

mobile *faszination*

Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 4 · April 2023



Alfa Romeo bekommt ein neues Gesicht

Stelvio und Giulia: Mit sechs Augen sieht man besser



Hier ist moderne Mobilität schon Wirklichkeit

Die Bundeswehr-Uni in Neubiberg als Vorreiter



Audi Q8 e-tron: Wuchtbrumme für Langstrecken

Mehr als ein Facelift: Elektro-SUV schafft jetzt bis zu 600 Kilometer



FAHRSPASS FÜR DEN FRÜHLING

Ob Dreirad, Faltrad oder Schlafkoje – das sind die neuen Mobilitätslösungen



Made in Fernost, Teil 2

Auch die Vietnamesen mischen im Automarkt mit

In der Münchner Motorworld

Myle – die Automesse, die keine Automesse sein will

Luxus-Dachzelt für Sportwagen

Porsche mit Doppelbett – der große Praxistest

V O L V O



Der Volvo XC60 Black Edition.

Unser dynamisches Plug-in Hybrid-SUV.
Jetzt als attraktives Sondermodell.

Smart und ausdrucksstark. Der Volvo XC60 mit integrierten Google Services¹ in markantem All-black-Design.

SERIENMÄSSIG MIT: RÜCKFAHRKAMERA | ELEKTRISCHES PANORAMA GLASDACH | EINPARKHILFE VORN UND HINTEN U.V.M.

IM GESCHÄFTSKUNDEN-LEASING FÜR

499 €/Monat²
(netto)

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Volvo XC60 Recharge Plus Black Edition T6 AWD, 186 kW (253 PS) + 107 kW (145 PS), Energieverbrauch gewichtet*, kombiniert: 1,0 l/100 km und 19,0 kWh Strom/100 km, CO₂ Emissionen kombiniert 30 g/km, elektrische Reichweite: kombiniert 78 km (kann unter realen Bedingungen variieren), Werte gem. WLTP Testzyklus. Vorläufige Werte vorbehaltlich der abschließenden Homologation.

*Gewichtete Werte sind Mittelwerte für Kraftstoff und Stromverbrauch von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen bei durchschnittlichem Nutzungsprofil und täglichem Laden der Batterie.

¹ Google Services sind nach Auslieferung 4 Jahre gebührenfrei verfügbar. Danach ist die Nutzung der Digital Services inkl. Google Services kostenpflichtig. Google ist eine Marke von Google LLC. ² Ein Gewerbekunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC60 Recharge Plus Black Edition T6 AWD, 8-Gang Automatikgetriebe, Benzin-Hybrid, Hubraum 1.969 cm³, 186 kW (253 PS) + 107 kW (145 PS). Monatliche Leasingrate 499,00 Euro, Vertragslaufzeit 60 Monate, Laufleistung pro Jahr 10.000 km, Leasing-Sonderzahlung 0,00 Euro. Angebot zzgl. Überführungskosten in Höhe von 915,97 Euro, zzgl. Zulassungskosten und zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 30.06.2023. Ausgeschlossen sind spezielle Kundengruppen wie z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

Ein Angebot der Auto Eder Gruppe

scanAutomobile

scanAutomobile GmbH
Rosenheimer Str. 52 • 83059 Kolbermoor
Tel.: 08031/ 900 80-0
www.scanautomobile.de

AUTO EDER
MIESBACH

Auto Eder Miesbach, Znl. d. Auto Eder GmbH
Wendelsteinstr. 8 • 83714 Miesbach
Tel. 08025/ 29 39-0
www.autoeder-miesbach.de

AUTOHAUS
MÜNCHEN

Autohaus München, Znl. der scanAutomobile GmbH
Kreillerstraße 217 • 81825 München
Telefon: 089/ 4445378-0
www.autohaus-muenchen.de

AUTOHAUS
KIRCHSEEON

Autohaus Kirchseeon, Znl. d. Auto Eder GmbH
Am Marterfeld 1 • 85614 Kirchseeon
Tel. 08091/ 54-0
www.autohaus-kirchseeon.de

AUTO EDER
TRAUNSTEIN

Auto Eder Traunstein, Znl. d. Auto Eder GmbH
Wimpasinger Str. 7 • 83278 Traunstein
Telefon: +49 (0)861/ 90 990-0
www.autoeder-traunstein.de

EDITORIAL

FORSCHUNGSPROJEKT



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel.
Foto: privat

Liebe Leserinnen und Leser,

das Rad neu zu erfinden, ist bekanntermaßen ein Unterfangen, das nicht gelingen kann. Die Mobilität neu zu erfinden, das ist aber durchaus möglich. Allerdings geht es kaum ohne das Rad. Egal ob Elektro-Antrieb oder Verbrenner – Räder spielen bei der Fortbewegung eine zentrale Rolle. Auch heute noch. Das Einrad hat, außer im Variété, heutzutage keine Bedeutung mehr. Zweiräder sind hingegen immer mehr im Kommen, vor allem jene, die mit Muskelkraft betrieben werden. Mit einem besonderen Vertreter des Fahrrads beschäftigt sich in der neuen Ausgabe der Mobile Faszination unser Autor Rudolf Huber. Die Firma Fiido hat ein Elektro-Klapprad auf den Markt gebracht, das in jedem Kofferraum Platz hat (Seite 12). Mit zwei Rädern sind die 125er-Motorräder ausgestattet. So weit so unspektakulär. Neuerdings gibt es doch eine Besonderheit in dieser Klasse. Unter bestimmten Umständen, die wir auf der Seite 14 erläutern, kann man diese Motorräder auch mit dem ganz normalen Auto-Führerschein fahren. Das trifft auch auf Dreirad-Roller zu. Zwei Räder vorne, eines hinten – und schon geht es ab mit bis zu 160 km/h. Kymco hat so einen Roller mit Neigetechnik herausgebracht (Seite 12). Zeiten auf vier Rädern? Auch das gibt es. Und sogar ziemlich nobel. Porsche hat ein eigenes Dachzelt – wir haben es für Sie getestet (Seite 10).

Impressum

Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
Produktmanagement: Christine Sindl
Anzeigen: Benjamin Czesch (verantwortlich)
und Christine Tolksdorf,
Süddeutsche Zeitung GmbH,
Anschrift wie Verlag
Anzeigenberatung:
Gerd Kaethner, Telefon (0 89) 21 83 – 87 84
Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich)*
Kontakt: mobile-faszination@sz.de
Titelfotos: Alfa Romeo, Huber, Audi, Opel,
Fiido, Kymco, Kawasaki, Kuckoo
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutscher Verlag
Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
Nächster Erscheinungstermin:
22.05.2023
* freie Mitarbeit

Mobilität der Zukunft: Der richtige Mix ist entscheidend

An der Bundeswehr-Uni in Neubiberg wird der Weg zur klimaneutralen Mobilität vorgelebt

Professor Christian Trapp hält nichts von Scheuklappen bei der Forschung. Speziell, wenn es um ein so wichtiges Thema wie die Zukunfts-Mobilität geht. Er leitet das Forschungsprojekt MORE (Munich Mobility Research Campus) und ist gleichzeitig Chef des maßgeblich daran beteiligten Instituts für Energie- und Antriebstechnik. Ein wichtiger Forschungsansatz: Technologie-Offenheit, also der Blick auf alle vorstellbaren Szenarien und Antriebsarten. „Der Mix macht es im Endeffekt“, so der Wissenschaftler. Er denkt dabei an Elektromobilität, an Verbrenner mit neuen Kraftstoffen, an Hybridfahrzeuge. „Wenn man das richtig austariert, dann können wir relativ schnell relativ viel für die Umwelt tun.“

Und deshalb wird der Uni-Campus in Neubiberg in den nächsten Jahren zu einer klimaneutralen Vorzeige-Gemeinde mit energieeffizienter, autonomer und vernetzter Mobilität. Wie im Brennglas sollen die mehreren Tausend Bewohner und Besucher vorleben, was schon jetzt möglich ist – und was noch entwickelt werden muss. Es geht etwa darum, das Mobilitätsverhalten besser zu verstehen, innovative Verkehrsinfrastruktur zu erproben, Verkehr und Mobilität zu erfassen und zu modellieren und Lösungen fürs Mobilitäts- und Verkehrsmanagement zu erarbeiten. Beispielhaft zeigt sich das an der Einführung eines komplett digital zugänglichen Sharing-Systems vor wenigen Wochen: Für die Wege im Gelände mit Forschungseinrichtungen, Wohnungen und Restaurants, mit Kindergarten und Friseur, Schwimmhalle und Feuerwehr steht eine Flotte von knapp 100 City- und E-Bikes, E-Lastenrädern, E-Rollern und E-Scootern bereit, die per App ausgeliehen werden können. Das autonome Fahren steht im Forschungsbereich Vernetzung & Autonomie im Fokus. Hier werden etwa neue Konzepte für die Vernetzung von Fahrzeugen (autonom und bemannt), für Verkehrssensorik und Infrastruktur erforscht und neue Lösungen für eine gesamtheitliche Mobilität entwickelt.

