 Punkte** | **Crashtest: 38 Punkte**

⊕ **Stärken** Schnelle Montage, großes Platzangebot, solide Verarbeitung

⊖ **Schwächen** Zurrgurt und -öse reißen beim Crash, Fehlerpotenzial bei Beladung

auto motor sport URTEIL **Bedingt empfehlenswert** 111 Punkte

Jetbag 80 Family
(349,99 Euro)

Beim Crash löst sich die Box komplett vom hinteren Träger

Die Krallen sind praktisch, in diesem Fall aber unsicher

Die beim Zubehörhändler A.T.U bestellte Jetbag-Box ist die einzige, die nicht per Spedition geliefert wird, sondern in einer Filiale abgeholt werden muss. Dass sie aus einer Kooperation mit Thule stammt, zeigt unter anderem ein Schild im Inneren. Auch Anleitung und Montagesystem ähneln sich sehr, allerdings lässt sie sich nur auf der rechten Seite öffnen und darf nur 50 Kilogramm laden. Auch beim Crash überzeugt die Box nicht. Da die Zurrösen in die Schnellverschlüsse integriert sind, ziehen die Fanggurte die Krallen beim Aufprall vom Träger. Dadurch löst sich auch innen die Ladung.

Handhabung: 33 Punkte | **Fahrversuche: 52 Punkte** | **Crashtest: 26 Punkte**

⊕ **Stärken** Einfache Montage mit Schnellverschlüssen, geringes Eigengewicht

⊖ **Schwächen** Nur zwei Zurrgurte, unsicher beim Crash, weniger Zuladung

auto motor sport URTEIL **Nicht empfehlenswert** 77 Punkte

Junior Altro 500
(273 Euro)

Viele Kunststoffteile halten den Belastungen kaum stand

Bei einem Unfall wäre die Box durch die Luft geflogen

Die grundsätzlichen Schwächen der Box zeigen sich bereits bei der Montage: Sie ist fummelig wegen der überholten Winkelbügel, die sich auch schlecht demontieren lassen. Durch die unvollständige Bedienungsanleitung ergibt sich zudem ein hohes Fehlerpotenzial, da die Bügel auch falsch herum angebracht werden können. Doch trotz korrekter Montage versagt die Junior-Box beim Crash. Die Bügel biegen auf, und die Dachbox rutscht vollständig vom Crash-Schlitten. Außerdem bricht das Scharnier des Deckels vorn, und ein Zurrgurt reißt aus, sodass die Ladung weit herausfliegt.

Handhabung: **21 Punkte** | Fahrversuche: **47 Punkte** | Crashtest: **9 Punkte**

⊕ **Stärken** Platzangebot

⊖ **Schwächen** Unsichere Befestigung, komplizierte Montage, Verarbeitung

auto motor sport URTEIL **Empfehlenswert** 115 Punkte

Kamei 510
(489 Euro)

Die Montage dauert zwar etwas länger, hält aber sicher

Kleine ungesicherte Ladung kann beim Crash herausfallen

Trotz kleiner Schwächen erreicht die Kamei 510 noch das Urteil „empfehlenswert". Die Montage am Träger erfolgt mittels vier U-Bügeln, die separat festgeschraubt werden. Positiv: Die mitgelieferten Kappen schützen das Gepäck. Dieses kann mit drei Fanggurten – die als einzige im Test mit Prüfsiegel versehen sind – gesichert werden. Dennoch bewegt sich die Ladung bei der Fahrt hörbar und schlägt beim Crash das vordere Scharnier heraus. Allerdings öffnet die Box nur wenig, und es landet kein Gepäck auf der fiktiven Straße. Die Verarbeitung wirkt solide, nur beim Öffnen verklemmt die Box leicht.

Handhabung: **36 Punkte** | Fahrversuche: **45 Punkte** | Crashtest: **34 Punkte**

⊕ **Stärken** Platzangebot, einfaches Beladen, Fanggurte mit Prüfsiegel

⊖ **Schwächen** Verklemmt leicht, Schwächen beim Crash, unpraktische Montage

auto motor sport URTEIL **Bedingt empfehlenswert** 96 Punkte

Modula Travel Twin 460
(um 464 Euro)

Bei der Montage hilft ein Werkzeug; gute Hinweise

Rutschendes Gepäck hinterlässt schnell Spuren

Auch dieses Modell wird mit Winkelbügeln auf dem Dachträger befestigt. Beim Crash lösen sich zwei davon jedoch, nur die vorderen Bügel halten die Box nach dem Aufprall noch fest. Zudem reißt eine Zurröse, was die ohnehin dürftige Ladungssicherung mit nur zwei Fangriemen weiter schmälert. Die unvollständige Bedienungsanleitung unterstützt wenig, zumal die Texte lediglich in Englisch und Italienisch geschrieben sind. Positiv dagegen: Ein Hebel erleichtert das Festziehen der Haltebügel, und ein Aufkleber erinnert an Hinweise wie Tempolimit und erlaubte Zuladung.

Handhabung: **30 Punkte** | Fahrversuche: **45 Punkte** | Crashtest: **21 Punkte**

⊕ **Stärken** Niedriges Eigengewicht, gut sichtbare Hinweiszeichen

⊖ **Schwächen** Fehlerrisiko bei Montage, mangelhafte Befestigung, Anleitung

auto motor sport URTEIL **Empfehlenswert** 132 Punkte

Thule Motion XT L
(649,95 Euro)

Teils schlecht entgratete Zurrösen wirken billig

Die Gurte halten gut, das Gepäck verrutscht kaum

Am Ende sind es nur Details, die zum Punktabzug führen. Die Thule-Box wirkt hochwertig – so sind Schloss und Verriegelung entkoppelt – und lässt sich dank Schnellverschlüssen mit Drehmomentbegrenzung einfach montieren. Beim Beladen bleibt jedoch die Frage offen, ob der zusätzlich erhältliche Skiträger für den Transport zwingend notwendig ist. Fakt ist: Stehen die Skier aufrecht auf den Bindungen, halten Box und Ladungssicherung den Belastungen beim Aufprall stand. Allerdings rutschen die Montagekrallen durch die Führungsschiene, sodass die Box am Ende unbrauchbar beschädigt ist.

Handhabung: **41 Punkte** | Fahrversuche: **51 Punkte** | Crashtest: **40 Punkte**

⊕ **Stärken** Einfache Montage, sicheres Crashverhalten, hochwertiger Eindruck

⊖ **Schwächen** Zusatzkosten für optionalen Skiträger

Ergebnisse und Daten im Überblick auf der nächsten Seite

ERGEBNIS

Zwei Boxen sind eindeutig mangelhaft

Hersteller		Atera	Thule	Hapro	Kamei	Jetbag	Modula	Junior	Cartrend/ G3
Modell		Certo 460	Motion XT L	Cruiser 10.8	510	80 Family	Travel Twin 460	Altro 500	Reef 580
Kaufpreis in Euro (UVP)		419,94 (439,-)	583,64 (649,95)	487,- (659,-)	349,- (489,-*)	349,99 (349,99)	341,07 (464,10)	273,-	257,99 (447,14)
Eigengewicht (Herstellerangabe/gemessen)		17,5/17,5 kg	20,0/19,3 kg	24,5/23,9 kg	19,0/19,3 kg	15,0/14,9 kg	15,4/16,1 kg	22,0/18,0 kg	16/15,4 kg
Volumen		440 Liter	450 Liter	610 Liter	510 Liter	420 Liter	460 Liter	500 Liter	460 Liter
Zuladung		75 kg	75 kg	75 kg	75 kg	50 kg	75 kg	75 kg	75 kg
Abmessungen außen (L/B/H)		192 x 82 x 42 cm	195 x 89 x 44 cm	226 x 94 x 43 cm	200 x 90 x 44 cm	196 x 78 x 44 cm	197 x 71 x 48 cm	200x90x41 cm	198 x 89 x 39 cm
Zeitaufwand Montage		4:30 Minuten	4 Minuten	4:30 Minuten	9 Minuten	5:30 Minuten	6 Minuten	15 Minuten	18 Minuten
Geräuschentwicklung mit Box bei 100/ 130 km/h		67/70 dB	66/69 dB	66 / 70 dB	65/70 dB	65/70 dB	67/72 dB	65/70 dB	64/70 dB
Angaben Vmax		130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h	k. A.	130 km/h	130 km/h
Kontakt		www.atera.de	www.thule.com	www.haproshop.de	www.kamei.de	www.atu.de	www.modulacs.com	www.juniorbox.it	www.spa-automotive.de www.g3spa.it
Aufbau und Handhabung									
Montage	(10)	9	9	10	4	8	6	2	1
Ladekomfort	(10)	8	8	8	8	7	7	6	6
Ladungssicherung	(10)	8	8	8	9	4	5	4	2
Verarbeitung	(5)	4	4	4	4	4	3	2	2
Platzangebot	(5)	4	3	4	5	3	4	3	3
Diebstahlsicherung	(5)	4	5	4	3	4	3	3	2
Bedienungsanleitung	(5)	4	4	4	3	3	2	1	2
Zwischennote	**(50)**	**41**	**41**	**42**	**36**	**33**	**30**	**21**	**18**
Fahrversuche mit beladener Box									
Slalom	(25)	23	24	22	21	23	22	21	15
Vollbremsung aus 100 km/h	(25)	25	22	25	20	25	20	22	10
Geräusche	(5)	3	5	3	4	4	3	4	5
Zwischennote	**(55)**	**51**	**51**	**50**	**45**	**52**	**45**	**47**	**30**
Crashtest aus 30 km/h mit zugelassener Höchstbeladung									
Beschädigungen an der Dachbox/ Zustand Ladungssicherung	(10)	9	7	7	6	5	4	4	5
Ladung gelöst/verloren	(20)	18	19	16	14	15	12	5	8
Funktion der Befestigung	(15)	15	14	15	14	6	5	0	12
Zwischennote	**(45)**	**42**	**40**	**38**	**34**	**26**	**21**	**9**	**25**
Gesamtpunktzahl	**(150)**	**134**	**132**	**130**	**115**	**111**	**96**	**77**	**73**
auto motor sport **URTEIL**		**empfehlens-wert**	**empfehlens-wert**	**empfehlens-wert**	**empfehlens-wert**	**bedingt empfehlens-wert**	**bedingt empfehlens-wert**	**nicht empfehlens-wert**	**nicht empfehlens-wert**

Bewertung: 150 bis 135 Punkte – sehr empfehlenswert, 134 bis 112 – empfehlenswert, 111 bis 85 – bedingt empfehlenswert, 84 bis 0 Punkte – nicht empfehlenswert; *vergleichbares Modell in Schwarz hochglänzend

= Bester im Test = Schlechtester im Test

Allein für die Fahrversuche wurden acht Mal Boxen montiert sowie Skier und Gepäck verladen

FAZIT

Ernüchterndes Ergebnis

Nur vier der acht getesteten Dachboxen sind wirklich sicher und empfehlenswert. Am sichersten halten die Boxen von Atera und Thule die Ladung zurück, während die Modelle von Hapro und Kamei zwar leicht öffnen, aber korrekt gesichertes Gepäck kaum hinausfallen kann. Auch die Jetbag-Box von A.T.U bleibt fast völlig geschlossen. Allerdings lösen sich beim Crash die hinteren Halterungen, und die Box hebt nach oben ab, ist damit nur bedingt empfehlenswert.

Ähnliches passiert beim Modula-Modell, wo außerdem die Ladung herausfliegen kann. Der Testkandidat von Junior reißt beim Crash sogar komplett vom Träger. Die Folgen bei einem Unfall wären verheerend, wenn Box und Einzelteile ungehindert umherfliegen. Ebenso mangelhaft ist das Modell von G3, das auch als Cartrend-Produkt verkauft wird. Schon beim ersten Bremsen öffnet die Box, und ungesichertes Gepäck könnte auf der Straße landen. Der günstige Preis rechtfertigt in keinem Fall das immense Risiko.

SPECIALDEAL

JETZT IM ABO TESTEN:

6 Ausgaben für zzt. 18,90 €

25% Ersparnis

Plus BERGMANN Uhr „Cor“

+ EXTRA ZUR WAHL!

BERGMANN Uhr „Cor“

Der sportliche Hingucker verfügt über ein Qualitäts-quarzwerk mit Batterie und einen Edelstahlboden. Maße: ø ca. 36 mm Farbe: 1.) Schwarz/Textilarmband oder 2.) Schwarz/Braun

Zuzahlung 1,– €

Jetzt bestellen unter:

auto-motor-und-sport.de/abo

+49 711 32068888 Bitte die Bestell-Nr. angeben: **179 1385**

6 Ausgaben auto motor und sport mit 25% Rabatt für zzt. 18,90 € (D) inkl. MwSt. und Versand – zzgl. 1,– € Zuzahlung. Es besteht ein 14-tägiges Widerufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage. Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb als leistenden Unternehmer.

Leser auf Eis

Der letzte Winter? Lange her. Doch wer beim Wintertraining 2019 dabei sein will, sollte schnell sein: beim Anmelden und beim Gegenlenken.

Die Sonne lässt sich während des Wintertrainings immer mal wieder blicken. Aber eher so, wie es Fotografen schätzen: mild durch die Wolken blinzelnd. Das wirft nicht so harte Schatten. Gründe für ein sonniges Gemüt haben die Teilnehmer des 11. Wintertrainings trotzdem, denn Partner Audi hat vom Feinsten geliefert: Kein Auto ohne S im Kürzel, der SQ 5 ist mit 354 PS der Schwächste, der RS 3 der Kleinste. Die Auswahl reicht bis zu RS 6 und R8 – Freude macht auf zehn Zentimeter dickem Eis vor allem der Allradantrieb.

Da biste platt: Christian Mathes von Bridgestone lässt die Luft aus dem Reifen

Herantasten mit 605 PS

Zunächst fahren die Teilnehmer ganz brav am Hotel ab, rollen die 15 Kilometer zum Ice Park Obertauern. Dort geht es gleich los — nach einer Theorie-Einheit der beiden Sachsenring-Instruktoren Uwe Neubert und Uwe Wächtler. „Es geht um die Entdeckung der Langsamkeit“, mahnen sie. Eine echte Herausforderung, besonders mit dem RS 6, dessen 605 PS wohldosiert sein wollen, damit die zwei Tonnen Leergewicht nicht unkontrolliert ins Rutschen kommen. Zunächst toben die Teilnehmer in zwei Gruppen abwechselnd über den Slalom und den Handlingskurs, versuchen, Gefühl für die Autos und den Reibwert zu bekommen.

Deutliche Ansagen

Beide Uwes sehen jeden Fehler, machen über Funk sofort passende, klare Ansagen: „Das Bremspedal nicht nur anschauen, auch drauftreten.“ Gefühl ist beim Slalom gefragt: Wer hier den Einlenkpunkt verpasst oder zu viel Schwung holt, dem geht recht schnell die bis zu zehn Meter breite Strecke aus.