Auch wenn die Elektromobilität von Politik und Gesellschaft sehr stark in den Vordergrund gerückt und das Thema E-Fuels sehr kontrovers diskutiert wird, sieht Professor Trapp das Ende des Verbrenners noch lange nicht in Sicht. Entscheidend dabei ist natürlich der Kraftstoff. Der darf keine zusätzliche CO₂-Belastung für die Luft darstellen. Deshalb muss er auf nachwachsenden Rohstoffen basieren oder mit Hilfe von er-



neuerbarer Energie erzeugt werden. Also etwa aus Wasserstoff, der aus „grünem“ Strom gewonnen wird. Der soll zum einen in Brennstoffzellen direkt zum Antrieb genutzt oder durch die Zugabe von CO₂ aus der Luft zu alternativem Kraftstoff verarbeitet werden. Ein Vorteil: Dieser Sprit kann von allen Bestandsfahrzeugen genutzt und über Tankstellen vertrieben werden. Und: Er ist nicht nur CO₂-neutral, sondern in der Verbrennung auch noch sauberer als herkömmlicher Sprit, etwa bei den Stickoxiden. Beim Weg durch das Institut für Energie- und Antriebstechnik wird schnell klar, was Trapp mit Technologie-Offenheit meint. An den Prüfständen wird alles unter die Lupe genommen und im Dauerbetrieb erprobt, was zur Fortbewegung dienen kann. Die Zusammenarbeit mit einer ganzen Reihe von Partnern aus der Industrie ist für die Wissenschaftler enorm hilfreich. Einer davon, das Münchner Start-up Keyou, hat einen Wasserstoffmotor für Lkw entwickelt. Er verbrennt das Gas direkt als Treibstoff, statt es von einer Brennstoffzelle in Strom für den E-Antrieb umzuwandeln. Ein spannender Ansatz mit einem entscheidenden Vorteil: Keyou setzt auf die wenig aufwendige Umrüstung vorhan-

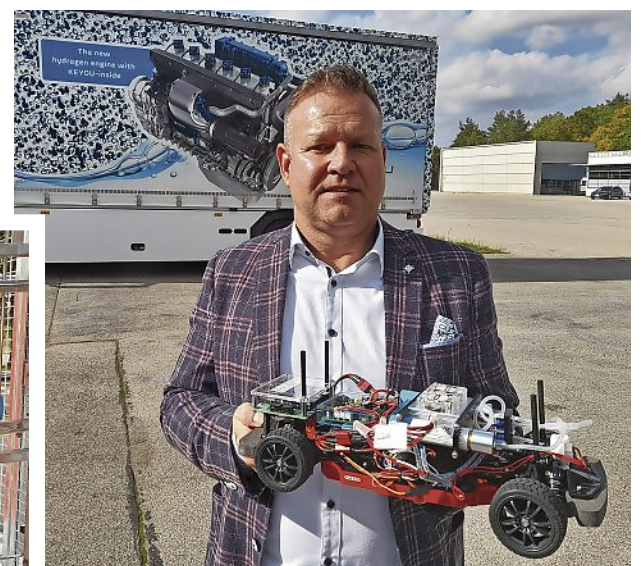
Startschuss fürs MORE Sharing: Bundeswehr-Uni-Präsidentin Eva-Maria Kern (l.) bei der ersten E-Scooter-Testfahrt. Foto: UniBwM/Siebold

der Dieselmotoren, das macht die Sache für Flottenbetreiber auch finanziell interessant. Die ersten Prototypen, ein 18-Tonner und ein Reisebus, sind längst auf Achse. Bis zu 500 Kilometer beträgt ihre Reichweite mit einer Betankung. Doch wo soll der ganze Wasserstoff herkommen, der für eine flächendeckend umgerüstete Brummi-Flotte benötigt wird? Auch daran wird in Neubiberg geforscht, in Gestalt eines eigenen Ökosystems zur Produktion von Wind- und Sonnenstrom, der im Campus verbraucht und im Elektrolyseur zu Wasserstoff verarbeitet werden kann. Das in einem Container untergebrachte Kraftwerk ist auf die Produktion von 65 Kilo Wasserstoff pro Tag ausgelegt. Damit werden die Brennstoffzellen-Autos betrieben, die schon jetzt auf dem Campus unterwegs sind. Schließlich versteht man sich im Uni-„Dorf“ als Vorreiter und Vorbereiter eines digitalisierten und dezentralisierten Smart-Power-Systems für Kommunen mit eigener Energie und Kraftstoffproduktion. Rudolf Huber

Groß und klein:
Professor Christian Trapp mit einem Mini-Brennstoffzellenflitzer vor dem auf Wasserstoffantrieb umgerüsteten 18-Tonner. Foto: Huber



Selbstversorger:
Im Elektrolyseur auf dem Uni-Campus werden täglich rund 65 Kilo Wasserstoff hergestellt.
Foto: Huber



WER STECKT HINTER DEN MARKEN?

Aiways, BYD, Lynk & Co, MG, Nio, Ora, Vinfast, Wey, – die Liste der fernöstlichen Automarken, die auf den europäischen Markt drängen, wird immer länger. Wir stellen die wichtigsten Marken und Modelle vor – lesen Sie Teil 2 unserer Kurz-Serie „Made in China“.

Nio

Mit drei Modellen in gut fünf Monaten legt der Elektro-Premiumhersteller Nio auf dem deutschen Markt das schnellste Tempo unter den chinesischen Rivalen vor. Den Anfang machte im Oktober die 5,10 Meter lange Oberklasse-Limousine ET7, die mit 480 kW (652 PS) Systemleistung und Allradantrieb zu Preisen ab 69.900 Euro auf Tesla Model S, Mercedes EQS oder BMW i7 zielt. Dem folgte im Februar dieses Jahres die 4,91 Meter lange SUV-Version EL7 mit nahezu identischen Technik- und Leistungsdaten für mindestens 73.900 Euro. Und schließlich sind auch inzwischen die Bestellbücher für die auf 4,79 Meter verkürzte Limousine ET5 geöffnet, die sich als Tesla Model 3-Konkurrent mit 360 kW (489 PS), verteilt auf zwei Elektromotoren an jeder Achse und damit stets mit Allradantrieb, zu Preisen ab 49.990 Euro positioniert. In allen Modellen sorgen jeweils ein 75-kWh- oder 100-kWh-Akku für angemessene Reichweiten zwischen 390 und bis zu 700 Kilometern. In Planung ist außerdem eine Feststoffbatterie mit 150 kWh und 1000 Kilometer Reichweite.

Der Kauf des Fahrzeugs ist allerdings nur die zweite Option. Ursprünglich plante das auch als Tesla Chinas bezeichnete Unternehmen seine Modelle überhaupt nur im Abo-Modell anzubieten. Erst nach vielen Anfragen ist nun auch der Kauf möglich – wenn auch ohne Batterie, für die dann noch eine Monatsmiete oder ein Fixpreis (12.000 bzw. 21.000 Euro) fällig werden. Allerdings können Kunden dann nicht mehr Nios Alleinstel-



Der EL7 ist das zweite Modell, mit dem Nio den Markt erobern will. Foto: Nio

Noch viel mehr Made in China



In den so genannten SWAP-Stationen werden Autos von Nio mit einem vollen Akku versorgt.

Foto: Nio

Batterietausch statt Aufladen – manche Hersteller bringen nicht nur Autos auf den Markt, sondern neue Mobilitätsideen

lungsmerkmal nutzen: der mobile Batteriewechsel, bei dem der Akku wie in einer Waschstraße in fünf Minuten ausgetauscht werden kann. Allerdings gibt es in Deutschland ohnehin erst zwei dieser „Power Swap Stations“. Bis Ende des Jahres sollen 20 weitere an den Haupt-Transitstrecken entstehen.



Kleinwagen mit einem flippigen Namen: Die Funky Cat von Ora hat große technische Ähnlichkeiten mit dem Mini e der BMW Group.

Foto: Ora

Ora

Ein weiterer chinesischer Branchenriese namens Great Wall Motors hat gleich mit zwei Marken sein Europa-Debüt gestartet. Ora heißt die erste, die bis 2025 mit fünf reinen Elektroautos vor allem urbane Zielgruppen ansprechen will. Den Vertrieb hierzulande hat mit der Emil Frey Gruppe einer der größten Mehrmarkenhändler Deutschlands und Mitsubishi-Importeur übernommen. Den Anfang macht der 38.990 Euro bis 44.490 Euro teure „Funky Cat“, ein 4,24 Meter langer Fünftürer, der mit runden Kulleraugen, gewölbten Kotflügeln und hübschem Heckbuckel wie eine Mischung aus Porsche, Käfer, Mini und Comic-Auto erscheint. Der Stromer fährt mit

Luftig und leicht, fast schon klinisch sauber präsentiert sich das Interieur des ET7 von Nio.

Foto: Nio



Der ET5 ist eine Mittelklasse-Limousine von Nio, zwei E-Maschinen leisten bis zu 489 PS.