Uwe Wächter empfiehlt deshalb „immer schön viel Haftung auf der Vorderachse“. Besonders der fein bollernde RS 6 braucht hier Gefühl in

Fingerspitzen und Zehen. Mit jeder Runde werden die Teilnehmer souveräner. Jeder findet seinen Favoriten: Der eine findet den R8 „einfach nur geil“, und gar nicht so wenige küren den RS 3 zu ihrem Favoriten — Klang, Agilität und Traktion begeistern auf dem winkligen Schneekurs. Manche Teilnehmer fahren privat Audi – oder wollen einen kaufen. Wer das vorhat, kann hier zumindest die sportlichen Modelle vergleichen — eine Möglichkeit, die gut ankommt.

Auf Kufen durch den Wald

Nach einem intensiven Fahrtag auf der 1250 Meter langen Eispiste zeigt Bridgestone-Pressemann Christian Mathes, wie weit ein Driveguard-Winterreifen ohne Luft kommt – ziemlich weit. Nach dem Abendessen auf der Gamskogelhütte dürfen die Teilnehmer zeigen, was sie über Fahrzeugbeherrschung gelernt haben: Mit Holzschlitten geht es abwärts durch den Wald. Die Piste ist nicht ganz so schnell wie der Ice Park Obertauern, bringt aber ähnlich viel Spaß.

Text: Andreas Of
Fotos: Dino Eisele

INFO

Jetzt anmelden zum Wintertraining 2019

Lust bekommen? Auch 2019 richtet auto motor und sport zusammen mit Bridgestone ein Wintertraining aus. Die Veranstaltungen finden vom 13. bis 15. und vom 15. bis 17. Februar 2019 im Ice Park Obertauern statt. Die An- und Abreise sowie die Übernachtungen erfolgen auf eigene Kosten. Im Preis von 999 Euro sind Leihfahrzeuge fürs Training und Nebenkosten, die Verpflegung vor Ort und der Hüttenabend inbegriffen. Weitere Informationen und das Anmeldeformular gibt es ab 22. Oktober unter www.auto-motor-und-sport.de/wintertraining

Audi stellt die Trainingsfahrzeuge zur Verfügung, 2018 waren dies zum Beispiel RS 5 (oben) und SQ 5 (unten). Beliebt waren auch RS 3 und R8

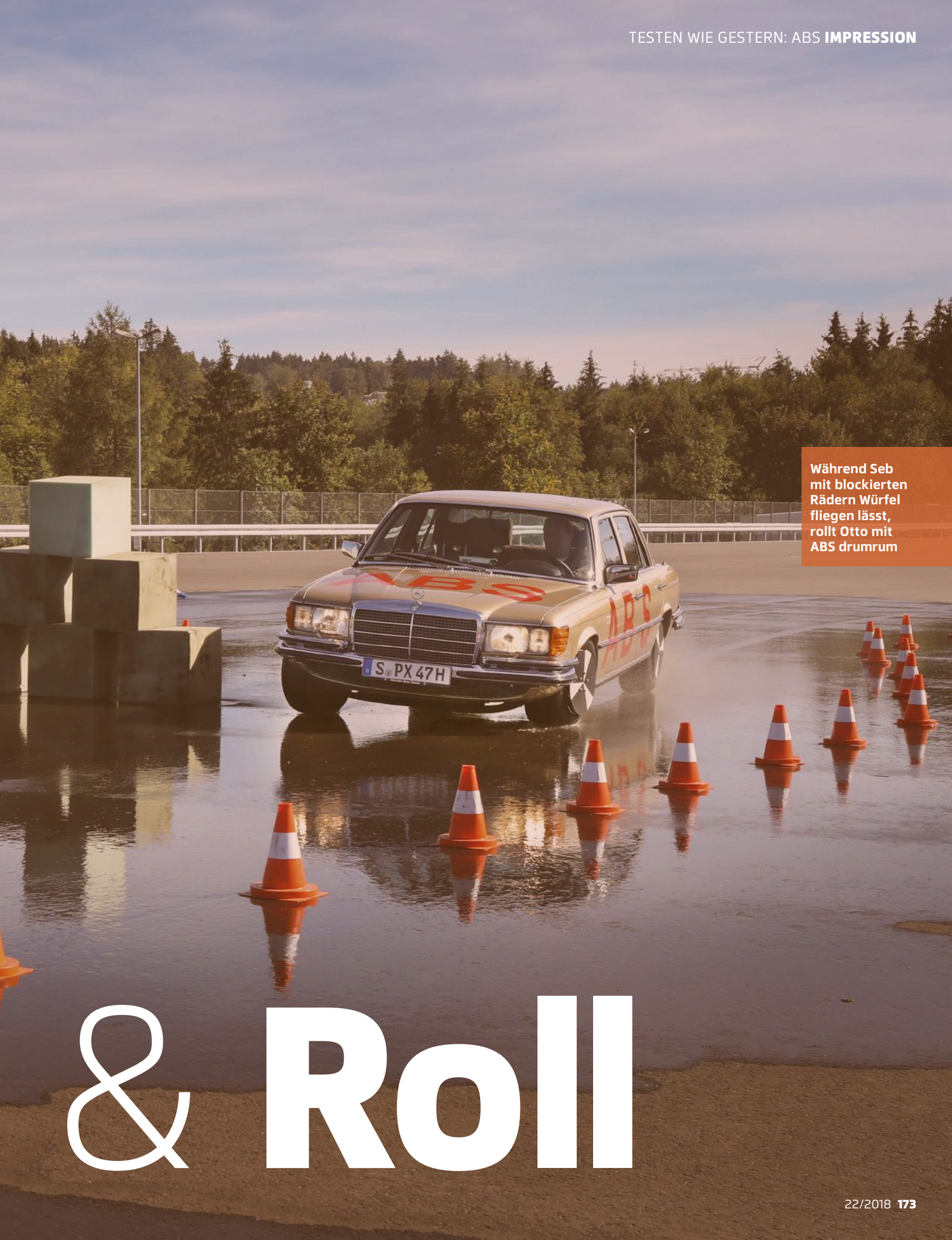
„Ein Spitzentag, das Fahrtraining macht Laune. Besonders der R8 fährt sich richtig gut“
Jürgen Kornrumpf

„Der Tag macht echt Spaß: sehr schöne Autos, eine tolle Strecke und super Instruktoren“
Kerstin Hengelmann

„Toll, diese ganzen Autos im Vergleich zu fahren — und das im Grenzbereich“
Günther Ziegltrum

Block

Herrje, Sie haben Heft 19/1978 verpasst, als wir die Weltneuheit ABS vorstellten? Na, dann haben wir was für Sie. Zum 40. Geburtstag des ABS kramen wir unsere Cordsakkos und die alten Messgeräte hervor, testen die damalige Mercedes S-Klasse noch mal wie gestern und erklären, was alles so möglich wurde mit ABS.



Während Seb mit blockierten Rädern Würfel fliegen lässt, rollt Otto mit ABS drumrum

& Roll

So eine Chance, bei einem Einstieg die eigene humanistische Bildung aufscheinen zu lassen, kommt wohl nie wieder. Also: Die Würfel sind gefallen. Nicht im übertragenen Sinn wie am 10. Januar des Jahres 49 vor Christus am Rubikon – für alle mit ausgeprägtem Bedarf an Langeweile nachzulesen in Gaius Suetonius Tranquillus' Biografie über Julius Caesar „De vita Caesarum". Nein, die Würfel sind tatsächlich gefallen, und zwar auf den Stern. Der steht nun etwas schief auf der Motorhaube des Mercedes 280 SE.

Das mit den Schaumstoffwürfeln ist eine wichtige Sache, alles soll auf den Fotos aussehen wie 1978, als Mercedes das ABS präsentiert: Die Würfel bilden zwei Mauern. Auf jede beschleunigt eine S-Klasse zu, um dann voll zu bremsen. Die eine ohne ABS schliddert durch die Würfelmauer, die mit ABS lässt sich drumrum lenken. Womit das Prinzip ABS in einem Bild erklärt wäre. Das müssen wir dem Chef erklären, als wir ihm die Geschichte vorschlagen.

„Okay, also die Würfel fliegen. Und was zeigt ihr noch?"

„Das ist eher so ein gesamtheitliches Foto. Aber wir können auch noch mal drauffahren."

„Noch mal?"

„Ja, dann fliegen die Würfel noch mal durchs Bild. Falls sie da sind."

„Wie jetzt, ‚falls sie da sind'?"

„Bei Mercedes suchen sie noch."

„Und wenn sie die nicht finden?"

„Dann … nehmen wir Pylonen."

„Pylonen fliegen nicht."

„Ach, uns fällt da schon was ein."

„Das fürchte ich. Die Würfel wären wünschenswert", sagt er dann – eine Formulierung, wie sie in Führungsseminaren gelehrt wird, und die bedeutet: „Kommt ja nicht ohne Würfelfoto heim." Wir krauchen im Keller herum, um Peiselerrad und Messmaschine vorzukramen, anderes dagegen vergeblich

„Denk nicht, wir könnten das Rad der Zeit zurückdrehen, Seb!" – „Ach Otto, du bist immer so philosophisch, wenn du am Peiselerrad stehst!"

Mercedes-Werbevideo ABS von 1978
Um den zeitgenössischen Werbefilm von Mercedes zum Thema ABS zu sehen, scannen Sie den QR-Code mit Ihrem Mobiltelefon

zu suchen, dann ruft Mercedes an. Selbstredend habe man die Würfel, das Haus verliere schließlich nichts.

Störe die Schaltkreise nicht

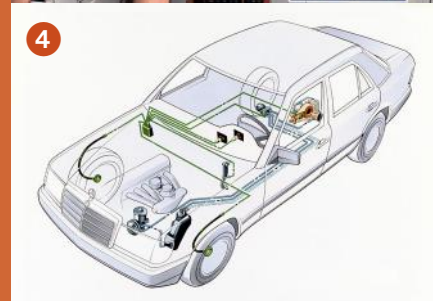
Und so stehen wir ein paar Tage später in Immendingen auf dem neuen, überaus imposanten Testgelände von Mercedes, wo zwei W-116er-S-Klassen und zwölf Würfel positioniert sind. Auf die wird nachher einiges zukommen. Aber erst einmal erklären wir, warum das mit dem ABS so wichtig ist und wann es wirklich begann.

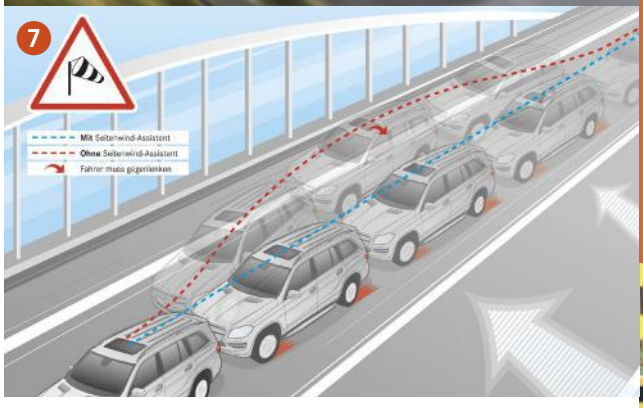
Schon 1953 meldet der Mercedes-Chefkonstrukteur Hans Scherenberg ein Patent für ein System „zum Verhindern des Blockierens von Fahrzeugrädern beim Bremsen“ an. Für Flugzeuge und Eisenbahnen gibt es so was da schon, doch für Autos braucht es eine viel komplexere Regelung. Schließlich variieren nicht nur die Untergründe stärker – trocken, nass, vereist, uneben, verschneit, verschmutzt, links und rechts unterschiedlich griffig. Vor allem soll sich das Auto beim Bremsen lenken lassen. Dazu müssen sich die Bremsen einzeln ansteuern lassen.

Ab 1966 kooperiert Mercedes bei der Entwicklung mit Teldix. 1970 ist das Anti-Bloc-System fertig. Wobei – na, eigentlich ist die Entwicklung an ihre Grenzen geraten. Prinzipiell funktioniert das System mit analoger Datenverarbeitung, doch für den Serieneinsatz erscheint es zu komplex und nicht zuverlässig genug. Erst als die Entwickler digitale Mikroelektronik einsetzen, geht es wieder voran. Über integrierte Schaltkreise lassen sich Daten von den Sensoren an den Rädern schnell und sicher erfassen, verarbeiten und die Ansteuerung der Magnetventile für die Bremsdruckregelung berechnen.

Klingt kompliziert? Finden auch einige Entscheider bei Mercedes, die der Elektronik grundsätzlich misstrauen. Da die digitale Motorsteue-

Was ABS erst möglich machte





1 Neben Gurt, ABS und Airbag ist das ESP das wichtigste Sicherheitselement überhaupt. Ab 1995 im C 140, ab 1998 – Sie wissen, warum – in der A-Klasse, ab 2014 gesetzlich Pflicht
2 1996: Der Bremsassistent baut schon Druck auf und legt die Beläge an, wenn der Fahrer ruckartig vom Gas geht
3 1998: Abstandstempomat
4 1985: elektronisch gesteuertes Sperrdifferenzial ASD
5 1985: Allradantrieb 4Matic, ab 1997 mit elektronisch gesteuertem Bremseingriff
6 1990: Roland Asch gewinnt das Tourenwagenrennen in Kyalami im 190 E 2.5-16 Evo II, dem ersten Rennauto mit ABS
7 2012: Seitenwindassistent, ESP holt das Auto per Bremseingriff auf die Spur zurück
8 2006: Pre-Safe mit autonomem Notbremssystem

ABS ist das Fundament für fast alle weiteren Systeme der aktiven Sicherheit

rung zu Beginn Probleme bereitet, fürchten einige, auch ABS könnte Ärger machen. Erst nach langwierigen Testfahrten und Zuverlässigkeitsnachweisen geht das System in Serie.

Endlich mal aktiv werden

Dabei erkennen alle den Nutzen des ABS. Es gibt Sicherheitsgurte und Knautschzonen, auch die Entwicklung des Airbags ist schon vorangekommen – ab Juli 1981 gibt es ihn für 1763 Mark extra in der neuen S-Klasse W 126. Doch das ABS ist das erste aktive Sicherheitssystem, also eines, um einen Unfall zu vermeiden statt die Folgen abzuschwächen. Was das ABS so wichtig macht: Die Bremsen einzeln ansteuern und ihren Druck regeln zu können, ist die Grundlage, die alle weiteren Fahrdynamik-Sicherheitssysteme erst ermöglicht.

So funktioniert es: Droht ein Rad beim Bremsen zu blockieren, verringert sich seine Umdrehungszahl, die der Sensor überwacht. Fällt die Raddrehzahl unter eine kritische Schwelle, öffnet das ABS über die Hydraulik kurz die jeweilige Bremse – bis zu 30-mal pro Sekunde und damit viel, viel schneller, als das ein Fahrer mit

Im Hintergrund, das ist der 6,9-Liter-V8, der es sonst gewohnt ist, im Vordergrund zu stehen. Da sehen Sie das erste Serien-ABS von Bosch

Stotterbremsen je hinbekäme. Das frühe Dreikanal-ABS nutzt dabei je einen Sensor für jedes Vorderrad und einen gemeinsamen für die Hinterachse. Ab Mitte der 1980er steuert das Vierkanal-ABS jedes Rad einzeln an.