Foto: Nio



einem 126 kW (171 PS) starkem E-Antrieb und wahlweise mit 48-kWh- oder 63-kWh-Batterie, die im Idealfall 310 Kilometer beziehungsweise 420 Kilometer Reichweite mit dem größeren Akku erreichen soll. Zum üppigen Preis bietet Ora immerhin eine ebensolche Ausstattung, die bei Konkurrenten wie Mini E oder VW ID.3 nur gegen Aufpreis oder gar nicht zu finden ist.

Wey

Auch Konzernschwestermarke Wey sieht sich als preisgünstige Alternative zu Audi, Mercedes und Co. Ihren Namen verdankt sie Jack Wey, Chef des Mutterkonzerns und strategischer Kopf hinter dem 2016 gegründeten Unternehmen, das in China Marktführer bei den Premium-SUV ist. Wie bei Ora übernimmt auch hier die Emil Frey Gruppe die Vermarktung in Deutschland. Den Anfang macht das 4,87 Meter lange Luxus-SUV Coffee 01, ein Plug-in-Hybrid mit einem Benziner und zwei Elektromotoren pro Achse, die gemeinsam 350 kW (476 PS) auf die Straße bringen. An Bord außerdem eine 40-kWh-Batterie, die dem Tiguan-Konkurrenten eine elektrische Reichweite von 146 Kilometer bescheren soll – ein absoluter Spitzenwert unter Plug-in-Hybriden. Wie Ora fährt auch Wey das Vollausstattung-Konzept zu Einstiegspreisen ab 55.900 Euro.

Das wird beim angekündigten Coffee 02 nicht anders sein, auch wenn die Preise des 20 Zentimeter kürzeren „Kaffeebruders“ noch nicht feststehen. Das 4,67 Meter lange SUV ist ebenfalls ein Plug-in-Hybrid, wahlweise mit Frontantrieb und 270 kW (367 PS) Systemleistung oder auch als Allradler mit zwei E-Maschinen und 325 kW (442 PS). Hier fasst der Akku 34 kWh, womit 124 Kilometer elektrische Reichweite möglich sein sollen.

XPeng

Auch Xpeng (sprich Äxpang) zielt mit seinen „Europa“-Modellen auf die Oberliga. Die 4,89 Meter lange Elektro-Limousine P7 mit 86 kWh-Akku und bis zu 576 Kilometer Reichweite ist ab etwa 49.990 Euro zu haben – bislang allerdings nur in Norwegen, Schweden, Dänemark und den Niederlanden. Gleiches gilt für das Elektro-SUV-Flaggschiff G9 mit 98-kWh-Batterie und ebenfalls bis zu 570 Kilometer Reichweite, für den in Holland mindestens 57.990 Euro fällig werden. Ob und wann die Modelle nach Deutschland kommen, ist immer noch nicht raus.

Darüber hinaus gibt es weitere chinesische Marken, die auf dem deutschen Markt Elektroautos anbieten, wie etwa Seres, DFSK, Baic oder JAC, wenn auch nur in homöopathischen Stückzahlen, die in den KBA-Zulassungstatistik nicht mal gelistet sind. Außerdem verfügen diese hierzulande al-



Fast 600 Kilometer Reichweite bietet der P7, ein Fahrzeug des Herstellers XPeng.

Foto: XPeng

Frank Wald

WER STECKT HINTER DEN MARKEN?



Coffee 01 heißt das Luxus-SUV von Wey. Das Auto verfügt über einen Plug-in-Hybrid-Antrieb.

Foto: Wey

lesamt über keinen eigenen Auftritt oder Vertrieb und werden von dem spezialisierten Importeur Indimo Automotove GmbH aus dem pfälzischen Schwallungen vermarktet.

VinFast

Auch die sozialistischen Nachbarrepublik Vietnam ergreift die Chance, mit Elektroautos in den Weltmarkt einzusteigen. Dazu präsentierte das erst 2017 gegründete Unternehmen VinFast auf den einschlägigen Messen (Genf, Paris, CES) ihre ersten Modelle, die unter anderem mit BMW, Siemens, Bosch und Pininfarina entwickelt wurden. Auch westliche Manager wurden weltweit rekrutiert, darunter im Herbst 2021 als CEO den ehemaligen Opel-Chef Michael Lohscheller, der aber schon nach einem halben Jahr wieder die Segel strich. Auch produktionstechnisch läuft es noch nicht rund. Den Markteintritt in Deutschland hatten die Vietnamesen eigentlich für 2022 geplant, doch

wegen mangelnder Halbleiter und Produktionsausfällen sollen die ersten zum Verkauf bestimmten Fahrzeuge nun erst in diesem Frühjahr bei uns eintreffen. Dazu zählen die beiden SUV-Stromer VF8 und VF9, der erste 4,75 Meter lang, immer mit Allradantrieb, wahlweise mit 82 oder 88 kWh-Akku zu Preisen ab 61.700 Euro sowie mit erstausstatten 10 Jahren Garantie. Die gilt auch für das Topmodell, das sich auf 5,12 Meter erstreckt und mit einem 92 oder 123 kWh-Akku ausgestattet ist, der im Idealfall 438 bis 594 Kilometer Reichweite gewähren soll. Die Preise beginnen hier ab 82.250 Euro. Bestellen geht allerdings noch nicht. Nach wie vor gibt es auf der deutschen Website nur die Möglichkeit, für 150 Euro ein Modell zu reservieren.

Dort stehen aber auch bereits die nächsten Bau-reihen in den Startlöchern: Als neues Einstiegsmodell präsentiert sich der 4,24 Meter lange SUV VF 6, den es in zwei Frontantriebsvarianten, jeweils in



Nicht aus China, sondern aus Vietnam kommen die Autos von VinFast. Der Vertrieb ist noch offen. Foto: VinFast

Kombination mit einer rund 60 kWh großen Batterie für knapp 400 WLTP-Kilometer Reichweite geben wird. Für das 4,55 Meter lange Kompakt-SUV VF 7 soll eine Frontantriebsversion oder alternativ ein zweimotoriger Allradantrieb, jeweils mit 75-kWh-Batterie mit Reichweiten zwischen 430 und 450 Kilometer zur Wahl stehen.

Über Verfügbarkeit und Preise hüllt sich der Hersteller in Schweigen. Am eigenen Vertriebsnetz in Europa hält Vinfast jedoch fest. Mehr als 50 Filialen sind in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden angekündigt, die erste von insgesamt 25 eröffnete vor wenigen Wochen in Köln. Weitere Stores sind in Berlin, Hamburg, Frankfurt, Oberhausen und München in Planung.

NEUVORSTELLUNG



E-Motor statt Einspritzer

Mit Hybridantrieben will Opel die Submarke GSe wiederbeleben und sportlich aufwerten

Die Welle mit den sportlichen Submarken hat auch Rüsselsheim erreicht. Ähnlich wie Cupra bei Seat, soll GSe bei Opel ein quirliges Eigenleben entwickeln – als dynamische Speerspitze der jeweiligen Baureihe. Den Start machen Astra und Grandland. GSe-Modelle gab es in der Vergangenheit immer wieder bei der Marke mit dem Blitz. Damals aber noch mit einem großen E. Schon 1968 sorgte der Commodore GSE mit seinen bis zu 160 PS für Furore, später gab es auch den Monza als Grand Sport Einspritzung, und den legendären Manta GSi (i für injection). Das kleine e steht heute für „elektrisch“. Ein Vierzylinder-Benziner, kombiniert mit einem oder zwei E-Motoren. Damit zählen Grandland und Astra GSe zur Kategorie der Plug-in-Hybride (PHEV). Beide schaffen rein elektrische Distanzen zwischen 60 und 80 Kilometern. Der Astra hat eine E-Maschine als Helfer an Bord, der Grandland sogar zwei. Neu ist das beim großen



Cockpit mit einem wohltuend aufgeräumten Digital-Display. So viel Informationen wie nötig, so wenig wie möglich, lautet hier die Devise.

SUV nicht, weil es den Vorgänger schon in dieser Antriebskonstellation gab. Der Grandland X Hybrid 4 brachte es auch schon auf insgesamt 300 PS. Jetzt sieht er als GSe ein wenig schärfer aus, weil die Frontpartie mehr Charakter aufweist, das Heck ziert ein charakteristischer Diffusor. Die Sprintleistung bleibt mit 6,1 Sekunden von 0 auf 100 auf dem gleich hohen Niveau, das beim Preis jedoch deutlich zulegt. Mit 57.600

Euro kostet das stärkste Grandland-Modell nun rund 4.000 Euro mehr. Etwas mehr Neuigkeiten als der Grandland hat der Astra GSe zu bieten. Das fängt bei der Leistung an. Im Vergleich zum bisherigen Spitzenmodell (180 PS) stehen jetzt sogar 225 PS zur Verfügung. Damit schließt der kompakte Opel fast zum Golf GTI (245 PS) auf. Beim Sprint von 0 auf 100 allerdings trennen die beiden ewigen Konkurrenten mehr als 1,3 Sekunden. Der Astra braucht 7,5 Sekunden, der GTI nur 6,2. Das Drehmoment liegt hüben (Opel) bei 360 Nm und drüben (Volkswagen) bei 370 Nm. Neu ist auch das Fahrwerk der Astra-GSe. Es wurde um 10 Millimeter abgesenkt. Während so mancher Konkurrent mit adaptiven Dämpfern arbeitet, greifen die Opelianer auf ein Produkt des Spezialisten KONI zurück, das auf der sogenannten FSD-Technologie (Frequency Selective Damping) aufbaut. Hier richtet sich die benötigte Dämpfungskraft an der Bewegungsfrequenz des Autos aus. Vereinfacht gesprochen heißt das: Bei sportlicher Fahrweise wird das Fahrwerk automatisch härter und straffer. Bei moderatem Handling entsprechend weicher.

Fahrwerk können sie bei Opel. Das merkt man schon auf den ersten Metern. Der Astra schmeißt sich freudig in die Kurven wie die Freundin, die unerwartet und nach gefühlten Jahrzehnten dann doch noch einen Heiratsantrag bekommt. Der Astra lenkt sich sauber und präzise, vielleicht mit einer etwas zu starken Rückmeldung. Verbrenner und E-Motor arbeiten sauber zusammen. Gemeinsam sind sie stark. Das gilt vor allem bei aufgeladenem Akku, wenn die Elektromaschine aus dem Vollen schöpfen kann. Ist die Batterie leer, dann muss sich der Reihen-Vierzylinder schon ziemlich abplagen. Ansonsten ist der Antritt kraftvoll und satt. Auch wenn der Golf GTI beim Sprint schneller vom Fleck kommt, der Opel Astra ist zumindest vom Gefühl her



Knapp zwei Stunden Ladezeit braucht die Batterie des Opel Astra GSe, bis sie wieder voll ist. Die elektrische Reichweite liegt bei rund 60 Kilometern.

Konkurrenz für den Golf GTI von Volkswagen. Mit dem Astra GSe rückt Opel der Konkurrenz aus Wolfsburg auf den Pelz. Fotos: Opel

Kombi mit Charme und Muskeln. Der Astra GSe hat viel Platz für Gepäck und bietet viel Spaß beim Fahren.



eine echte Alternative. Verblüfft schaut man auf die Preise. Denn hier hat unerwarteterweise der Astra die Nase vorn. Das Top-Modell kostet ab 45.510 Euro, der Golf GTI mit Automatik steht mit 41.450 Euro im VW-Konfigurator. Bringt man die beiden Kompakten jedoch auf Augenhöhe bei der Ausstattung, bewegt sich auch der Preis auf Augenhöhe. Mehr PS, ein feines Fahrwerk und ein cooleres Design. Als GSe ist der Opel Astra tatsächlich mehr als ein dürrtiges Marketing-Derivat. Zumal es die schärfere Variante auch für den Kombi (den Sports Tourer) gibt. Beim Verbrauch hat sich das Hybrid-Fahrzeug nur halbwegs wacker geschlagen. 5,6 Liter Benzin verbrannten wir auf 100 Kilometern. Dazu muss man aber noch den Strom rechnen, denn die 12,6 kWh-Batterie (Ladezeit knapp zwei Stunden) war leer. Bei einem Preis von 0,40 Cent pro Kilowattstunde kommen noch mal etwas über fünf Euro dazu, oder umgerechnet drei Liter Treibstoff. Das ist nicht wenig, aber auch nicht

viel für die beachtliche Leistung. Einen Haken hat dieser Astra jedoch. Nämlich weil er keinen Haken hat, um Jackett oder Jacke aufzuhängen. Eigentlich erstaunlich für ein Auto, das überwiegend als langstreckentauglicher Dienstwagen eingesetzt wird. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

Opel Astra GSe

Verbrenner: Reihen-Vierzylinder, Benziner
Leistung: 132 kW (180 PS)
E-Maschine: 81 kW (110 PS)
Systemleistung / -Drehmoment: 165 kW (220 PS) / 360 Nm
0-100 km/h / V. max (elkt.): 7,5 s / 235 km/h (135 km/h)
Batteriekapazität (netto): 12,6 kWh
Verbrauch: 1,1 l/100 km (plus Strom)
Reichweite (elektr.): 63 km
Preis: 45.510 Euro (Fünftürer)



Myle: Die Automesse, die keine Automesse sein will

Beim Festival in der Münchner Motorworld trifft Mobilität auf Musik

Der Anspruch ist hoch. „Wir wollen der Gegenentwurf zur IAA sein“, sagt Managing-Direktor Robin Tiburtius. Aber eigentlich will er die Mobilitätsshow gar nicht in einem Atemzug mit der IAA nennen: „Wir sind keine Messe, wir sind ein Festival.“ Es heißt Myle und feierte im vergangenen Jahr Premiere in München. Mit immerhin 23.400 Besuchern. Heuer findet das Myle-Festival vom 10. bis zum 12. Mai statt. Das Motto lautet „mobility meets music“, Rennfahrer trifft DJ. Schauplatz ist wie schon beim

Vom 10. bis zum 12. Mai findet in der Münchner Motorworld das zweite Myle-Festival statt. Mobilität trifft Musik. Foto: Myle

ersten Mal die Motorworld (Lilienthalhalle). Dort, wo früher ein Ausbesserungswerk für Lokomotiven stand, geht es aber in erster Linie nicht nur um Autos. Sondern, um alles, was sich bewegt. Den neuesten Renault Clio wir man hier nicht finden. Hier dreht sich alles um Kult-Geschöpfe der modernen Mobilität. Von Alpine bis Vespa, von Bugatti bis Triumph – aber es sind auch Flugautos dabei, Tragschrauber, Jetski- und Bootsbauer. Alles vom Feinsten, schließlich wird hier eher der Luxus-Branche gehuldigt. Zumindest tagsüber, wo man überall auf dem Gelände die Objekte der jeweiligen Begierde bestaunen kann. Am Abend gehört die Bühne dann den bekanntesten DJs aus der Szene. Etwa DJ Antoine, Avaion, David Fuentes oder Mike Candys. Für Essen und Trinken sorgen diverse Foodtrucks – und für das Köpfchen gibt es einen „Brainfood-Court“, wie Tiburtius die Bühne nennt, auf der sich automobiler Branchengrößen wie der Porsche-Veredler Alois Ruf, der Ex-Rennfahrer Christian Danner oder der Gründer von GlobeAir, Bernhard Fragner, treffen. Das Dreitage-Ticket kostet 39 Euro, der Tagesausweis kommt aber auch schon auf 32 Euro. rdf

NEUVORSTELLUNG

Wuchtbrumme für die Langstrecke



Der neue Audi Q8 e-tron schafft bis zu 600 Kilometer – aber wie fährt er sich?

Der neue Audi SQ8 e-tron überwindet die Schwerkraft im wahrsten Sinn des Wortes mit bis zu 503 PS, macht 4,5 Sekunden von 0 auf 100. Fotos: Audi

Er sieht fast genauso aus wie vorher, aber er trägt einen anderen Namen und kommt ein Drittel weiter als sein Vorgänger. Aus dem Audi e-tron wird der Q8 e-tron. Die Namenstaufe findet ganze vier Jahre nach der Geburt statt. Schon stiefmütterlich, weil das Auto, das es als kantigen SUV und als Fließheck-Variante gibt, eigentlich ein heimlicher Star der Elektroszene ist. Alle reden über Tesla, aber auch Audi verkauft mit E. Über 160.000 Exemplare sind schon zum Kunden gerollt. Und auch die bloße Ankündigung des Facelifts hat die Auftragsbücher dem Vernehmen nach schon ordentlich gefüllt. Man sollte schnell sein, wenn das Christkind oder wahlweise der Weihnachtsmann den neuen Q8 vor Weihnachten 2023 ausliefern soll.

Was ist dran am neuen Q8 e-tron? Erstens das Drum und Dran. Neuer Kühler, ein noch prägnanterer Diffusor, neue Air-Curtains. Und das



Wer will, kann sich das Seitenspiegel-Bild auch digital auf den Bildschirm holen. Gegen Aufpreis, versteht sich.