Dieses Prinzip nutzt Mercedes ab 1985 umgekehrt für die Antriebsschlupfregelung. Sie bremst die Antriebsräder ab, wenn die bei starkem Gasgeben durchdrehen. 1995 debütiert das von Mercedes und Bosch entwickelte ESP, das ein Auto durch radselektive Bremseingriffe stabilisiert, wenn es auszubrechen droht.

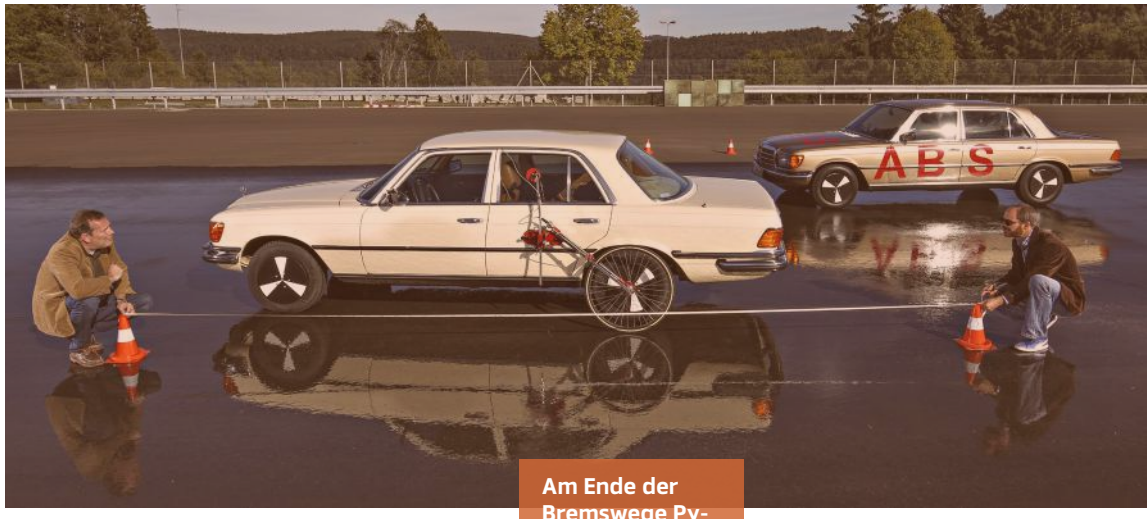
Seit 2004 müssen alle Neuwagen in Europa ABS, seit 2014 ESP haben. Sensorik und Technik des ABS nutzen auch andere Assistenzfunktionen – Notbremssysteme, Spurhalter, Seiten-

windausgleich und natürlich die per Bremseingriff simulierten Differenzialsperren.

Schaum mer mal

Doch zurück nach Immendingen. Ach, was für ein schöner Tag, um Mauern einzureißen. Otto steigt in den 450 SEL 6.9, eine der ersten S-Klassen mit ABS, ab Dezember 1978 für 2217,60 Mark extra lieferbar. Der weiße 280 SE hat es nicht, und als man uns am Abend fragt, was wir den lieben langen Tag über so getrieben haben, können wir nur antworten: Schaumstoffwürfel platt gefahren.

Wohlan! Fürs Foto nehmen wir gleichzeitig Anlauf, beschleunigen auf 60 km/h. Das vermag der 6.9 durchaus energischer zu inszenieren mit 286 PS und 549,2 Nm (kommazwei!). Aber heute sind wir ja eigentlich da, um Tempo zu verringern. Seit Jahren fahren wir mit ABS, haben so fast vergessen, welch enormen Unterschied es macht. Mit gleichem Tempo und an derselben Stelle gehen wir voll auf die Bremse. Der goldene 6.9 verzögert auch auf nassem Asphalt energisch, bleibt stabil und lässt sich mit etwas erhöhten Lenkkräften locker um das Würfelhindernis lenken. Alles, wie wir es heute gewohnt sind – mit Ausnahme des stärkeren Pulsierens des Bremspedals. Beim 280 SE blockieren sofort alle Räder. Herumkurbeln am Lenkrad ändert nichts an der Richtung oder der Entschlossenheit, mit der er auf die Würfelwand zusteuert und dann durchrauscht. Klar, in einer echten Gefahrensituation hätte ich die Bremse gelöst, um das Hindernis zu umfahren. Aber das hätte den Anhalteweg verlängert.



Am Ende der Bremswege Pylonen aufstellen. Ja, die zwei wissen Testtradition zu zelebrieren

Den verkürzt das ABS erheblich. Dazu kramen wir den Kamm'schen Kreis aus unseren Physik-Unterlagen raus. Beim Bremsen und gleichzeitigen Ausweichen muss der Reifen sein Haftpotenzial aufteilen, um gleichzeitig Verzögerungs- und Seitenführungskräfte zu übertragen. Deswegen sind früher viele beim Bremsen aus der Kurve gesegelt – sie haben so stark gebremst, dass die Räder blockierten und die Seitenführungskraft abriss. Oder – auch nicht

Die Würfel sind gefallen? Nur beim 280 SE ohne ABS. Im Sechsneuner mit selbigem umkurvt Otto sie beherzt und vollbremsend

besser – sie sind auf das Hindernis draufgescheppert, weil sie sanft gebremst haben, damit der Wagen in der Spur blieb, aber nicht stark genug, um rechtzeitig zum Stehen zu kommen. Das ABS regelt den Bremsdruck exakt so hoch, dass die Reifen gerade nicht blockieren und die Seitenführung so genau nicht abreißt.

Dass ein blockierendes Rad eben nicht besser verzögert als ein an der Blockiergrenze rollendes, zeigt der zweite Test. Wieder fahren wir auf die bewässerte Fläche, wieder mit 60 km/h, bremsen wieder voll, aber dieses Mal ohne Hindernis, es geht nur um den Bremsweg. Beim 6.9 rattert das ABS, das Bremspedal pulsiert stark. Er verzögert mit 7,6 m/s² – ein stattlicher Wert für ein 40 Jahre altes Auto auf nassem Belag.

Jetzt saugnapfen wir das Peiselerrad an die weiße S-Klasse. Anlauf, Vollbremsung: Wieder blockieren die Räder. Ohne ABS verzögert der 280 SE mit 5,7 m/s², steht nach 24 Metern. Beim 6.9 mit ABS waren es 18 Meter. Weil eine Verzögerung exponentiell und nicht linear verläuft, bedeutet ein um ein Viertel kürzerer Bremsweg hier: Wenn das Auto mit ABS steht, hat jenes ohne noch die Hälfte der Ausgangsgeschwindigkeit drauf.

Sollten wir nicht probieren, ob wir ohne ABS besser bremsen? Da gab es in den älteren Zeiten mal einen Wettstreit zwischen Bosch-Entwicklern und etwas zu selbstgewissen ams-Redakteuren, die dachten, sie hätten das Stotterbremsen besser drauf als das ABS. Nun, denkste. Doch schweigen wir darüber, lassen wir uns lieber von der Wucht des V8 auf die Würfelmauer zubeschleunigen und sie dann umbremsen. Danach halten wir im 280 SE auf die Wand zu, die Vierstufenautomatik patscht die Gänge rein. Wir versuchen es mit Stotterbremsen, rutschen mal knapp an den Schaumwürfeln vorbei, mal mittendurch.

Als die Würfel ein letztes Mal gefallen sind, stellen wir den Stern auf der Kühlerhaube des 280 SE gerade und dazu fest: Ohne ABS ist man schnell mit seinem Latein am Ende. Und damit: aus der Schaum.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert, Daimler

Drei gegen

Die Teamworker: Hamilton und Bottas duschen Chefmechaniker Matt Deane ab

einen

Lewis Hamilton setzte in Suzuka seine Siegesserie fort und ist mit einem Bein bereits Weltmeister. Sein Gegner Sebastian Vettel fährt gegen zwei Mercedes-Fahrer und Max Verstappen. Mehr Risiko bedeutet mehr Fehler.

Immer am Limit: Verstappen legte sich im Rennen mit Räikkönen und Vettel an

Japan hat die kreativsten Fans. Die drei Damen tragen Kimonos in Teamfarben

Betretene Mienen: Seit der Sommerpause läuft bei Ferrari nichts mehr rund

Kampf im Mittelfeld: Grosjean hat Hartleys Toro Rosso und den Force India von Perez im Genick

Vor sechs Wochen konnte man sich Ferrari und Sebastian Vettel noch als künftige Weltmeister vorstellen. Doch nach dem vierten Sieg in Folge schlägt Lewis Hamilton beim nächsten Rennen in Austin zum ersten Matchball auf. Vettel kann ihn nur abwehren, wenn er mindestens Zweiter wird. Verhindern kann er Hamiltons fünften Titel nicht mehr. 67 Punkte Vorsprung gibt der Engländer nicht mehr aus der Hand. Teamchef Toto Wolff warnt: „Wir haben die Hand am Titel, aber den Titel noch nicht in der Hand." Vettel wird wohl wie sein Vorbild Michael Schumacher ein fünftes Jahr brauchen, um die eilige Mission zu erfüllen. Doch wird es dann leichter? In dem Zustand, in dem sich Ferrari gerade präsentiert, droht eher das Gegenteil.

Der Mercedes-Express rollt. Zwei Doppelsiege beim Doppelschlag Russland und Japan haben Ferrari mitten ins Herz getroffen. Da ist die Luft komplett raus. Je weiter Ferrari in der WM zurückfällt, umso mehr häufen sich Pannen und Fehler. Die Lunte wird meist schon im Training gelegt. Bezahlt wird im Rennen. Um verlorenen Boden gutzumachen, sind Fahrer und Strategen zum Risiko gezwungen. Und das geht immer öfter schief. In keinem der fünf Grand Prix nach der Sommerpause lief das Training nach Plan. Suzuka war der vorläufige Höhepunkt.

Das Wetterradar kündigte vor dem Finale der Qualifikation vereinzelte Schauer an, doch die Bahn war noch trocken. Ferrari zog als einziges Team Intermediates auf, bemerkte den Fehler und rüstete auf Slicks um, just als der Regen tatsächlich kam. Vettel

Wir haben die Hand am Titel, aber den Titel noch nicht in der Hand, warnt Mercedes-Boss Toto Wolff

stürzte auf den 8. Startplatz ab. Er stellte sich trotzdem vor sein Team: „Wenn es gleich stärker regnet, sind wir die Helden." Teamchef Maurizio Arrivabene brach zum ersten Mal in diesem Jahr sein Schweigen und nahm seine Truppe ungewöhnlich harsch in die Pflicht. „Es ist nicht das erste Mal, dass bei uns so etwas passiert." Arrivabene verfluchte die Datengläubigkeit der Ingenieure. „Manchmal ist es besser, seine Augen nicht auf den Computer, sondern auf die Strecke zu richten und seinen gesunden Menschenverstand zu benutzen. Diesmal war es einfach, die Situation einzuschätzen. Alle unsere Konkurrenten haben die Boxengassse auf Slicks verlassen."

Sein Gegenpart Toto Wolff zeigte Verständnis: „Wir haben auch lange diskutiert, ob wir Intermediates oder Supersoft-Reifen nehmen sollen und uns in letzter Sekunde zum Glück richtig entschieden." Je größer die Teams, umso komplizierter wird gedacht. Was die Daten nicht hergeben, darf einfach nicht sein. „Wir haben einfach auf die Straße geschaut. Die war trocken", schüttelte man bei Force India den Kopf.

Auf ihrem Weg nach vorne blieben beide Ferrari-Piloten an Max Verstappen hängen. Und der fuhr wieder, als wäre der Gegner nicht da. „Als er gemerkt hat, dass ich neben ihm lag, hat er die Bremse aufgemacht und mir die Türe zugeworfen", beschwerte sich Vettel. „Falscher Ort, falsche Zeit. Seb hatte noch so viel Zeit. Er hat den stärkeren Motor, er kann DRS einsetzen, er weiß, dass Verstappen für die Kollision mit Räikkönen fünf Strafsekunden bekommt", kritisierte Ex-Weltmeister Damon Hill. Vettel wehrte sich gegen den Vorwurf, er sei zu ungeduldig gewesen. „Ich hatte die Batterie voll geladen, war besser aus der Haarnadel gekommen. Am Rücklicht von Max konnte ich erkennen, dass seine Batterie gerade im Ladebetrieb war. Die Lücke war da, warum soll ich warten? Ich wollte die beiden Mercedes nicht davonziehen lassen." Verstappens Einwand, Vettel habe den gleichen Fehler gemacht wie er in China, kanzelte FIA-Rennleiter Charlie Whiting mit getrübter Wahrnehmung ab: „Die beiden Vorfälle sind nun wirklich nicht zu vergleichen. China war klar die Schuld von Max. Das war ein normaler Rennunfall."

Der Fluch der Sommerpause

Die Story dieser Weltmeisterschaft wird immer mehr zur Kopie der des vergangenen Jahres. Bis zur Sommerpause lieferte Ferrari dem Seriensieger Mercedes einen aufrechten Kampf. Dann ging dem Herausforderer die Luft aus. Eine Zeitlang sah es sogar so aus, als habe Ferrari die besseren Karten in der Hand. Sechs Rennen lang saßen Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen im schnelleren Auto. Ferrari gewann auf den Geraden ungewöhnlich viel Zeit. Zum ersten Mal im Hybridzeitalter kam der beste Motor nicht mehr von Mercedes.

Der Titelverteidiger war angeschlagen, doch er ging nicht zu Boden. Andere Teams würden panisch reagieren, alles und jeden hinterfragen, Schuldige an die Wand nageln. Mercedes blieb ruhig. Es gehört zu den Stärken dieses Teams, seine Schwächen zu analysieren und sie

SCHMIDTS FORMEL 1

Reformen müssen diktiert werden

Michael Schmidt *berichtet seit 1981 von der Formel 1. Hier erklärt unser Experte, warum Reformen in der Formel 1 nicht möglich sind.*

Es ist die zweite Gewinnwarnung in Folge. Die Formel 1-Teams bekommen im nächsten Jahr 3,7 Prozent weniger Geld von den Rechteinhabern. Aus diesem Anlass trafen sich in Suzuka die zehn Teamchefs zu einer Standortbestimmung. Einziges Thema: Wie können wir unser Produkt besser machen? Ein ehrbarer Ansatz, doch ohne Aussicht auf Erfolg. Die Teams werden sich immer nur auf den kleinsten gemeinsamen Nenner einigen – weil keiner seinen Vorteil aufgeben will. Alle wissen, dass die aktuellen Motoren schlecht für den Sport sind, doch die Hersteller wollen an ihrer Weltraumtechnik festhalten. Alle wissen, dass die Lücke zwischen den drei Topteams und dem Rest des Feldes nur mit einer konsequent durchgeführten Budgetdeckelung geschlossen werden kann, doch die wurde auf Druck der großen Teams schon wieder verwässert. Alle wissen, dass die totale Datenüberwachung berechenbare Rennen bringt, aber keiner will sie aufgeben. Reformen können nie von innen heraus entstehen. Sie müssen von oben diktiert werden.

schnell abzustellen. Wenn der Mercedes in Spa seine Hinterreifen frisst und aus langsamen Kurven heraus Zeit auf Ferrari verliert, dann kann man fast sicher sein, dass genau das beim nächsten Mal nicht mehr passieren wird. Dabei waren bis Monza nur sieben Tage Zeit. Wenn es mit Blickrichtung WM-Titel notwendig ist, Valtteri Bottas wie in Monza oder Sotschi zurückzupfeifen, dann wird das auch so durchgezogen. Ferrari tut sich schwer damit.