Logo natürlich. Der Q8 e-tron bekommt als erstes Audi-Modell die neuen vier Ringe. Das Logo ist dezenter geworden, zweidimensional, kein Chrom mehr, nur Schwarz und Weiß. Vornehme Zurückhaltung. Viel spannender als das Drum und Dran ist das Drin. Nicht unbedingt das Interieur. Hier hat sich kaum etwas getan. Was den zum Q8 geadelten E-SUV ausmacht, ist die Technik. Der Akku zum Beispiel. Der ist genauso groß wie vorher, speichert aber mehr Energie durch die sogenannte Stacking-Technik. Dabei werden die Zellen gestapelt, nicht mehr gewickelt. Das führt zu einem dicken Reichweiten-Plus von 44 Prozent beim Modell mit der Einstiegsmotorisierung, dem Q8 50 e-tron, weil er bei der Netto-Kapazität, also dem nutzbaren Inhalt des Akkus von 64 auf 89 kWh zulegt. Das heißt, er kommt jetzt bis zu 505 Kilometer weit. Der Q8 55 und der SQ8 e-tron haben hingegen 106 kWh im Unterboden. Damit sind jetzt 600 respektive 513 Kilometer drin. In diesem Fall sind es 70 kW. Reichweite ist das eine – Aufladen der andere

Knackpunkt bei der Elektromobilität. Hier versprechen viele Hersteller das Blaue vom Himmel. Vor allem, was die Ladegeschwindigkeit angeht. 120, 150, 170 kW – wer bietet mehr? Das alles sind Spitzenwerte, vergleichbar mit der Höchstgeschwindigkeit. Das Auto schafft zwar 250 km/h, aber wie lange hält man dieses Tempo? Das trifft so ähnlich auch auf die sogenannten S.O.C. zu. Der State of Charge ist eine Kurve, die den Ladeverlauf aufzeigt. Um die Zellchemie zu schonen, werden Batterien vereinfacht gesagt erst stark geladen, dann wird die Stromzufuhr immer schwächer. Beim Q8 55 e-tron, dem mit Abstand am meisten verkauften Modell der Familie, steigt der Ladestrom auf bis zu 170 kW an, dann fällt er relativ schnell auf 100 kW. Ab 80 Prozent Füllstand stürzt die Ladekurve erst so richtig ab. Das ist auch der Grund, warum Hersteller immer gerne angeben, wie schnell sich so ein Auto von 10 oder 20 auf 80 Prozent auflädt. Das hört sich dann logischerweise gut an. Beim Q8 55 e-tron sind es 26, respektive 31 Minuten. Die berühmte K&T-Pause. Kaffee und Toilette. Um die restlichen 20 Prozent der Batterie aufzuladen, braucht es dann schon etwas mehr Sitzfleisch.

Wie fährt sich der neue Q8 e-tron: Rein theoretisch müsste man jetzt nicht unbedingt viele Worte verlieren über das Facelift. Schließlich sind auch die Kernwerte bei PS und Beschleunigung (fast) gleichgeblieben. Wenn da das Wörtchen „wenn“ nicht wäre. Denn Audi wäre nicht Audi, wenn man nicht akribisch noch am Fahrwerk gefeilt hätte. Das Fahrwerk eines Autos ist eine Wissenschaft für sich. Gerade bei den Quattro-Erfindern von Audi. Hier wirken so viele Komponenten zusammen, das ist verschärftes Tetris für Ingenieure. Wie ist die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse? Wann werden die Zugkräfte der Dämpfer aktiviert. Wie kriegt man das Nicken der Karosserie beim scharfen Bremsen in den Griff? Was ist mit den Wankkräften, die in den Kurven seitlich gewaltig am Auto zerrren? Wanken ist nicht nur beim Alkoholgenuss ein böser Fehler, auch im Fahrzeugbau. Letzter Ausflug in die Technikcke: Hier fließen so viele Parameter zusammen, dass eine eigene zentrale Recheneinheit die Flut der Daten verarbeiten muss – und vor allem deren Ausspielung. Kleines Beispiel: Schon, wenn die Kurve angefahren wird, verfügt der Computer über die wichtigsten Daten und kann der Hinterachse frühzeitig melden, wie sie die Dämpfer verstellen muss, um optimal aus der Kurve zu kommen. Otto Normalfahrer wird das nur am Rande interessieren. Wichtiger ist, wie sich das Auto anfühlt. Und da hat der Q8 e-tron



Aufgeräumt, gediegen, aber wertig. Das Interieur des Audi Q8 e-tron hat sich kaum verändert. Manch einer vermisst einen größeren Bildschirm.

einen gewaltigen Sprung gemacht. So exakt wie sich der rund 2,5 Tonnen schwere Koloss um die Kurve zirkeln lässt, das ist schon Maßarbeit. Die Karosserie neigt sich auch in den engsten Kurven nicht merklich zur Seite. Und beim Tritt auf das Gaspedal schwingt das Heck dynamisch um die eigene Achse. Der Q8 e-tron

Torque Vectoring, das in den Kurven die Kraft innerhalb von fünf Millisekunden zwischen den einzelnen Rädern der Hinterachse verteilt. Das alles hat natürlich seinen Preis. Der SQ8 e-tron startet bei knapp 96.000 Euro, beim Sportback muss man noch mal knapp 3.000 Euro drauflegen. Rund 20.000 Euro günstiger bekommt



Anderer Diffusor, helle dicke Chromspange, aber grundsätzlich hat sich der neue Audi Q8 e-tron auch hinten kaum verändert.

lässt sich fast so leichtfüßig fahren wie ein Sportwagen, völlig mühelos und losgelöst schwebt das Elektroschiff durch die Landschaft. An der Leistungsspitze rangiert der SQ8. Er hat wie die seine Brüder einen Motor auf der Vorderachse, aber hinten statt einem sogar zwei Aggregate. Das heißt in der Spitze treiben bis zu 503 PS an, mit der Wucht von 973 Nm Drehmoment. Macht 4,5 Sekunden von 0 auf 100. Eine Wuchtbrumme lernt fliegen. Unterstützt vom sogenannten

man das Einstiegsmodell, der Q8 55 e-tron kostet etwa 10.000 Euro weniger. Unser Fazit zum Neuen: Schon der alte e-tron war ein ordentlicher Stromer, der Q8 e-tron setzt bei Reichweite und Ladezeit noch einmal einen drauf und tritt endgültig den Beweis der Langstreckentauglichkeit an. Das Fahrwerk ist ein Genuss. Deshalb würden wir den alten Audi-Spruch „Vorsprung durch Technik“ mit „Vorsprung durch Fahrwerk“ an dieser Stelle ersetzen. Rudolf Bögel



Die Audi-Ringe wurden überarbeitet, es gibt sich nicht mehr in Chrom, vornehme Zurückhaltung, lautet die Devise.

Bereit für das nächste Kapitel.



Audi Gebrauchtwagen :plus
Wochen

Ihre Gebrauchtwagen :plus Vorteile im Überblick:

- ▶ 110-Punkte-Check
- ▶ Garantie
- ▶ Ersatzwagen
- ▶ Finanzierung oder Leasing
- ▶ Versicherung
- ▶ Probefahrt
- ▶ Inzahlungnahme
- ▶ Umtausch

Ein attraktives Leasingangebot:

z. B. Audi A4 Avant 40 TDI S tronic advanced

EZ: 23.02.2022, Gesamtfahrleistung: 18.115 km

Lackierung: Navarrablau Metallic, MMI Navigation plus mit MMI touch, Komfortschlüssel inkl. sensorgesteuerter Gepäckraumriegelung inkl. Gepäckraumklappe elektrisch öffnend und schließend, Audi connect Navigation & Infotainment, Panorama-Glasdach, Außenspiegel elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar, beidseitig automatisch abblendend, Audi virtual cockpit plus, Räder, 10-Speichen-Kristall-Design (7,5 J x 17, Reifen 225/50 R 17), u.v.m.

Leistung:	150 kW (204 PS)
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Leasing-Sonderzahlung:	€ 0,-
monatliche Leasingrate ohne Dienstleistungen:	€ 443,-
Audi Wartung und Inspektion:	€ 33,-

36 monatliche Leasingraten à

€ 476,- (inkl. Dienstleistungen)

Gültig für Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi Q5 (Mietfahrzeuge und Werksdienstwagen) jeweils frühestens 2 Monate und spätestens 24 Monate nach Erstzulassung. Max. Gesamtfahrleistung bei Vertragsbeginn: 40.000 km. Ausgenommen sind S- und RS-Modelle. Für das Fahrzeugalter gilt als Stichtag das Datum der Gebrauchtwagenleasingbestellung.

Gültig vom 17.03.-02.05.2023 (Gebrauchtwagenleasingbestellung), späteste Ummeldung 03.07.2023. Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Inkl. Überführungskosten. Bonität vorausgesetzt. Für private und gewerblich Einzelabnehmer*innen. Beispielhafte Fahrzeugabbildung kann Sonderausstattungen zeigen. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Kombinierbarkeit mit anderen Angeboten auf Anfrage.

Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.

Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München

Audi München GmbH, Heisenbergstraße 4,
85386 Eching, Tel.: 0 81 65 / 40 38 99 85

NEUVORSTELLUNG

Porsche mit Doppelbett



Flunder mit Flunder auf dem Dach. Mit dem Taycan geht es problemlos ins Gelände. Vierradantrieb und ein spezielles Gravel-Programm helfen dabei. Foto: Porsche

Glamping: Weiß-Blau. In dieser bayerischen Farbkombination warten die zwei Porsche Taycan auf ihre Übernachtungsgäste. Der Elektro-Porsche hat sich übrigen schon über 100.000mal verkauft.

sitzt auf der Leiter mit einer Tasse Kaffee. „Marvelous“, wunderbar. Schließlich macht man das nicht alle Tage. Einem Porsche auf das Dach zu steigen, um dort zu übernachten – das ist puristisch und dekadent gleichzeitig. Rudolf Bögel

Jetzt gibt es auch ein Dachzelt aus Zuffenhausen – der Test

Mit dem Porsche-Dachzelt auf einem Porsche übernachten? Geht! Kostet 5.000 Euro. Einmalig. Ist aber auch ein einmaliges Erlebnis. Selbstversuch in den Bergen hinter Malibu. Kojote oder Klapperschlange – das ist hier die Frage. Beiden wollen wir mitten in der Nacht nicht begegnen. Einen Kojoten zumindest hat man schon gehört. In 1,50 Meter Höhe über dem Erdboden, einen ganzen Porsche Taycan unter sich, da macht uns das Heulen keine Angst. Aber jetzt da der Harn drängt, jetzt wird es ernst. Kojoten sind wolfsähnliche Tiere – aber eigentlich machen sie einen großen Bogen um die Menschen. Also, nur Mut: Wir klettern die Alu-Leiter hinunter, eine Stirnlampe auf dem Kopf. Grubenleuchten hat man sie früher genannt. Schlechte Assoziation. Erinnert uns nur an das Grubenorgan einer Klapperschlange. Das ist eine Art Wärmesensor, mit denen die klapperigen Biester feinste Temperaturunterschiede erkennen und deshalb nachts jagen gehen. Normalerweise. Aber nicht bei diesen Temperaturen. Denn es kann kalt werden in Kalifornien. Hier in den Bergen von Santa Monica, gleich hinter Malibu hat es im November nur acht Grad. Mit den Badelatschen gehen wir zu einem Felsvorsprung. In der Ferne schillert Los Angeles. Über uns ein kalter und klarer Sternenhimmel.

Manche Leute liegen in ihrem Porsche-Sitz, weil das lässig ist. Wir liegen auf dem Porsche – und das ist noch viel lässiger. Denn jetzt gibt es sogar das passende Dachzelt dazu. Mit dem können Freunde und Feinde der Sportmarke jetzt das tun, was sie schon lange machen wollten. Endlich einem Porsche auf das Dach steigen. Knapp

5.000 Euro kostet das Vergnügen also. Dafür aber, so Porsche, „verwandelt sich der Sportwagen in ein Hotelzimmer für Naturliebhaber“. Manchmal fragt man sich, warum man die Dinge tut, die man so tut. Das nächste Guesthouse ist ein paar Meilen entfernt. Immerhin liegt im Zelt eine Matratze, die bequem aussieht, außerdem drei Decken und eine Wärmflasche. Und für den Fall, dass es ganz hart wird, hat Porsche noch eine Pudelmütze, Handschuhe und Socken mit Fellbezug bereitgelegt. Neben uns steht eine echt Porsche-Ikone: Ein 911er der Baureihe 996. Und im Dachzelt oben drüber sitzt ein echter Kult-Ami. Brock Keen reist auf diese Weise kreuz und quer durch Amerika und ist ein echter Superstar in den sozialen Medien. Auf seine Roadtrips begibt er sich mit Frau Sara und Hund Lucy. 150 Nächte im Jahr ist er im Jahr unterwegs, erzählt er: „Wer braucht schon ein Fünf-Sterne-Hotel, wenn er unter Millionen Sternen schlafen kann.“

Die Sterne sehen wir auch. Durch das kleine Zelt Dachfenster weht außerdem ein frischer Wind. Nicht schlecht, weil's drin überraschenderweise ziemlich gemütlich ist. Im Morgenrauen öffnen wir sogar die Frontseite. Sonnenaufgang ansehen. Langsam färbt sich der Horizont ein hinter dem Felsen. Saddlerock heißt er, weil er so wie ein Pferdesattel aussieht. Eine beeindruckende Kulisse, an die sich Film- und Serienfans vielleicht erinnern. Hier wurde schon das A-Team gedreht und auch Knight Rider David Hasselhoff hat dem Gelände schon seine Aufwartung gemacht. Leicht verknittert schälen wir uns aus der Deckenlandschaft. „Wie war die Nacht?“, will Brocks Frau Sara wissen. Sie



Good Morning, America. Etwas verknittert, aber begeistert von der Nacht im Dachzelt sieht sich unser Autor Rudolf Bögel den Sonnenaufgang in den Bergen von Malibu an. Fotos: Bögel



So sieht es aus, wenn die Sonne über dem Saddlerock, ein Felsen geformt wie ein Pferdesattel, aufgeht. Dahinter liegt der kalifornische Teil des Pazifik.



Sechs Augen sehen besser (aus)

Alfa Romeo Stelvio und Giulia erhalten zum Facelift einen neuen Look, der eine große Tradition hat

Diese beiden Romeos werden noch schöner. Nach knapp sechs respektive sieben Jahren bekommen Giulia und Stelvio noch mal ein Facelift. Keine optische Radikalkur, eher dezente kosmetische Veränderungen, was vor allen Dingen die Augen betrifft. Wie schon der neue Kompakt-SUV Tonale besteht das Scheinwerferpaar aus jeweils drei Lichtern. Das legendäre Sondermodell SZ-Zagato mit seinem giftigen Sechszylinder (210 PS), das nach knapp 1000 produzierten Exemplaren anno 1991 eingestellt wurde, lässt grüßen. Zusammen mit den nachgeschärften „Trilobo“ also dem Zusammenspiel zwischen Schweinwerfern, Kühlergrill und den großen Lufteinlässen in der Frontschürze, geben diese Augen (jetzt auch mit Matrix-LED-Technik) den beiden Romeos einen neuen, scharfen fast schon verwegenen Look. Und auch im Innenraum geht es beim Facelift hauptsächlich um die Optik. Zum ersten Mal fliegt in den beiden Modellreihen der analoge Tacho raus. Dafür gibt es jetzt ein 12,3 Zoll großes TFT-Display in drei Varianten. In der Einstellung „Heritage“ ganz nostalgisch mit digitalen Rundinstrumenten. Also dann doch wie gehabt. Und noch etwas übernehmen Stelvio und Giulia vom kleineren Tonale. Die sogenannten NFT-Technologie. Das ist nichts anderes als eine Art

fälschungssicherer, digitaler Kfz-Schein, der alle Daten des Autos mit der Blockchain-Technologie sammelt und absichert. Beim Verkauf des Autos kann das Gold wert sein. Noch spielen unter der Motorhaube ein Benziner (280 PS) und ein Diesel (210 PS) das hohe Lied des Verbrenners, bis vermutlich beide Modelle von Elektrofahrzeugen abgelöst werden. Zusammen mit dem Q4-Allradantrieb, einem fein abgestimmten Fahrwerk (auf Wunsch mit elektronisch regelbaren Dämpfern) und der Alfa typischen fast idealen Gewichtsverteilung von 50:50 machen die beiden Italiener aus dem Hause Stellantis eine Heidenspaß auf der Straße. Vor allem der Benziner. Auch wenn dem ein oder anderen überzeugten Alfisto die Zweiliter-Maschine als zu schmalbrüstig vorkommen man, die Leistung stimmt. Und außerdem darf man sich ja auch noch auf die 510 PS starke Performance-Variante Quadrifoglio freuen, die mit zwei Zylindern mehr antritt. Apropos mehr: Natürlich machen die Alfas keine Ausnahme, was die Preisgestaltung angeht. Die Giulia startet als Benziner und Diesel bei 54.250 Euro, der Stelvio kostet als Benziner ab 60.150 Euro, den Selbstzünder kriegt man ab 57.650 Euro. rdf

Neu ist nur der Look, technisch bleibt bei Stelvio (li.) und Giulia alles beim Alten. Foto: Alfa

MEHR STYLE MOTOREN GARANTIE

Der neue Mitsubishi ASX



* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) ASX Benziner Kurzstrecke 7,5-4,6; Stadtrand 5,7-4,2; Landstraße 5,3-4,3; Autobahn 6,5-5,6; kombiniert 6,1-4,8; CO₂-Emission (g/km) kombiniert 138-108. **ASX Plug-in Hybrid 1.6 Benziner 68 kW (92 PS), Elektromotor 49 kW (67 PS), Systemleistung 117 kW (159 PS)** Energieverbrauch gewichtet, kombiniert 1,4l Benzin/100 km und 13,5-13,3 kWh Strom/100 km; CO₂-Emission gewichtet, kombiniert 32-31 g/km; elektrische Reichweite (EAER) 49-48 km, innerorts (EAER city) 64-62 km. **Werte nach WLTP.****

Alle Angaben wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren VO (EG) 715/2007, VO (EU) 2018/1832 ermittelt. Der WLTP-Prüfzyklus hat den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für dieses Fahrzeug keine NEFZ-Werte und keine CO₂-Effizienzklasse vorliegen. **Die tatsächlichen Werte hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageinsatz etc.; dadurch kann sich der Verbrauch erhöhen und die Reichweite reduzieren. Gewichtete Werte sind Mittelwerte bei durchschnittlichem Nutzungsprofil und täglichem Laden der Batterie. Weitere Informationen unter mitsubishi-motors.de/asx

Veröffentlichung der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg

► Mitsubishi Handelspartner in Ihrer Nähe:

Karl Radlmaier GmbH

Putzbrunner Str. 89 ▪ 81739 München
Tel. 089/6734900
www.mitsubishi.autohaus-radlmaier.de

Autohaus Neuried GmbH

Forstenrieder Str. 17 ▪ 82061 Neuried
Tel. 089/7450880
www.autohausneuried.de

Auto Gruber Dachau e. K

Kopernikusstr. 23 ▪ 85221 Dachau
Tel. 08131/321717
www.mitsubishi-gruber.de

Auto Huber GmbH

Bavaria Str. 1 ▪ 82054 Sauerlach
Tel. 08104/88940
www.mitsubishi.autohaushuber.de

Auto-Weber GmbH

Otto-Hahn-Str. 39 ▪ 85435 Erding
Tel. 08122/97700
www.autoweber-mitsubishi.de

Autohaus Brand GmbH & Co. KG

Lilienthalstr. 9 ▪ 82205 Gilching
Tel. 08105/8814
www.autohaus-guenther-brand.de

Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG

Lena-Christ-Str. 2 ▪ 82194 Gröbenzell
Tel. 08142/59540
www.autohausgroebenzell.de

JETZT PROBE FAHREN!