Die Wende im Titelkampf kam ausgerechnet zu einer Zeit, in der Ferrari das Heft in der Hand hielt. Vettel hatte gerade Hamiltons Heimspiel in Silverstone gewonnen, und er führte das Rennen in Hockenheim überlegen an. Sein Unfall in der Sachskurve musste sich anfühlen wie ein vergebener Elfmeter.

Dann kam noch der Tod von Ex-Präsident Sergio Marchionne dazu. Von einem Tag auf den anderen fehlte Ferrari die ordnende Hand. Rennleiter Arrivabene stieg unter neuer Führung vom Befehlsempfänger zu einem echten Capo auf. Viele hatten den ehemaligen Tabak-Manager schon auf der Abschussliste und Marchionnes Favorit Mattia Binotto auf dem Chefsessel gesehen. Der Technikchef hatte Ferrari in den letzten zwei Jahren einen aggressiven, emotionslosen und zielgerichteten Arbeitsstil verordnet, durchaus vergleichbar mit der Schumacher-Ära. Arrivabene ist eher für die Abteilung Pathos zuständig. Der interne Machtkampf ist fatal. Kompetenzstreitigkeiten und der unterschiedliche Führungsstil der beiden Alphatiere bringen Ferrari immer mehr vom rechten Kurs ab.

Wo ist der Vorteil hin?

Und dann, quasi über Nacht, war auch der Vorteil von Ferrari verschwunden. Aus zwei Zehnteln Vorsprung wurde eine halbe Sekunde Rückstand. Auf einem Stadtkurs wie Singapur, einer Motorenstrecke wie Sotschi, der Prüfung aller Prüfungen in Suzuka. Mercedes hat sein Auto in drei Entwicklungsschritten verbessert, und bei Ferrari lief die eine oder andere Ausbaustufe ins Leere. Doch das erklärt den Umschwung von netto sieben Zehnteln nicht. „Unser Auto fühlt sich wie immer an. Es ist gut ausbalanciert. Wir sind nur zu langsam“, wundert sich Vettel.

Die GPS-Daten liefern zum Teil Aufklärung. Mercedes ist auf den Geraden plötzlich wieder bei der Musik. Seit dem GP Singapur ist der wundersame Zeitgewinn von Ferrari im zweiten Drittel der Geraden verschwunden. Die Konkurrenz war dem Rätsel nie auf die Spur gekommen, doch sie hat bei der FIA so lange interveniert, dass die gezwungen war, in die Batterien der Ferrari-Motoren einen zweiten Mess-Sensor zu implantieren, um die Energieströme zu messen. Ferrari ist das einzige Team, das seinen Energiespeicher teilt. Die FIA begründet den Einbau der zusätzlichen Kontrollfunktion so: „Das bringt uns mehr Sicherheit, das zu messen, was wir messen wollen.“ Renault-Sportchef Cyril Abiteboul ergänzt: „Die FIA konnte uns vorher nicht garantieren, dass sie zweifelsfrei die Energieabgabe der Batterie messen kann. Sie musste so handeln, um sich juristisch abzusichern.“

Natürlich bringen Ferraris Gegner den Einbau des Sensors mit dem Verschwinden der rätselhaften Leistungsexplosion in Zusammenhang und unterstellen damit, dass da etwas nicht mit rechten Dingen gelaufen ist. Arrivabene dementiert: „Der Sensor hat auf die Leistung unseres Motors keinen Einfluss.“ Ein weiteres Rätsel ist, warum Ferrari seit drei Rennen Probleme hat, die Hinterreifen zu schützen. Das verlangt Kompromisse bei der Fahrzeugabstimmung. „Wir haben da in Suzuka was gefunden, das uns helfen könnte“, hofft Vettel. Mercedes hat genau diese Aufgabe seit dem GP Italien gelöst. „Das Verständnis der Reifen kann in der Rundenzeit den größten Unterschied ausmachen“, bestätigt Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Vettel regt das Gerede vom dominanten Ferrari auf, gerade jetzt, wo der Gegner seine Stärke zeigt. „Wenn wir gewonnen haben, war es eng. Mercedes dagegen hat uns in Barcelona, Paul Ricard, Sotschi und Suzuka auseinandergenommen.“ Noch ein Indiz spricht dafür, dass Ferrari eher Zeit verloren hat als dass Mercedes massiv zugelegt hätte. Der Abstand von Mercedes zu Red Bull blieb gleich. Ferrari dagegen musste Red Bull bei den letzten Rennen fürchten. „Wir haben einige fehlgeleitete Aerodynamikentwicklungen korrigiert“, erklärt Motorsportchef Helmut Marko. Eine davon ist ein Diffusor, der nicht konstant Abtrieb liefert. Das PS-Defizit soll 2019 mit dem Wechsel zu Honda beseitigt werden. Die Honda-Ausbaustufe in Suzuka hat 40 PS gebracht. „Damit liegt Honda schon klar vor Renault“, heißt es bei Red Bull genüsslich

Text: Michael Schmidt
Fotos: Wolfgang Wilhelm

Mercedes behauptet beim Start die Führung. Vettel mogelt sich auf der Innenspur durch

Videos, Fakten, Hintergründe
Mehr zum Thema gibt es bei „Formel Schmidt“ auf youtube.com/automotorundsport. Jetzt QR-Code einscannen

SO LIEF DAS RENNEN

Der Ferrari-Killer

Lewis Hamilton führte von Anfang bis Ende. Für ihn war es ein wenig aufregender Nachmittag. Teamkollege Valtteri Bottas bekam in der Schlussphase Druck von Max Verstappen. Der Finne verheizte seine Reifen beim Überrunden. Trotzdem reichte es zum Mercedes-Doppelsieg. Verstappen spielte wieder einmal den wilden Mann. Zuerst wehrte er mit Feindkontakt einen Angriff von Kimi Räikkönen in der Schikane ab, dann eine Attacke von Sebastian Vettel in der Spoon-Kurve. Die Kollisionen hinterließen drei verwundete Autos. Der Red Bull verlor nach dem Crash mit Räikkönen 20 Punkte Abtrieb. Die Ferrari fuhren mit zerrupften Leitblechen weiter. Bei Räikkönen linker Hand, bei Vettel rechts. Zeitverlust: mindestens eine halbe Sekunde pro Runde. Trotzdem drehte Vettel die schnellste Rennrunde. „Ohne die Kollision mit Max hätte ich mit einem der Mercedes kämpfen können.“ Daniel Ricciardo kam aus der Tiefe des Raumes. Der Australier musste nach einem Problem mit dem Gaspedal von Platz 15 starten. Innerhalb von 13 Runden überholte er acht Autos und landete auf Platz 4. Für die Ferrari-Piloten dahinter gab es nur Almosen. Im Mittelfeld hamsterten Sergio Perez und Esteban Ocon acht Punkte. Im Sandwich kam Romain Grosjean ins Ziel. Der Franzose behauptete, Perez hätte nur aufschließen und überholen können, weil er zu schnell unter gelber Flagge gefahren sei. Die Rennleitung wies Grosjean nach, dass er in der fraglichen Zeit drei Zehntel auf Perez gewann.

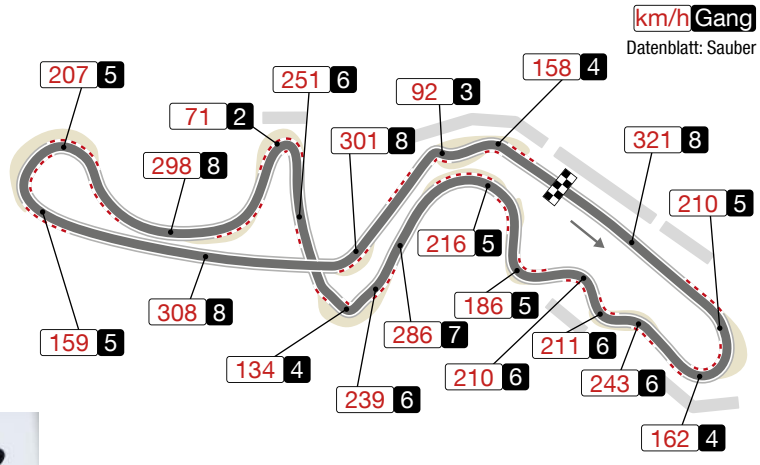
Daten und Ergebnisse: bitte umblättern

GP Japan: 17. von 21 Läufen

7. Oktober 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,807 km
Runden:	53
Distanz:	307,471 km
Zuschauer:	81000
Wetter:	29 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation:	309,7 km/h (Hamilton)
Topspeed Rennen:	330,7 km/h (Vettel)
Gangwechsel/Runde:	42
Volllastanteil:	75 % (1230 m = 16,0 s)
Benzinverbrauch/Runde:	2,69 Liter
Führungswechsel:	0



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.27,760 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.28,059 min	77
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Renault, 1.29,057 min	33
4	Kimi Räikkönen, FIN Ferrari, 1.29,521 min	7
5	Romain Grosjean, F HaasF1-Ferrari, 1.29,761 min	8
6	Brendon Hartley, NZ Toro Rosso-Honda, 1.30,023 min	28
7	Pierre Gasly, F Toro Rosso-Honda, 1.30,093 min	10
8	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.32,192 min	5
9	Sergio Pérez, MEX Force India-Mercedes, 1.37,229 min	11
10	Charles Leclerc, MC Sauber-Ferrari, 1.29,864 min	16
11	Esteban Ocon, F [1] Force India-Mercedes, 1.30,126 min	31
12	Kevin Magnussen, DK HaasF1-Ferrari, 1.30,226 min	20
13	Carlos Sainz, E Renault, 1.30,490 min	55
14	Lance Stroll, CDN Williams-Mercedes, 1.30,714 min	18
15	Daniel Ricciardo, AUS Red Bull-Renault, 1.29,806 min	3
16	Nico Hülkenberg, D Renault, 1.30,361 min	27
17	Sergey Sirotkin, RUS Williams-Mercedes, 1.30,372 min	35
18	Fernando Alonso, E McLaren-Renault, 1.30,573 min	14
19	Stoffel Vandoorne, B McLaren-Renault, 1.31,041 min	2
20	Marcus Ericsson, S [2] Sauber-Ferrari, 1.31,219 min	9

Startnummer

1) Drei Plätze zurück wegen zu schnellen Fahrens unter roter Flagge
2) Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

„In die Kurve, in der es Vettel probiert hat, kann man nicht überholen. Ich habe ihm genug Platz gelassen. Er hat den gleichen Fehler gemacht wie ich in China"

Max Verstappen

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	**Hamilton**	53/53[2]	1:27.17,062 min = 211,358 km/h	s/m	1 (22,614 s)	1.32,785 min
2.	**Bottas**	53	+ 12,919 s	s/m	1 (22,777 s)	1.33,110 min
3.	**Verstappen**	53	+ 14,295 s	ss/s+5	1 (28,789 s)	1.33,367 min
4.	**Ricciardo**	53	+ 19,495 s	s/m	1 (22,864 s)	1.33,187 min
5.	**Räikkönen**	53	+ 50,998 s	ss/m	1 (22,781 s)	1.34,223 min
6.	**Vettel**	53	+ 1.09,873 min	ss/s	1 (22,748 s)	1.32,318 min
7.	**Pérez**	53	+ 1.19,379 min	ss/s	1 (23,635 s)	1.34,073 min
8.	**Grosjean**	53	+ 1.27,198 min	s/m	1 (23,692 s)	1.34,786 min
9.	**Ocon**	53	+ 1.28,055 min	ss/m	1 (23,316 s)	1.34,670 min
10.	**Sainz**	52		s/m	1 (23,477 s)	1.34,197 min
11.	**Gasly**	52		ss/s	1 (23,376 s)	1.34,133 min
12.	**Ericsson**	52		s/m	1 (23,244 s)	1.36,294 min
13.	**Hartley**	52		ss/s	1 (23,110 s)	1.34,857 min
14.	**Alonso**	52		s/m+5	1 (27,545 s)	1.33,943 min
15.	**Vandoorne**[3]	52		s/m	1 (23,159 s)	1.35,043 min
16.	**Sirotkin**	52		s/m/ss	2 (47,307 s)	1.33,985 min
17.	**Stroll**	52		s/m/ss+5	2 (53,461 s)	1.33,354 min
18.	**Leclerc**	39	Aufhängung (P 18)	s/m/s		1.34,515 min
19.	**Hülkenberg**	37	Aufgabe: Straßenlage (P 19)	m/s		1.34,934 min
20.	**Magnussen**	8	Unterboden (P 20)	s/m		1.39,908 min

[1] Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, [2] Runden in Führung, Bestwerte in Rot,
[3] 10 Sekunden addiert, [4] 5 Sekunden addiert, [5] 30 Sekunden Strafe addiert

FAHRER-WM

1. Hamilton	9*	331 Punkte
2. Vettel	5	264 Punkte
3. Bottas		207 Punkte
4. Räikkönen		196 Punkte
5. Verstappen	1	173 Punkte
6. Ricciardo	2	146 Punkte
7. Pérez		53 Punkte
8. Magnussen		53 Punkte
9. Hülkenberg		53 Punkte
10. Alonso		50 Punkte
11. Ocon		49 Punkte
12. Sainz		39 Punkte
13. Grosjean		31 Punkte
14. Gasly		28 Punkte
15. Leclerc		21 Punkte
16. Vandoorne		8 Punkte
17. Stroll		6 Punkte
18. Ericsson		6 Punkte
19. Hartley		2 Punkte
20. Sirotkin		1 Punkt

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11 : 6
Vettel – Räikkönen	13 : 4
Ricciardo – Verstappen	3 : 14
Alonso – Vandoorne	17 : 0
Sirotkin – Stroll	9 : 8
Pérez – Ocon	4 : 13
Gasly – Hartley	13 : 4
Grosjean – Magnussen	7 : 10
Hülkenberg – Sainz	7 : 10
Ericsson – Leclerc	3 : 14

* Anzahl Siege

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	9*	538 Punkte
2. Ferrari	5	460 Punkte
3. Red Bull-Renault	3	319 Punkte
4. Renault		92 Punkte
5. HaasF1-Ferrari		84 Punkte
6. McLaren-Renault		58 Punkte
7. Force India-Mercedes		43 Punkte
8. Toro Rosso-Honda		30 Punkte
9. Sauber-Ferrari		27 Punkte
10. Williams-Mercedes		7 Punkte

Superultraplus

Jetzt noch motorsportlicher

Die neue MOTORSPORT aktuell.
Wir haben die Pflichtlektüre für echte Rennsport-Fans tiefer gelegt, schneller gemacht und mit noch mehr Drehzahlen ausgestattet. Jeden Mittwoch am Kiosk.