ZWEI- UND DREIRÄDER

Kymco CV3 550i: Ganz schön schräg

Dreirad-Roller erfreuen sich immer größerer Beliebtheit – das hat einen einfachen Grund



Schräge Sache: Der Kymco CV3 550i lässt sich mühelos durch Kurven schwenken. Foto: Kymco

Dreirad-Roller haben eine wachsende Fan-Gemeinde – und das hat mindestens zwei gute Gründe: Die Mischwesen aus Scooter und Quad dürfen ohne jegliche Zusatz-Qualifikation ab 21 Jahren mit dem Autoführerschein der Klasse B gefahren werden. Und: Sie machen richtig Spaß. So wie der jüngste und potenteste Mitbewerber vom taiwanesischen Hersteller Kymco. Der hat lange mit seinem Schritt in den Dreirad-Sektor gewartet. Entsprechend beeindruckend ist auch das Ergebnis: Ein vorne ganz schön massiv wirkendes, nach hinten immer schlanker werdendes Gefährt mit einem Lebergewicht von stolzen 282 Kilo. Dazu eine schnabelartige Verkleidung, vorne zwei eng beieinanderstehende 13-Zoll-Räder und hinten ein deutlich dickerer Schlappen im 15-Zoll-Format. Auf den überträgt ein wartungsarmer Zahnriemen die Kraft des unter der Sitzbank verstauten 550-Kubik-Antriebs. Und die ist beachtlich: Das Triebwerk leistet muntere 51 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 52 Newtonmeter (Nm). Zum Vergleich: Der ebenfalls durchaus kräftig bestückte Piaggio MP3 500 bringt es „nur“ auf 43,5 PS und 47,5 Nm. Dass der Neuzugang aus Asien gut im Futter steht, wird auf den ersten Metern klar: Der Motor grollt vernehmlich – und es geht ab. Beschleunigt wird bis maximal 160 Sachen und laut Tacho auch noch leicht drüber. Beim Piaggio ist laut Hersteller schon bei 145 km/h Schluss.

Klar: Mit Vollgas über die Autobahn ist eine der Nutzungsmöglichkeiten für den CV3, wenn man halt möglichst fix von A nach B kommen muss. Aber definitiv mehr Spaß macht der ent-

spannte Ausflug über die Landstraße. Dabei darf es gern recht kurvig zugehen. Denn mit jeder Menge Leistungsreserven etwa für schnelle Überholmanöver gemütlich im bequemen Sitz zu thronen und sich von den Fahrwerks-Qualitäten des Dreirades verwöhnen zu lassen ist auch für eingefleischte Zweirad-Piloten ein Genuss. Die weit aus der Verkleidung herausragenden Rückspiegel lassen sich wie Peilstäbe einsetzen, mit deren Hilfe zentimetergenau um die Begrenzungspfosten herummanövriert wird. Das Zutrauen zur ausgefeilten Neigetechnik des Kymco-Neuzugangs wächst mit jedem Kilometer.

Der Aufwand, der für die Kymco Advance Leaning Suspensions genannte Lösung getrieben wurde, hat sich jedenfalls gelohnt. Die zwei parallel aufgehängten Vorderräder mit doppelten Upside-Down-Gabeln arbeiten getrennt voneinander, sind aber durch eine Lenkachse miteinander verbunden. Das ermöglicht Schräglagen bis zu 40 Grad – und das mit dem Gefühl traumhafter Sicherheit. Auch auf nassen Straßen und etwa beim Überfahren von Trambahnschienen kann sich der Vorbau gekonnt in Szene setzen. Und wenn an der roten Ampel gehalten werden muss, reicht ein Schalterdreh und die Neigetechnik wird blockiert, die Füße können auf dem Trittbrett bleiben. Auch die Art und Weise, wie der CV3 verzögert, kann überzeugen: Das Dreischeiben-Kombibremssystem mit Bosch-ABS liefert eine einwandfreie Dosierbarkeit und bei Bedarf brachiale Entschleunigung.

Dazu hat das Kymco-Dreirad so ziemlich alles an Bord, was aktuell in der Szene angesagt ist. Also ein gut ablesbares 6-Zoll-Display,



Dicker Brummer: Das Dreirad wiegt 282 Kilo und ist 2,14 Meter lang. Foto: Huber



Übersichtlich: Das 6-Zoll-Display ist informativ und gut abzulesen. Foto: Kymco



Schmal gebaut: Die Kymco-Neigetechnik sorgt für Fahrstabilität und Sicherheit. Foto: Huber

Konnektivität per Noodoe-App, Navigation, Lichtsensor, Heizgriffe, Tempomat, schlüssellosen Zugang und ein in der Höhe auf fast jede Fahrergröße passend einstellbarer Windschild. Der Durst des 2,14 Meter langen CV3 bleibt im Rahmen: Mit gut fünf Litern je 100 Kilometer ist

man schon durchaus munter unterwegs. Was speziell für nicht unbedingt rundum muskelbepackte Nutzer hilfreich wäre: eine Schiebehilfe zum Rückwärts-Rangieren. Aber die war wohl zum Verkaufspreis von 13.599 Euro nicht mehr drin. Rudolf Huber

Pfiffig oder nervig?

Falt-E-Bike Fiido X im Alltagstest

Faltäder mit E-Antrieb gibt es mittlerweile wie Salz im Meer. Aber es gibt auch so etwas wie das Gesicht in der Menge – etwa das Fiido X mit seinem speziellen Rahmen aus Magnesium-Legierung. Der kleine Stromer rollt auf Reifen im Format 20 x 1,95 Zoll. Die reichen bei passender Luftbefüllung locker aus, um auch ohne Federung recht komfortabel unterwegs zu sein.

Vor dem Start muss die Wegfahrsperre überwunden werden: Power-Knopf am Sattelstütze verwendeten Akku drücken. Dann den Deckel unter dem Rücklicht öffnen, den On-Knopf drücken, auf einen langen Signalton warten, den sechsstelligen Code eintippen und nochmal bestätigen. Es kann losgehen. Schon mit der ersten von drei Unterstützungsstufen schiebt der 250-Watt-Motor kräftig an, in Stufe drei schafft man in Kombination mit der 7-Gang-Kettenschaltung und dem Drehmoment-Sensor auch ordentliche Steigungen. Die Fahrstabilität ist gut, die mögliche Reichweite (Akku-Kapazität: 418 Wh) gibt der Hersteller mit 120 Kilometern an, wir halten rund 80 Kilometer für realistischer. Dann ist aber auch wegen des nicht verstellbaren Lenkers eine Pause fällig. Bei Bedarf lässt sich das Fiido X leicht zusammenklappen, beim Einladen sind seine 20 Kilo aber zu spü-



Das Fiido X ist ein E-Faltrad mit ganz besonderem Charakter. Fotos: Fiido

ren. Wer die Bedienung des Falters nicht als auf Dauer zu nervig empfindet, bekommt für aktuell 1.799 Euro ein flinkes, pfiffiges E-Bike mit ganz eigenem Charakter. hu



Zusammengeklappt findet das Fiido X locker im Kofferraum Platz.

FAHRZEUGE **SOFORT VERFÜGBAR**



160 JAHRE HÄUSLER /

DER OPEL CORSA JUBEL-DEAL: **JETZT AB 160,- € MTL. LEASEN.**

Deutschlands meistverkaufter Kleinwagen*

Zum 160-jährigen Häusler-Jubiläum jetzt den Opel Corsa ab 160,- € mtl. leasen.
Gern beraten wir Sie persönlich und erstellen Ihnen ein individuelles Angebot.