Kombi-Vergleichs

Ist es nicht schön, dass man sich auch noch auf Dinge verlassen kann? Tritt ein neuer Audi A6 Avant auf, muss er bei uns gleich im Vergleichstest um die Vorherrschaft in der Oberklasse kämpfen – in diesem Fall mit dem BMW Fünfer Touring

Auf der Powerwelle

Dauertest Ja, es war uns ein Vergnügen, den Porsche Macan Diesel im 100 000-Kilometer-Dauertest zu haben. Aber erst der Abschlussbericht zeigt, ob es eine ungetrübte Freude war

Der Road-Star

Fahrbericht Wieder mit Stoffverdeck, vor allem aber wieder mit echtem Kurven- und Dynamiktalent will der neue BMW Z4 den etwas blutarmen Vorgänger vergessen machen. Für den Fahrbericht des Roadsters erwarten wir daher einen Sturm – auch einen der Begeisterung

auto motor und sport

Jetzt bequem zu Hause testen

Lassen Sie sich die nächsten sechs Ausgaben für nur 18,90 Euro (Inland, Ausland auf Anfrage) mit über 30 % Ersparnis frei Haus liefern. Einfach anrufen unter 07 11/32 06 88 88.
Geben Sie bitte bei Ihrer Bestellung die Bestellnummer 1737845 an.

test

auto motor und sport CHANNEL

Rallye Deutschland –
Ein Rennprofi auf Abwegen

Ausstrahlungsdatum: Donnerstag, 18. Oktober 2018, 20:15 Uhr
30 Jahre Motorsport-Erfahrung fließt durch seine Adern: Christian Menzel zählt zu den erfahrensten Tourenwagenpiloten Europas. Was könnte diesen Mann noch fordern? Im ADAC Opel Rallye Cup findet er heraus, dass jeder Rennprofi auch nur ein Mensch ist …

Pferd gut: der neue Mustang

Fahrbericht Vor 50 Jahren noch mit Steve McQueen in den Straßen von San Francisco, jetzt ein Sondermodell der neuen Generation. Licht aus, Vorhang auf: der Mustang Bullitt

Einfach mal Lordfahren

Fahrbericht Sollte es Ihre Lordschaft oder den verehrten Scheich mal nach Gelände gelüsten, hätte Rolls-Royce da den Cullinan. Wir fahren den ersten SUV der Marke

Die sind so drei

Vergleichstest Gerade aufgefrischt, rangelt der Skoda Fabia mit dem Mazda 2 und der Konzernverwandtschaft von VW – dem Polo – um den Sieg im Vergleichstest der Benziner

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

DAS STAND IN AUSGABE 22/1978

Sparwunder in der Mittelklasse: VW Passat mit Dieselmotor

Statt der erwarteten zehn Prozent wird inzwischen fast die Hälfte aller Golf mit Dieselmotor ausgerüstet, und so rechnet VW nun auch beim Passat mit einem Dieselanteil von mindestens 20 Prozent. Dabei wiegt das größere Modell immerhin 100 kg mehr, was beim Fahren deutlich zu spüren ist. Mit dem identischen, aber längs statt quer eingebauten 1,5-Liter-Diesel wirkt die Mittelklasse-Limousine weniger agil als der Kompaktwagen, und für zügiges Vorankommen muss der Fahrer häufiger das Gaspedal voll durchtreten und die Drehzahlreserven nützen. Dabei übertraf der Testwagen die Werksangaben deutlich, kam in 19,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und war 143,4 km/h schnell. Von Lethargie kann also keine Rede sein, zumal der 50 PS starke Vierzylinder spontan auf Gas reagiert und lediglich nach dem morgendlichen Kaltstart harte Klänge aus dem Motorraum dringen. Nach Erreichen der normalen Betriebstemperatur ist das Geräusch jedoch so gut gedämmt, dass längere Autobahnetappen nicht zur Strapaze ausarten. Und obwohl der Passat D nicht ganz so sparsam wie der Golf D war, ergab sich mit etwas Zurückhaltung und häufigem Teillastbetrieb ein sehr günstiger Verbrauch von 6,5 Litern pro 100 km, was bei einem Tankinhalt von 45 Litern beachtliche Reichweiten ermöglicht. Doch weil der Diesel beim Kauf 1100 Mark mehr als der Benziner mit 75 PS kostet, amortisiert sich der Mehrpreis erst nach 60 000 Kilometern.

Anders als beim Golf ist der Motor hier längs eingebaut

Faule Tour: Gastspiel der Indy-Truppe in England

Insgesamt zwölf Tage gastierte die Creme des US-Rennsports in England, doch nur wenige Zuschauer ließen sich zu den Rennen in Silverstone und Brands Hatch locken. Während die Stars auf ihren heimischen Ovalen gegen den Uhrzeigersinn im Kreis fahren, mussten sie hier andersherum fahren, bremsen, beschleunigen, schalten und driften. „Es ist wie verhext“, gab der amtierende USAC-Champion Tom Sneva zu. „Wir taumelten am Anfang auf der Strecke herum, als hätten wir noch nie in einem Rennwagen gesessen.“ Und fast jeder Fahrer war mindestens einmal in der Wiese oder im Fangzaun gelandet.

Kadett als Jagdwagen

Speziell „für Jäger und Landwirte“ baut Opel neuerdings eine zusätzliche Variante seines kleinen Kombis, die nur in den Farben Safaribeige und Forstgrün geliefert wird. Gegenüber dem normalen Caravan hat der Kadett Jagdwagen mehr Bodenfreiheit, ein Sperrdifferenzial, vier zusätzliche Räder mit Winterreifen, eine verstärkte Heizung sowie ein Trennnetz zum Laderaum, das bei einer Vollbremsung vor herumfliegender Ladung schützen soll.

Alle Hefte seit 1946 jetzt online lesen!

Wer in alten Heften von auto motor und sport blättern will, kann dies jetzt auch online tun. Ab sofort haben Sie dort direkten Zugriff auf die Jahrgänge 1946 (damals hieß die Zeitschrift noch „Das Auto“) bis 2000, weitere werden in Kürze folgen. Um die Seiten mit sämtlichen Artikeln im korrekten Zusammenhang und im Großformat anschauen und gut lesen zu können, ist eine Premium-Mitgliedschaft auf dem Oldtimer-Portal Zwischengas nötig, die ab 69 Euro pro Jahr zu haben ist – oder pro Monat ab 5,75 Euro. Zum Zwischengas-Online-Zeitschriftenarchiv geht es hier: **https://ams.zwischengas.com**

VORDENKEN STATT MITZIEHEN

Jetzt vorbestellen: moove-magazin.de

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT

Smart – vernetzt – visionär

OBI®

obi.de/machbarmacher

DIE MACHBAR MACHER SIND DA.

Dein Handwerker-Vermittlungsservice*

Stefan W. aus NRW, vermittelt von OBI.

* MachbarMacher ist ein Vermittlungsservice. MachbarMacher werden nicht für oder im Auftrag von OBI tätig, sondern handeln im eigenen Namen und auf eigene Rechnung. Der vermittelte MachbarMacher kostet immer 45 €/Stunde für Gartenprojekte. Und das gilt von seinem Eintreffen bis zu seiner Abfahrt und inkl. MwSt. Wenn der MachbarMacher daran interessiert ist, für Sie tätig zu werden, erstellt er Ihnen anhand Ihrer Auftragsanfrage selbstständig ein Angebot. Weitere Infos erhalten Sie in Ihrem OBI Markt. Vermittlungsservice nur in teilnehmenden Märkten.

© Alle Rechte vorbehalten. Eine Verwertung oder Nachahmung ist nur mit Zustimmung des Verlages zulässig. Zuwide

Ich wähle

Kennziffern eintragen!

	Mini Cars	Klein-wagen	Kompakt-klasse	Mittel-klasse	Obere Mittelklasse	Luxus-klasse
von allen Fahrzeugen	A ____	B ____	C ____	D ____	E ____	F ____
von Import-Fahrzeugen	A ____	B ____	C ____	D ____	E ____	F ____

Ich wähle

Kennziffern eintragen!

	Sport-wagen	Cabrios	Kompakte SUVs/ Geländewagen	Große SUVs/ Geländewagen	Vans
von allen Fahrzeugen	G ____	H ____	I ____	K ____	L ____
von Import-Fahrzeugen	G ____	H ____	I ____	K ____	L ____

Auf welche Pkw-Hersteller treffen folgende Aussagen zu?
Tragen Sie bitte die blauen Kennziffern der Pkw-Hersteller ein.
*Sie können **jeweils mehrere Hersteller** eintragen:*

gutes Preis-Leistungsverhältnis ☐☐
hoher Wiederverkaufswert ☐☐
gutes Aussehen/Styling ☐☐
baut sportliche Autos ☐☐
im Motorsport erfolgreich ☐☐
macht gute Werbung ☐☐
baut umweltverträgliche Autos ☐☐
ich mag die Marke ☐☐
hohe Zuverlässigkeit ☐☐
gute Verarbeitung ☐☐
hohe Sicherheitsstandards ☐☐
guter Kundendienst ☐☐
fortschrittliche Technik ☐☐

Welche dieser Pkw-Marken kämen für Sie in Frage?

Von Importmarken ☐☐☐☐☐☐☐☐ keine ☐
deutschen Marken ☐☐☐☐☐☐☐☐ keine ☐

01 : Alfa Romeo
02 : Audi
03 : BMW
04 : Cadillac
05 : Citroën
06 : DS
07 : Dacia
08 : Fiat
09 : Ford
10 : Honda
11 : Hyundai
12 : Kia
13 : Infiniti
14 : Jaguar
15 : Jeep
16 : Land Rover
17 : Lexus
18 : Mazda
19 : Mercedes
20 : Mini
21 : Mitsubishi
22 : Nissan
23 : Opel
24 : Peugeot
25 : Porsche
26 : Renault
27 : Seat
28 : Skoda
29 : Smart
30 : SsangYong
31 : Subaru
32 : Suzuki
33 : Toyota
34 : Volkswagen
35 : Volvo

Ich wähle
Kennziffern eintrage
von allen Fahrzeugen
von Import-Fahrzeuge
Ich wähle
Kennziffern eintrage
von allen Fahrzeugen
von Import-Fahrzeuge
Auf welche Pkw-H
Tragen Sie bitte di
Sie können jeweils
gutes Preis-Leistung
hoher Wiederverkauf
gutes Aussehen/Sty
baut sportliche Autos
im Motorsport erfolg
macht gute Werbung
baut umweltverträgl
ich mag die Marke
hohe Zuverlässigkeit
gute Verarbeitung
hohe Sicherheitsstan
guter Kundendienst
fortschrittliche Tec
Welche dieser Pkw
Von Importmarken
deutschen Marken

Liebe Leserin, lieber Leser,

machen Sie mit bei BEST CARS 2019! Wählen Sie die besten Autos und gewinnen Sie eines von drei topaktuellen Fahrzeugen im Gesamtwert von rund 148.000 Euro.

Einsendeschluss ist der 02. Januar 2019 (Datum des Poststempels).

Sie können die Postkarte auch online ausfüllen. Dazu bitte folgende Adresse eingeben:

www.leserumfragen.de/ams Teilnehmer-Code → Q749

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf **www.leserumfragen.de/ams**.

erhandlungen werden zivil- und strafrechtlich verfolgt.

	Mini Cars	Klein-wagen	Kompakt-klasse	Mittel-klasse	Obere Mittelklasse	Luxus-klasse
n!	**A** ____	**B** ____	**C** ____	**D** ____	**E** ____	**F** ____
en	**A** ____	**B** ____	**C** ____	**D** ____	**E** ____	**F** ____

	Sport-wagen	Cabrios	Kompakte SUVs/ Geländewagen	Große SUVs/ Geländewagen	Vans
n!	**G** ____	**H** ____	**I** ____	**K** ____	**L** ____
en	**G** ____	**H** ____	**I** ____	**K** ____	**L** ____

Hersteller treffen folgende Aussagen zu?
e *blauen Kennziffern der Pkw-Hersteller ein.*
***mehrere Hersteller** eintragen:*

gsverhältnis
fswert
rling
greich
iche Autos
dards
hnik

v-Marken kämen für Sie in Frage?

keine ☐
keine ☐

01 : Alfa Romeo
02 : Audi
03 : BMW
04 : Cadillac
05 : Citroën
06 : DS
07 : Dacia
08 : Fiat
09 : Ford
10 : Honda
11 : Hyundai
12 : Kia
13 : Infiniti
14 : Jaguar
15 : Jeep
16 : Land Rover
17 : Lexus
18 : Mazda
19 : Mercedes
20 : Mini
21 : Mitsubishi
22 : Nissan
23 : Opel
24 : Peugeot
25 : Porsche
26 : Renault
27 : Seat
28 : Skoda
29 : Smart
30 : SsangYong
31 : Subaru
32 : Suzuki
33 : Toyota
34 : Volkswagen
35 : Volvo

Liebe Leserin, lieber Leser,

machen Sie mit bei BEST CARS 2019! Wählen Sie die besten Autos und gewinnen Sie eines von drei topaktuellen Fahrzeugen im Gesamtwert von rund 148.000 Euro.
Einsendeschluss ist der 02. Januar 2019 (Datum des Poststempels).

Die Redaktion wünscht viel Spaß beim Mitmachen und viel Glück!

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**auto motor sport** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	☐ tätig im Kfz-Bereich	

- **Ich lese** auto motor und sport ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Welches Auto fahren Sie zur Zeit persönlich?** ☐ keines
  Hersteller: _____ Diese Marke fahre ich zum ____ten Mal.
  Typ: _____ PS_____ ☐ Kombi ☐ Firmenwagen
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
  gekauft Jahr _____: ☐ neu ☐ geleast ☐ gebraucht ➪ Baujahr _____
- **Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit Ihrem Auto?**
  ☐ überaus zufrieden ☐ sehr zufrieden ☐ ziemlich zufrieden ☐ weniger zufried./unzufrieden
- **Welches Auto sind Sie vor Ihrem jetzigen gefahren?** ☐ keines
  Hersteller:_____ Typ: _____
- **Welches Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes kaufen?** ☐ weiß nicht
  ☐ kaufe Neuwagen ☐ lease Neuwagen ☐ Gebrauchtwagen ➪ ca. ____ Jahre alt
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Und welches Auto käme noch in Frage?** ☐ kein anderes ☐ weiß nicht
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Wann werden Sie Ihr nächstes Auto kaufen?** ☐ weiß nicht

gerade bestellt	noch dieses Jahr	2019 1. Halbjahr	2019 2. Halbjahr	2020 1. Halbjahr	2020 2. Halbjahr	später
☐	☐	☐	☐	☐	☐	20____

2

ams 22/18 - ePaper

Bitte mit 0,45 Euro frankieren

Antwortkarte

auto motor und sport

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**auto motor sport** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	☐ tätig im Kfz-Bereich	

- **Ich lese** auto motor und sport ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Welches Auto fahren Sie zur Zeit persönlich?** ☐ keines
  Hersteller: _____ Diese Marke fahre ich zum ____ten Mal.
  Typ: _____ PS_____ ☐ Kombi ☐ Firmenwagen
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
  gekauft Jahr _____: ☐ neu ☐ geleast ☐ gebraucht ➪ Baujahr _____
- **Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit Ihrem Auto?**
  ☐ überaus zufrieden ☐ sehr zufrieden ☐ ziemlich zufrieden ☐ weniger zufried./unzufrieden
- **Welches Auto sind Sie vor Ihrem jetzigen gefahren?** ☐ keines
  Hersteller:_____ Typ: _____
- **Welches Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes kaufen?** ☐ weiß nicht
  ☐ kaufe Neuwagen ☐ lease Neuwagen ☐ Gebrauchtwagen ➪ ca. ____ Jahre alt
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Und welches Auto käme noch in Frage?** ☐ kein anderes ☐ weiß nicht
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Wann werden Sie Ihr nächstes Auto kaufen?** ☐ weiß nicht

gerade bestellt	noch dieses Jahr	2019 1. Halbjahr	2019 2. Halbjahr	2020 1. Halbjahr	2020 2. Halbjahr	später
☐	☐	☐	☐	☐	☐	20____

1

ams 22/18 - ePaper

Bitte mit 0,45 Euro frankieren

Antwortkarte

auto motor und sport

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Liebe Leserin, lieber Leser,

machen Sie mit bei BEST CARS 2019! Wählen Sie die besten Autos und gewinnen Sie eines von drei topaktuellen Fahrzeugen im Gesamtwert von rund 148.000 Euro.
Einsendeschluss ist der 02. Januar 2019 (Datum des Poststempels).

Die Redaktion wünscht viel Spaß beim Mitmachen und viel Glück!

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**auto motor sport** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	☐ tätig im Kfz-Bereich	

- **Ich lese** auto motor und sport ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Welches Auto fahren Sie zur Zeit persönlich?** ☐ keines
  Hersteller: _____ Diese Marke fahre ich zum ____ten Mal.
  Typ: _____ PS_____ ☐ Kombi ☐ Firmenwagen
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
  gekauft Jahr _____: ☐ neu ☐ geleast ☐ gebraucht ➪ Baujahr _____
- **Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit Ihrem Auto?**
  ☐ überaus zufrieden ☐ sehr zufrieden ☐ ziemlich zufrieden ☐ weniger zufried./unzufrieden
- **Welches Auto sind Sie vor Ihrem jetzigen gefahren?** ☐ keines
  Hersteller:_____ Typ: _____
- **Welches Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes kaufen?** ☐ weiß nicht
  ☐ kaufe Neuwagen ☐ lease Neuwagen ☐ Gebrauchtwagen ➪ ca. ____ Jahre alt
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Und welches Auto käme noch in Frage?** ☐ kein anderes ☐ weiß nicht
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Wann werden Sie Ihr nächstes Auto kaufen?** ☐ weiß nicht

gerade bestellt	noch dieses Jahr	2019 1. Halbjahr	2019 2. Halbjahr	2020 1. Halbjahr	2020 2. Halbjahr	später
☐	☐	☐	☐	☐	☐	20____

2

ams 22/18 - ePaper

Bitte mit 0,45 Euro frankieren

Antwortkarte

auto motor und sport

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**auto motor sport** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	☐ tätig im Kfz-Bereich	

- **Ich lese** auto motor und sport ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Welches Auto fahren Sie zur Zeit persönlich?** ☐ keines
  Hersteller: _____ Diese Marke fahre ich zum ____ten Mal.
  Typ: _____ PS_____ ☐ Kombi ☐ Firmenwagen
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
  gekauft Jahr _____: ☐ neu ☐ geleast ☐ gebraucht ➪ Baujahr _____
- **Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit Ihrem Auto?**
  ☐ überaus zufrieden ☐ sehr zufrieden ☐ ziemlich zufrieden ☐ weniger zufried./unzufrieden
- **Welches Auto sind Sie vor Ihrem jetzigen gefahren?** ☐ keines
  Hersteller:_____ Typ: _____
- **Welches Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes kaufen?** ☐ weiß nicht
  ☐ kaufe Neuwagen ☐ lease Neuwagen ☐ Gebrauchtwagen ➪ ca. ____ Jahre alt
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Und welches Auto käme noch in Frage?** ☐ kein anderes ☐ weiß nicht
  Hersteller:_____ Typ: _____
  ☐ Benziner ☐ Diesel ☐ Hybrid ☐ Plug-in-Hybrid ☐ Elektro ☐ Gas
- **Wann werden Sie Ihr nächstes Auto kaufen?** ☐ weiß nicht

gerade bestellt	noch dieses Jahr	2019 1. Halbjahr	2019 2. Halbjahr	2020 1. Halbjahr	2020 2. Halbjahr	später
☐	☐	☐	☐	☐	☐	20____

1

ams 22/18 - ePaper

Bitte mit 0,45 Euro frankieren

Antwortkarte

auto motor und sport

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

16 Extra-Seiten Alles über ZF

auto motor und sport

EXTRA

Mit Unterstützung von ZF

Mit System zur MOBILITÄT von morgen

Die Idee dahinter
Mit breiter Kompetenz gestaltet ZF die neue Mobilität aktiv mit

Alles elektrisch
Vom Fahrrad bis zum Truck elektrifiziert ZF alle Fahrzeugklassen

Technik von morgen
Auch in Zukunft spielt das Fahrwerk eine entscheidende Rolle

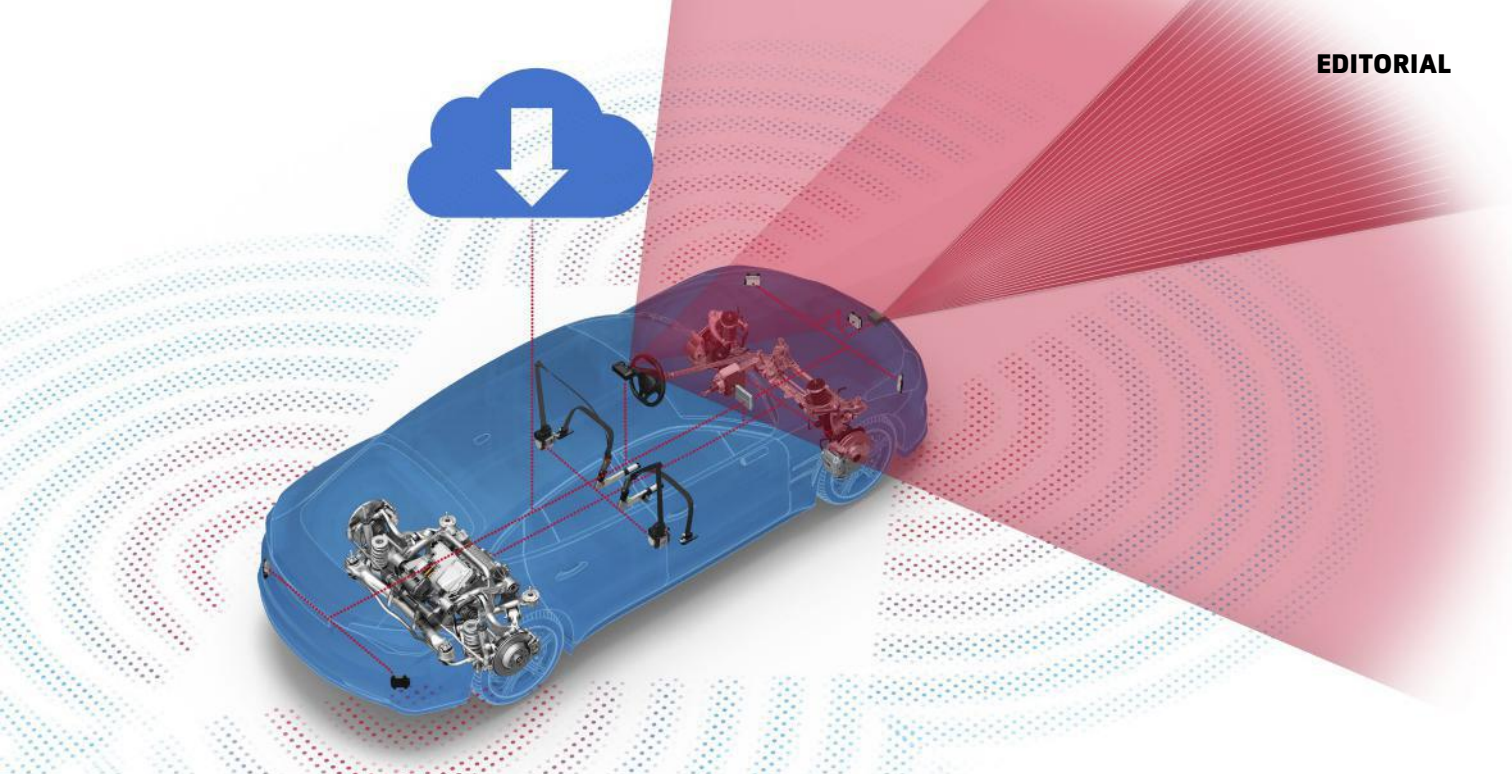
Die Zukunft des Fahrens.

Sie können natürlich auch nochmal die Akten für den Termin durchgehen. Oder den Roman zu Ende lesen. Ihr autonom fahrendes Auto bietet in Zukunft viele Möglichkeiten. Wie Sie die Zeit nutzen, entscheiden Sie.

ZF arbeitet an Technologien für das autonome Fahren. Nicht nur, weil Sie dann Zeit für andere Dinge haben. Sondern weil autonome Fahrzeuge sicherer sind und eine Vision von null Unfällen erst möglich machen.
zf.com/autonomous-driving

see. think. act.

ZF



Vernetzung der Branchen wächst

Unsere Mobilität verändert sich so schnell wie noch nie, und Zulieferer wie ZF gestalten den Wandel aktiv mit.

Redakteurin Annette Bender-Napp sprach mit ZF über die Herausforderungen der Branche

Wer über die Mobilität der Zukunft spricht, kommt um Themen wie Elektrifizierung und Automatisierung nicht herum. Für Zulieferer wie ZF beginnt der Wandel aber schon ganz woanders. Für sie geht es nämlich nicht nur darum, neue Funktionen und Antriebe zu entwickeln, sondern auch darum, auf Veränderungen der ganzen Branche zu reagieren. Denn es genügt nicht mehr, nur einzelne Komponenten zu produzieren. Stattdessen werden Systemkompetenzen immer wichtiger, um Teilbereiche eines Fahrzeugs ganzheitlich zu verstehen, inklusive aller Schnittstellen und Einzelkomponenten.

Wieso? Am Markt tummeln sich stetig neue Firmen und Start-ups, die ursprünglich gar nicht aus dem klassischen Automobilsektor stammen, sondern deren Kernkompetenzen in Bereichen wie IT, Kommunikation und Mobilitätsdienstleistungen liegen und die daher auf Spezialisten wie ZF angewiesen sind.

ZF zeigt viele Prototypen

Zwar bringen neue Unternehmen auch andere Ideen und frischen Wind in die Branche, klassische Tugenden verlieren aber keineswegs ihre Relevanz. Selbst wenn wir uns in ferner Zukunft nur noch von elektrisch angetriebenen Robotaxis transportieren lassen, werden Technologien wie das Fahrwerk und der Insassenschutz entscheidende Rollen spielen, um komfortabel und sicher unterwegs zu sein.

Sind Sie neugierig, was uns in puncto Mobilität in Zukunft so erwartet? Dann lesen Sie weiter, und lernen Sie einige der Prototypen von ZF mit neuen Entwicklungen näher kennen. ■

Inhalt

4 Strategie
In vier Technologiefeldern breit aufgestellt für die Mobilität der Zukunft

6 E-Mobility
Die E-Antriebe von ZF im Detail – vom Fahrrad bis zum schweren Truck

10 Interview
Holger Klein, Mitglied des Vorstandes bei ZF, über die zukünftigen Aufgaben des Fahrwerks

12 Technik
Innovationen der Fahrwerksentwicklung – Probefahrt in drei Prototypen

Impressum

auto motor sport

Chefredaktion Ralph Alex, Birgit Priemer
Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität Michael Heinz
Content Delivery Management Leitung: Thomas Fischer. Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Redaktion Luca Leicht, Sandra Moser, Annette Bender-Napp
Layout Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Eduard Morlang
Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Fotos Felix Kästle, Aleksander Perkovic, ZF
Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart

Geschäftsführung Nils Oberschelp (Vorsitzender), Andrea Rometsch, Tim Ramms
Leitung Geschäftsbereich Mobilität Tim Ramms
Publisher Automobil/Aktive Freizeit Stefan Karcher, Maik Müller
Anzeigenleitung Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantwortlich Beate Engelhard

Herstellung Michael Wander (verantw.)
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck Prinovis GmbH & Co KG, Ahrensburg

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „ZF" ist eine Beilage von auto motor und sport 22/2018

Zwischen **Mechanik** und **Sensoren**

Komfortabel

Spätestens wenn die Passagiere sich nicht mehr auf das Fahren konzentrieren, sondern die Zeit im autonomen Auto anderweitig verbringen, gerät die Fahrdynamik ins Hintertreffen und der Komfort wird noch wichtiger. Aus diesem Grund sind vorausschauende Fahrwerke, die frühzeitig auf Schlaglöcher oder andere Unebenheiten reagieren und sie effektiv ausgleichen, elementar. Den Weg dorthin bereitet die cubiX Software, ein Regelalgorithmus, der alle aktiven und semiaktiven Aktoren steuert. Später wird er durch sMotion erweitert, das aktive Dämpfungssystem kann nahezu alle Karosseriebewegungen abfangen.

Automatisiert

Erkennen, verstehen, reagieren. Damit die Vision vom automatisierten Fahren wahr wird, brauchen künftige Autos allerlei Sensoren wie Kameras, Radar und Lidar sowie unterschiedliche Kommunikationssysteme, die den Fahrzeugen einen 720-Grad-Blick nach innen und außen verschaffen. Damit diese Datenflut überhaupt verarbeitet werden kann, braucht es Hochleistungsrechner wie den Zentralcomputer ZF ProAI, der zusammen mit Nvidia entwickelt wurde. Mithilfe von künstlicher Intelligenz ermöglicht er schon heute Test- und Versuchsfahrzeugen hoch- und vollautomatisiertes Fahren gemäß Level 3 und 4. So rückt die Welt der Robotaxis ein Stückchen näher.

DIGITALI

Die Digitalisierung ist das Herzstück der strategischen Ausrichtung des Zulieferers. Denn mit ihr entstehen bis dato ungeahnte Möglichkeiten und neue Geschäftsfelder, die vom Internet der Dinge bis zum autonomen Fahren reichen – und alle Geschäftsfelder von ZF miteinander verbinden. So wandelte sich der Konzern vom einstigen Teilezulieferer in den letzten Jahren noch stärker zum Know-how-Lieferanten, der neben der klassischen Automobilindustrie auch andere Kunden mit seinen Produkten und Lösungen erreicht. Dabei spielen Anwendungen für Industrie- und Fertigungsprozesse ebenso eine wichtige Rolle wie die Kooperation mit sogenannten New Automotive Custo-

Die Digitalisierung krempelt die gesamte Automobilbranche um – auch Zulieferer wie ZF. Die einstige Zahnradfabrik hat sich längst auf die neuen Anforderungen eingestellt und will die Mobilität künftig komfortabel, sicher, elektrisch und automatisiert machen.

SIERUNG

mers, die über etablierte Transportkonzepte hinausdenken und neue Wege einschlagen. Ein Beispiel ist das Aachener Auto-Start-up e.GO Mobile AG, mit dem ZF das Joint Venture e.GO Moove GmbH gegründet hat. Gemeinsam wollen die Unternehmen neue Transportkonzepte wie People Mover oder Cargo Mover entwickeln, die im Wesentlichen auf der Technik von ZF basieren und sensorüberwacht, elektrisch und autonom fahren sollen. Alles gesteuert vom Zentralrechner ZF ProAI. Der kann nicht nur gewaltige Datenmengen in Echtzeit verarbeiten, sondern durch Deep Learning auch selbstständig Erfahrungen sammeln, die die Entwicklung schneller, nachhaltiger und besser machen sollen.

Sicher

Ob Bremsen, Umfeldsensoren, Sicherheitsgurte oder Airbags: Damit Autofahren in Zukunft noch sicherer wird, setzt ZF auf intelligente Assistenten und Sicherheitstechnik, die die Passagiere im Fall der Fälle vor dem Schlimmsten bewahren soll. Das Schlagwort hierbei lautet „integrierte Sicherheit“, denn nur wenn all diese Komponenten perfekt zusammenarbeiten, können Unfälle wirkungsvoll vermieden werden. Wichtige Bausteine sind daher neben elektronischen Bremssystemen auch aktive Fahrwerkssysteme wie die Hinterachslenkung AKC, die fahrdynamisch anspruchsvolle Situationen kontrollierbar machen.

Elektrifiziert

Auch wenn sich die Art des Antriebs verändert, bleibt ZF seinen Wurzeln treu. So haben die Friedrichshafener bereits heute ein großes Portfolio an Antriebskonzepten im Angebot – vom klassischen Getriebe über elektrifizierte Hybridgetriebe bis hin zum vollelektrischen Antrieb. Alle Bausteine sind modular aufgebaut und lassen sich speziell auf den jeweiligen Anwendungsfall anpassen und miteinander kombinieren. So integriert ZF beispielsweise einen E-Motor, die Leistungselektronik und das Automatikgetriebe zu einem Hybridgetriebe und bietet mit der elektrifizierten Hinterachse mSTARS auch einen vollelektrischen Antrieb, der lokal emissionsfreies Fahren ermöglicht.

Text: Luca Leicht
Fotos: Adobe Stock, ZF

Die Zukunft: **elekt**

Egal ob bei der Mikromobilität, bei Automobilen oder Nutzfahrzeugen – überall fährt Elektrotechnologie von ZF mit

Was haben all die Fahrzeuge oben wohl gemeinsam? Richtig! In allen stecken Elektro-Systemkomponenten von ZF. Vom Hybridgetriebe über elektrische Achsantriebe bis hin zu Elektroportalachsen ist für jedes Segment etwas dabei.

Zum Beispiel das Achtgang-Automatikgetriebe mit Hybridmodul, das Modelle von Audi, BMW und Range Rover in Plug-in-Hybride verwandelt und bei ZF schon seit drei Jahren vom Band läuft. Dessen integrierter E-Motor bringt es auf 90 kW (122 PS) und bis zu 250 Newtonmeter Drehmoment und setzt so ein nettes Sahnehäubchen auf die Gesamtleistung. Die Hybrid-Pkw lassen sich damit – je nach Batteriekapazität – bis zu 140 km/h schnell und 80 Kilometer weit rein elektrisch bewegen.

Sportlicher Hybrid mit V6

Speziell für Sportwagen gibt es ein ebenfalls achtgängiges Doppelkupplungsgetriebe mit Hybridfunktionen. Dank 100 kW (136 PS) starker E-Maschine mit 400 Nm Drehmoment surrt hiermit der Porsche Panamera 4 E-Hybrid auch bei abgekoppeltem Verbrenner bis zu 140 km/h schnell dahin. Ohne V6-Sound, aber auch ohne Benzindurst und lokale Emissionen – und zwar rund 50 Kilometer weit, inklusive Hybridfunktionen wie Rekuperieren und Boosten.

Beide Getriebevarianten entwickelte ZF bauraumneutral: Trotz Elektro-Add-on benötigen sie kaum mehr Platz als die herkömmlichen Getriebe. Für Klein- und Kompaktwagen kommen sie dennoch kaum infrage. Denn neben der Platzfrage sind die Kosten entscheidend, und die meisten dieser Fahrzeuge sind, anders als in der Premium-Klasse, mit einem vorne quer eingebauten Antrieb

risch

Damit die Fahrzeuge von morgen ohne lokalen CO_2-Ausstoß unterwegs sind, hat ZF bereits heute ein umfangreiches Technologie-Portfolio in der Elektromobilität im Angebot. Wir durften Probe fahren.

ausgestattet und eher im preissensiblen Segment zu finden.

Wie Elektrifizierung in Form eines vollwertigen Plug-in-Hybrids aber auch in diesem Bereich machbar ist, zeigt ZF mit der eAMT-Konzeptstudie. In ihr bilden ein klassischer Frontantrieb mit automatisiertem Schaltgetriebe sowie ein elektrischer Achsantrieb im Heck ein cleveres Duo. Von lähmenden Zugkraftunterbrechungen, die dieses Getriebekonzept sonst mit sich bringt, ist im Prototyp nichts zu spüren.

Sobald der E-Antrieb im Heck aktiv ist, überbrückt er die systembedingten Vortriebslöcher, der Wagen fährt gleichmäßig ruckelfrei dahin. Ist mehr Power gefragt, drückt der Kick-down mal eben 132 PS Gesamtleistung aus beiden Motoren – und den Fahrer in den Sitz. Der E-Antrieb ermöglicht zudem rein elektrisches Fahren, ein Kriechmodus für Stop-and-go-Verkehr und Rangieren runden die City-Tauglichkeit ab. Aufladen lässt sich der Akku an der Steckdose, mittels Rekuperation oder durch den Verbrenner. Autoherstellern bietet diese Systemlösung also die Möglichkeit, auch Klein- und Kompaktwagen ohne komplexes und teures Automatikgetriebe zu hybridisieren, denn die elektrifizierte Hinterachse passt nahezu bauraumneutral ins Heck.

Das Konzept mit der Null

Noch einen Schritt weiter, ganz ohne Verbrennungsmotor, präsentiert sich das Vision Zero Vehicle. Den Platz der konventionellen Hinterachse nimmt ein Exemplar aus dem modularen Achsbaukastensystem ein. Es vereint Antriebs- und Fahrwerkstechnik und ist mit Hybrid-, Brennstoffzellen- sowie Batteriefahrzeugen kompatibel. Praktisch: Die Leistungselektronik

ZF eAMT-PROTOTYP

Klein- und Kompaktwagen fahren mit vergleichsweise günstigem automatisierten Schaltgetriebe sowie mit E-Antrieb an der Hinterachse – ohne Zugkraftunterbrechung

ZF ADVANCED URBAN VEHICLE

Die vollelektrischen, radnahen E-Antriebe an der Hinterachse und die Vorderachse mit bis zu 75 Grad Lenkwinkel machen die Studie zum sauberen und wendigen Cityflitzer

TRAXON-HYBRID-PROTOTYP

Das Heulen des E-Motors unter Last ist gewöhnungsbedürftig, aber bis zu sieben Prozent Dieselersparnis und rein elektrisches Fahren sprechen für das Hybridgetriebe

AXTRAX AVE CITY BUS

Elektroportalachsen in der Mitte und am Heck sorgen bei diesem Bus nicht nur lokal für null Emissionen, sondern ermöglichen auch die Niederflur-Bauart mit komfortabel niedriger Einstiegskante

ZF VISION ZERO VEHICLE

Neben dem elektrischen Achsantrieb aus dem modularen ZF-Baukastensystem mSTARS stecken in dem Konzeptfahrzeug viele weitere innovative Assistenzsysteme

steckt schon mit drin, und Optionen wie eine aktive Hinterachslenkung lassen sich bei Bedarf integrieren. Der Pkw-Hersteller muss lediglich einen Hilfsrahmen in seine Karosserie einfügen, was mit geringfügigen Änderungen recht einfach möglich ist, wie die ZF-Ingenieure bestätigen. In ihm lassen sich dann die Module aus dem Achsbaukasten zu verschiedensten Varianten zusammenstellen.

Das Vision Zero Vehicle stromert derweil mit rund 204 PS Leistung ganz schön zügig dahin und präsentiert im Innenraum interessante Gimmicks wie den Anti-Ablenkungsassistenten DDA oder den adaptiven Controller, einen Drehknopf zur Steuerung der Fahrzeugfunktionen. Solche und ähnliche Systeme entwickelt und produziert ZF nämlich auch. Apropos produzieren: Der elektrische Achsantrieb aus dem Baukasten geht noch in diesem Jahr in Serie. In welchem Modell, wird allerdings noch nicht verraten.

E-Mobilität für den Individualverkehr, also klassische Autos, ist aber nicht der einzige Aspekt des ZF-Technologie-Portfolios. Der Zulieferer elektrifiziert ebenso Nutzfahrzeuge wie Busse, Transporter und schwere Lkw.

Eine Nummer größer

Nahverkehrsbusse können seit 2016 mit sogenannten Elektroportalachsen von ZF ausgestattet werden. Damit sind sie entweder als Hybrid unterwegs, kombiniert mit einem kleinen Verbrennungsmotor, der die Batterie speist, oder sie fahren vollelektrisch mit Brennstoffzelle oder einem Akku, der nachts aufgeladen wird oder den Strom an Oberleitungen abgreift. Zusätzlich ermöglichen die Portalachsen einen Raumgewinn im Inneren der Busse, denn sie benötigen weniger Platz als herkömmliche Antriebsstränge mit Verbrenner und Getriebe. Neben reduzierten lokalen Emissionen sind mehr Sitzplätze sowie niedrigere und komfortablere Einstiege damit positive Nebeneffekte des Konzepts.

Um Transporter und mittelschwere Verteiler-Lkw geräuscharm und lokal CO_2-frei in Schwung zu bringen, bietet ZF einen elektrischen Zentralantrieb mit maximal 408 PS und bis zu 760 Nm Drehmoment an. Da dieser den Verbrenner ersetzt, ohne den Antriebsstrang verändern zu müssen, bleibt der Entwicklungsaufwand vor allem bei schon bestehenden Nutzfahrzeugen erfreulich niedrig.

Für schwere Lkw und Reisebusse dagegen gibt es seit Kurzem ein Getriebesystem mit elektrischem Hybridmodul. Wie bei Pkw-Hybriden unterstützt es den herkömmlichen Antrieb, hilft durch seine Boost-Funktion, Diesel zu sparen, und rekuperiert beim Rollen und Bremsen. In Innenstädten oder strikten Umweltzonen kann der Verbrennungsmotor abgekoppelt und bis zu 25 Kilometer rein elektrisch gefahren werden.

So unterschiedlich all die Fahrzeuge auf dem großen Bild ganz vorn also aussehen mögen, die Antriebskonzepte sind mitunter erstaunlich ähnlich.

Text: Sandra Moser
Fotos: ZF, Felix Kästle

Zukunft Fahrwerk: **smarter Tausendsassa**

Nicht nur die Aufgaben des Zulieferers verändern sich, auch das Fahrwerk wird künftig neue Funktionen erfüllen, erklärt das ZF-Vorstandsmitglied für Pkw-Fahrwerktechnik und Aftermarket.

Wenn es um Zukunftstechnologien geht, dreht sich momentan vieles um die Elektrifizierung. ZF setzt in seiner Strategie aber auch gezielt auf den Bereich der Vehicle Motion Control, also auf das Fahrwerk. Wieso?
Bei der Elektrifizierung geht es nicht nur um den Antriebsstrang, sondern auch um eine zunehmende elektronische Vernetzung des Fahrwerks mit smarten elektromechanischen Komponenten. Auch in Zukunft beeinflusst das Fahrwerk maßgeblich Fahrgefühl, Handling und die Sicherheit. Mit Bremse, Lenkung und Dämpfung entstehen aber auch neue Subsysteme, die im Verbund agieren und zusätzliche Informationen liefern. So wird das Fahrwerk zum Sensor für das Auto – was auch jenseits des reinen Fahrens interessant ist.

Inwieweit wird ZF denn vom allgemeinen Wandel der Mobilität, der sich ja in vielen Bereichen feststellen lässt, beeinflusst?
Ich würde das eher umdrehen: Wir wollen diesen Wandel mitgestalten. Für uns stechen vier sogenannte „disruptive Trends" besonders hervor: Elektrifizierung, autonomes Fahren, Carsharing und Connectivity. Zwar bedienen wir heute schon all diese Themenfelder, das schaffen wir aber nicht immer allein. Deswegen arbeiten wir mit Partnern zusammen, im Bereich des Fahrwerks natürlich mit den bekannten Autoherstellern. Sie erwarten von uns, dass wir unsere Komponenten zunehmend digitalisieren und Systemkompetenzen aufbauen, um die Trends zu bedienen. Zudem müssen wir als Experten für Fahrwerk und Fahrdynamik entsprechende Lösungen anbieten. Hinzu kommen neue Hersteller und Anbieter, die ihren Fokus weniger auf die Autoproduktion legen als eher auf Mobilitätsdienstleistungen und die Datenwelt dahinter. Sie suchen erfahrene Industriepartner mit Know-how, das nicht in ihrer eigenen Kernkompetenz liegt. Und da kommen wir ins Spiel.

Beeinflusst es Sie also weniger, wie wir in Zukunft fahren – ob im eigenen Fahrzeug, elektrisch oder mit Verbrenner –, als vielmehr, wie sich die Branche neu vernetzt?
Das ist ja nicht unabhängig voneinander. Die Automobilbranche verändert sich rapide. Unsere Organisationen müssen entsprechend agil und flexibel reagieren. Wir reden im Kern über neue Mobilitätskonzepte, bei denen es immer mehr darum geht, wie man in Zukunft von A nach B kommt. Da spielt das Auto in seiner klassischen Form eine andere Rolle, als es das jetzt als individuelles Verkehrsmittel tut. Um diese Trends und unsere Kunden bei diesem Wandel zu unterstützen, haben wir uns relativ breit entlang der Wertschöpfungskette ausgerichtet. Doch die Infrastruktur für diese Trends muss erst noch geschaffen werden. Viele neue Konzepte werden wir im Übrigen wohl erst in Nutzfahrzeugen und später in Pkw wiederfinden. Am Ende bewegen die Industrie immer die Trends und die Anforderungen der Kunden.

Sie sagten, das Fahrwerk bleibe auch zukünftig eine wichtige Komponente im Auto. Können wir denn noch mit maßgeblichen Verbesserungen oder Veränderungen rechnen?
Wir sprechen sicherlich über beides: Die Performance wird sich verbessern, Verände-

VITA

Geboren 1970 in Mülheim an der Ruhr

2001 Promotion an der TU Darmstadt im Bereich Technologie-Management

1998–2014 Leitende Funktionen für McKinsey in Düsseldorf und Chicago

2014–2016 Leitung Integrationsmanagement bei ZF

Seit 1. 10. 2018 Vorstandsmitglied für Pkw-Fahrwerktechnik und ZF-Aftermarket

rungen bleiben dennoch nicht aus. Grundsätzlich beeinflusst das Fahrwerk den Komfort und die Sicherheit. Es geht also in erster Linie darum, Schlaglöcher und störende Fahrbahnunebenheiten vom Insassen fernzuhalten. Das wird vor allem wichtig, wenn der Fahrer zum Beifahrer wird und sich nicht mehr voll auf den Verkehr konzentriert. Dann fühlen sich nämlich sämtliche Aufbaubewegungen des Autos um ein Vielfaches heftiger an. Dem kann das Fahrwerk künftig entgegenwirken. Denn die Sensorik erkennt Straßenunebenheiten, die aktive Dämpfer schlucken. Kommt eine Lenkung dazu, die nicht abrupt und nicht nur um die Vorderachse herum lenkt, haben Sie maximalen Komfort. Das heißt also, die einzelnen Komponenten werden immer intelligenter. In unserem Fall heißt der Schlüssel sMotion – ein aktives Dämpfungssystem, kombiniert mit einer Hinterradlenkung. Vor allem für Sportwagenfahrer bleiben aber auch die Anforderungen an die Fahrdynamik wichtig. Wir als Zulieferer müssen mit einem Fahrwerk also das gesamte Spektrum anbieten.

Ist es eine große Herausforderung, diese Spreizung abzudecken?
Absolut! Um das zu können, müssen wir technologisch auf der Höhe sein. Es reicht nicht mehr, den besten Stoßdämpfer der Welt herzustellen, ohne zu wissen, was im gesamten Fahrwerk vor sich geht.

Wird es denn möglich sein, das Spektrum von Komfortabel bis Rennstreckentauglich zukünftig in einem Fahrzeug abzubilden?
Wir weiten die Grenzen mit den technischen Möglichkeiten stetig aus. Fraglich ist nur, wie viele Fahrzeuge zu den entstehenden Kosten gekauft werden. Wir erhalten unsere Vorgaben von den Autoherstellern, die umsetzen, was der Kunde vom Fahrzeug erwartet. Wir als Fahrwerkspezialist helfen, die gewünschten Features zum optimalen Preis ins Auto zu heben.

Wird sich denn die Funktion des Fahrwerks beim autonomen Fahren grundlegend ändern, und gibt es vielleicht sogar bestimmte Aufgaben, die komplett wegfallen?
Ich denke, das Fahrwerk wird eher mehr Funktionen wahrnehmen. Bei der Elektrifizierung des Antriebs geht es ja oft um die

Das vollaktive Fahrwerksystem sMotion schluckt jegliche Fahrbahnunebenheit

Die Hinterachslenkung (AKC) unterstützt nicht nur die Fahrdynamik, sie steigert auch den Komfort

Substitution bestimmter Komponenten, das ist beim Fahrwerk nicht so. Die Autos haben auch in Zukunft vier Räder, Bremsen, Lenkung und Dämpfung. Allerdings werden diese anders zusammenarbeiten. Ein Beispiel ist die Lenkung, die später als Steer-by-Wire-System ohne Lenkrad und Lenksäule auskommt. Außerdem generiert das Fahrwerk künftig viele Informationen wie Daten zum Zustand der Komponenten und Verschleißteile, es schafft einen direkten Kontakt zu Werkstätten, und Sensoren erkennen frühzeitig Hindernisse und den Fahrbahnzustand. Letzteres wird besonders interessant, wenn das Auto autonom fährt. Dann müssen die einzelnen Komponenten intelligent und vernetzt sein und an einen Zentralrechner rückmelden, ob sie ein Manöver wie gewünscht ausführen können. Wenn aber die Bremse aufgrund der Straßen-Gegebenheiten oder der abgenutzten Bremsbeläge nicht die vorgegebene Performance leisten kann, müssen auch andere Komponenten wie der Elektromotor unterstützen. Reicht die Verzögerung trotzdem nicht mehr aus, greift bei einem unvermeidbaren Ausweichmanöver die Lenkung ein. Sind die Autos im nächsten Schritt miteinander vernetzt, helfen bestimmte Daten, im Notfall die Folgen eines Crashs zu reduzieren. Hilfreich sind dann Informationen darüber, auf welche Art von Hindernis das Auto trifft: Per Höhenregulierung im Fahrwerk lässt sich zum Beispiel der Aufprall abmildern, wenn die weicheren Teile des Autos zur Energieabsorption genutzt werden, statt direkt auf den harten Querträger zu stoßen.

Klingt nach noch einer Menge Arbeit und vielen spannenden Entwicklungen, die uns in Zukunft erwarten, oder?
Die Dinge kommen schneller als gedacht: Wir müssen ein weites Spektrum kommender Entwicklungen abdecken. Das Portfolio an Technologien ist jetzt schon viel breiter geworden, und die Anzahl und Anforderungen der Partner und Kunden aus unterschiedlichen Branchen steigen – von der Telekommunikation über Software- und App-Entwickler bis zu Mobilitätsdienstleistern. Wir müssen über den Tellerrand hinausblicken.

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteurin Annette Bender-Napp
Fotos: ZF

Aus dem Entwicklungszentrum

Das Fahrwerk besteht aus weit mehr als dem reinen Feder-Dämpfer-System und wird sich in den nächsten Jahren stetig verändern. Woran die ZF-Entwickler derzeit arbeiten, durfte auto motor und sport näher erkunden – und konnte zur Probefahrt in drei Prototypen Platz nehmen.

Mal ehrlich, haben Sie schon einmal ein Auto nur anhand des Fahrwerks ausgesucht? Wohl kaum, schließlich überlässt einem der Hersteller maximal die Wahl des Feder-Dämpfer-Systems oder des Luftfahrwerks.

Dabei ist das Fahrwerk eine der wichtigsten Komponenten im Auto – und wird es auch in Zukunft bleiben. Zum einen gehören Bauteile wie Bremse und Lenkung ebenfalls zum gesamten System, zum anderen übernimmt das Fahrwerk zahlreiche Sicherheits- und Komfortfunktionen. Letztere spielen vor allem im Hinblick auf das autonome Fahren eine immer wichtigere Rolle. Doch die Erfahrungen im Bereich der Dynamik werden damit nicht überflüssig, denn sie stellen im physikalischen Grenzbereich die Basis für einen stabilen Fahrzustand dar. Das betrifft im Normalfall zwar meist nur Sportwagenfahrer, aber auch vollautonome Fahrzeuge können in Notfallsituationen geraten, in denen solche Sicherheitsfunktionen gebraucht und vom Fahrwerk umgesetzt werden müssen.

Da die Prototypen zum Teil noch keine Straßenzulassung besitzen, diente ein kleiner Flugplatz als Teststrecke

Breites Aufgabenfeld

Für Spezialisten wie ZF wird die Entwicklungsarbeit also so schnell nicht aufhören. Bildeten früher die Kugelgelenke als einzelne Komponenten die Basis, bietet der Zulieferer inzwischen gesamte Achssysteme an und deckt alle Schritte von der Idee über die Entwicklung bis hin zur Produktion ab. Das umfasst nicht mehr nur mechanische Elemente, wie die jüngsten Entwicklungen rund um die cubiX-Software, die GFK-Querblattfeder (CLA) und die aktive Wankstabilisierung (ERC) auf den nächsten Seiten zeigen. Die Ingenieure beschäftigen sich dabei auch mit neuen Materialien wie Faserverbundwerkstoffen und schreiben Software-Programme.

Bis neue Komponenten und Systeme in Serienfahrzeugen zu finden sind, vergehen mitunter allerdings mehrere Jahre. So begannen die Entwicklungen zur Wankstabilisierung bereits 2005, zum Durchbruch verhilft ihr jetzt die zunehmende Verbreitung von 48-Volt-Bordnetzen, wodurch der Einsatz in Pkw erst möglich wird. 2019 wird das ERC-System in Serie gehen.

Text: Annette Bender-Napp
Fotos: Aleksander Perkovic, ZF

Von außen sind die drei Prototypen kaum als solche zu erkennen, lediglich die Aufkleber verraten sie. Im Inneren verstecken sich jedoch die neuen Komponenten sowie teils zusätzliche Steuergeräte, um die Systeme abzustimmen und Software-Versionen zu testen.

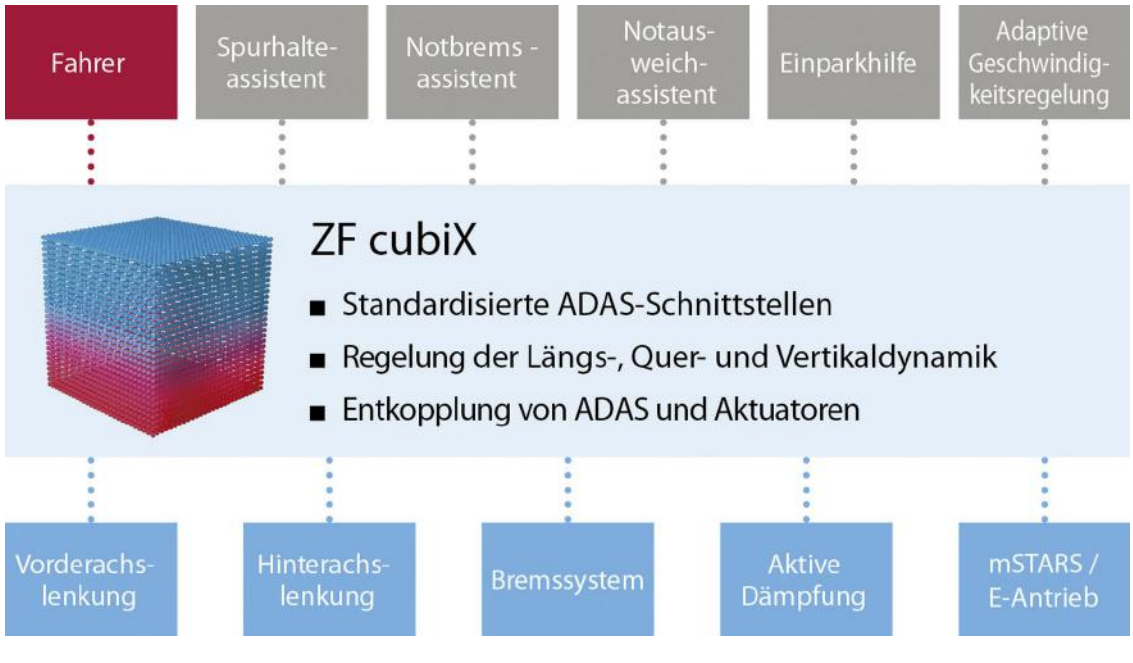
Software-Plattform cubiX

Vernetzung unterschiedlicher Fahrwerkssysteme

Schon heute kommunizieren mechatronische Komponenten und Steuergeräte miteinander, um Befehle der Assistenzsysteme umzusetzen. Allerdings steigt die Komplexität, da die Varianten an Modellen und Funktionen stetig zunehmen. Zusätzlich müssen für das autonome Fahren Redundanzen gebildet werden. In beiden Fällen hilft die Software cubiX, die eine Koordinationsschicht zwischen Sensoren und Aktuatoren bildet, um Daten und Funktionsbefehle zu sammeln, zu sortieren und zu verteilen. Dank Plug-and-play-Schnittstellen können verschiedenste Komponenten eingebunden werden, unabhängig von der Fahrzeugplattform.

Vor allem beim autonomen Fahren wird es wichtig, dass alle Funktionen im Auto vernetzt sind

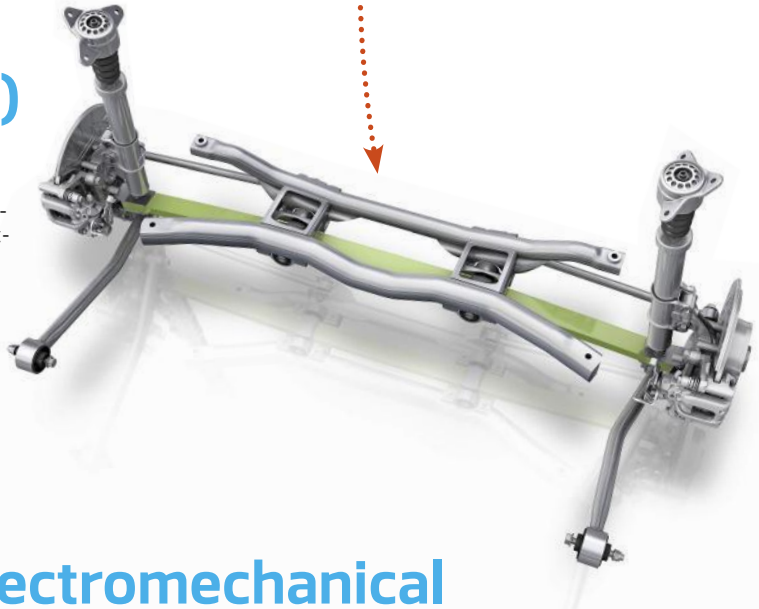
Die Software regelt als Schnittstelle zwischen Assistenzsystemen und Aktuatoren, welche Komponente eine Aufgabe übernimmt



Composite Leaf Spring Axle (CLA)

Achskonzept mit Querblattfeder aus glasfaserverstärktem Verbundwerkstoff

Das Prinzip ist nicht neu, dank neuer Erfahrungen mit dem Werkstoff GFK ist diese Querblattfeder aber ein neuer Schritt in Richtung Leichtbau. Ihre Vorteile: Sie ersetzt die Spiralfedern, die Stabilisatoren und übernimmt Funktionen der Radführung. Das alles schafft nicht nur Platz, sondern reduziert auch das Gewicht um bis zu 13 Prozent je Achse. Beides hilft, die Reichweite des Fahrzeugs zu erhöhen. Gleichzeitig steigert die CLA-Achse aber auch den Komfort, denn der Fahreindruck ist selbst bei groben Fugen sehr ausgewogen.



Electromechanical Roll Control (ERC)

Aktive elektrische Wankstabilisierung auf Basis eines 48-Volt-Bordnetzsystems

In Kurven soll das Fahrwerk möglichst steif sein, um das Auto abzustützen, bei Unebenheiten wäre das aber unkomfortabel. Die aktive Wankstabilisierung an Vorder- und Hinterachse reagiert daher auf die Fahrsituation und steuert die Stabilisatoren innerhalb von 300 Millisekunden. Dazu verteilt es per Aktuator-Einheit mit E-Motor und dreistufigem Planetenradgetriebe bis zu 1400 Newtonmeter Drehmoment, um jedes Rad gezielt ein- oder auszufedern und das Wanken so zu minimieren.

Null Emissionen. Außer man steht drauf.

Mit unseren Technologien tragen wir dazu bei, die Emissionen im Straßenverkehr deutlich zu senken. Auf die Duftnoten im Innenraum haben wir aber (noch) keinen Einfluss.

Wir bei ZF arbeiten intensiv an der Vision Zero – nämlich einer Welt ohne Unfälle und Emissionen. Unsere Elektroantriebe für unterschiedlichste Fahrzeugsysteme helfen, diesem Ziel ein großes Stück näher zu kommen. **zf.com/efficiency**

see. think. act.

ZF