OPEL CORSA Edition

Neuwagen, 1.2 L BENZINER,
55 kW (75 PS), 5-Türer, manuelles
5-Gang Schaltgetriebe, EURO 6d

LEASINGRATE MTL. **160,- €****

Leasingsonderzahlung:	1.500,- €
Anschaffungspreis:	16.117,05 €
Gesamtkreditbetrag:	14.617,05 €
Gesamtlaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Sollzinssatz fest p.a.:	6,29 %
Effektiver Jahreszins p.a.:	6,47 %
Gesamtbetrag:	18.549,72 €

Kraftstoffverbrauch (kombiniert) nach WLTP¹: 5,3 l/100 km, Kurzstrecke (niedrig): 6,2 l/100 km, Stadtrand (mittel): 5,1 l/100 km, Landstraße (hoch): 4,7 l/100 km, Autobahn (Höchstwert): 5,7 l/100 km, CO₂-Emissionen (kombiniert): 119 g/km

OPEL CORSA Elegance

Neuwagen, 1.2 L Direct Injection Turbo
BENZINER, 74 kW (101 PS), 5-Türer,
Automatik, Start/Stop, EURO 6d

LEASINGRATE MTL. **160,- €****

Leasingsonderzahlung:	3.700,- €
Anschaffungspreis:	21.519,96 €
Gesamtkreditbetrag:	17.819,96 €
Gesamtlaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Sollzinssatz fest p.a.:	6,29 %
Effektiver Jahreszins p.a.:	6,47 %
Gesamtbetrag:	24.615,90 €

Kraftstoffverbrauch (kombiniert) nach WLTP¹: 5,4 l/100 km, Kurzstrecke (niedrig): 6,8 l/100 km, Stadtrand (mittel): 5,4 l/100 km, Landstraße (hoch): 4,6 l/100 km, Autobahn (Höchstwert): 5,6 l/100 km, CO₂-Emissionen (kombiniert): 122 g/km

OPEL CORSA GS Line

Neuwagen, 1.2 L Direct Injection Turbo
BENZINER, 74 kW (101 PS), 5-Türer,
man. 6-Gang Schaltgetriebe, EURO 6d

LEASINGRATE MTL. **160,- €****

Leasingsonderzahlung:	3.500,- €
Anschaffungspreis:	20.526,91 €
Gesamtkreditbetrag:	17.026,91 €
Gesamtlaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Sollzinssatz fest p.a.:	6,29 %
Effektiver Jahreszins p.a.:	6,47 %
Gesamtbetrag:	23.458,62 €

Kraftstoffverbrauch (kombiniert) nach WLTP¹: 5,1 l/100 km, Kurzstrecke (niedrig): 6,5 l/100 km, Stadtrand (mittel): 5,0 l/100 km, Landstraße (hoch): 4,4 l/100 km, Autobahn (Höchstwert): 5,3 l/100 km, CO₂-Emissionen (kombiniert): 115 g/km

*Gemäß offizieller Zulassungsstatistik des deutschen Kraftfahrt Bundesamt im Gesamtzeitraum Januar bis Mai 2022.

** Ein Kilometerleasing-Angebot für Privatkunden (Bonität vorausgesetzt) der PSA Bank Deutschland GmbH, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für die die Häusler Automobil GmbH & Co. KG als ungebundener Vermittler tätig ist. Es besteht ein Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Nach Vertragsende werden Schäden sowie Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) gesondert abgerechnet. Der Gesamtbetrag stellt die Summe aller Zahlungen aus Leasingsonderzahlung und monatlichen Leasingraten dar. Angebot zzgl. 980,- € Transportkosten.

¹ Die Werte wurden nach dem realitätsnäheren Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) ermittelt, das das Prüfverfahren unter Bezugnahme auf den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ersetzt. Die Fahrzeuge wurden nach dem 01.01.2021 homologiert. Für die Angabe von Verbrauch und Emissionen stehen daher nur noch Werte auf Basis des realitätsnäheren WLTP-Testzyklus zur Verfügung. Daher stehen keine Angaben zu den auf Basis der früheren NEFZ-Werte ermittelten CO₂-Effizienzklassen zur Verfügung. Verbrauch und Reichweite eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Energieausnutzung durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.

Abbildungen zeigen Sonderausstattung. Ausstattungsmerkmale ggf. nicht Bestandteil des Angebotes. Angebote gültig bis 30.04.2023.

HÄUSLER

WER OPEL SAGT
MEINT HÄUSLER.

Häusler Automobil GmbH & Co. KG, Zentrale: München-Zentrum, Landsberger Str. 83-87, Telefon: 089/5101-0 //

München-Berg am Laim, Kreillerstraße 56, Telefon: 089/436897-3 // München-Harlaching, Grünwalder Str. 31, Telefon: 089/620521-0 // München-Neuaubing, Bodenseestraße 257, Telefon: 089/893280-0 // Bad Tölz, Sachsenkammer Str. 5, Telefon: 08041/7860-0 // Feldkirchen, Otto-Lilienthal-Ring 34, Telefon: 089/90777-0 // Fürstenfeldbruck, Maisacher Str. 127, Telefon: 08141/4006-0 // Gröbenzell, Olchinger Str. 94, Telefon: 08142/65048-0 // Freising, Haggertystraße 2, Telefon: 08161/9977-0 // Neubiberg, Hauptstraße 1, Telefon: 089/18931450 // Stockdorf, Krailinger Str. 6, Telefon: 089/895142-0 // Erding, Landshuter Str. 57, Telefon: 08122/9785-0

www.opel-haeusler.de

MOTORRÄDER

Biker-Spaß ganz ohne Prüfung

Mit dem Führerschein Klasse B darf man jetzt auch 125er-Maschinen fahren – eine Voraussetzung muss jedoch sein

Motorradfahren ohne gleich ein Vermögen für Führerschein oder Bike ausgeben zu müssen – das versprechen Leichtkrafträder der Klasse A1: Sie kosten nur einen Bruchteil ihrer großen Verwandten, bieten dennoch viel Spaß. Das Beste daran: Sie dürfen schon nach kurzer theoretischer und praktischer Ausbildung ohne Prüfung gefahren werden. Voraussetzung dafür ist ein Führerschein der Klasse B und ein Mindestalter von 25 Jahren (siehe Kasten unten).

Was bieten Leichtkrafträder der Klasse A1? Es sind zweirädrige Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als elf kW Leistung, maximal 125 Kubikzentimeter Hubraum beziehungsweise Elektroantrieb und einem Leistungs-/Leergewicht-Verhältnis

von nicht mehr als 0,1 kW pro Kilogramm sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 15 kW Leistung. Die Preise für neue 125er liegen laut ADAC zwischen 3.500 und 5.500 Euro, abhängig von Modell und Ausstattung. Auch für sie gibt es Sicherheitsfeatures wie ABS oder andere elektronische Assistenzsysteme. In Hinblick auf Abgasnormen und Sicherheitstechnik sind die Auflagen nicht ganz so streng wie für große Motorräder. Die Geschwindigkeiten gehen bis etwa 120 Stundenkilometer. Die Hersteller haben die Marktbedeutung dieser Art von Motorrad erkannt und so ist die Auswahl mittlerweile riesig – vom klassischen Roller bis hin zur Enduro für den Spaß im Gelände, mit Verbrenner- oder Elektroantrieb. Hier ein kleiner Überblick.

Der Klassiker aus Italien

Wer an Cityflitzer denkt, denkt meist an einen Roller. Sie sind wendig, schützen auch bei schlechtem Wetter durch ihre Verkleidung und sehen schick aus. Praktisch: Meist lässt sich unter der Sitzbank der Helm beim Parken sicher verstauen. Die bequeme Sitzposition macht sie aber auch zu idealen Gefährten für längere Ausflüge. Einfachere Modelle gibt es schon für unter 2.000 Euro, die Preise gehen aber gerne auch bis deutlich über 6.000 Euro, beispielsweise für die Vespa GTS Super 125. Auch wenn der Markt heute von asiatischen Modellen dominiert wird, ist der Roller immer noch untrennbar mit italienischem „Dolce Vita“ verbunden.



Die Vespa, hier das Flaggschiff GTS Super, ist immer noch das Inbild für den Roller schlechthin.

Foto: Piaggio Deutschland GmbH

Das Funbike im Retro-Look



Die Honda Monkey besticht seit mehr als 60 Jahren mit ihrem knuffigen Aussehen und hohem Spaßfaktor. Foto: Honda

Die Monkey eignet eigentlich fast jeder – Hondas Minibike genießt seit Jahrzehnten Kultstatus. Seit 1961 gibt es den sympathischen Zwerg mit seinen geschrumpften Proportionen, lustigem Design und leichter Fahrbarkeit. Zum Modelljahr 2022 erhielt die Monkey 125 ein Motor-Upgrade, ein Fünfganggetriebe, eine verfeinerte Fahrwerksabstimmung und weitere Detail-Verbesserungen mit der Zielsetzung, die freundlich-gefällige Ausstrahlung zu unterstützen und die Alltagstauglichkeit weiter zu verbessern. Die Monkey wechselt für 4.780 Euro den Besitzer.

Der Supersportler im Bonsai-Format

Auch Freunde der Supersportler finden im Segment der 125er viele interessante Maschinen in der Miniausführung. Ein Beispiel ist die Ninja 125 von Kawasaki mit digitalem Cockpit und Ergo-Fit-System. Ihr Gitterrohr-rahmen erinnert an die große Schwester Nin-

ja H2 und die schmale Silhouette weist in Richtung Ninja ZX-10R. Die 149 Kilogramm schwere Maschine gibt es ab etwa 5.600 Euro. Ähnlich giftige Modelle gibt es auch von Aprilia, Honda, KTM, Suzuki, Yamaha und weiteren Anbietern.



Rennstreckenfeeling im Kleinformat bietet die Kawasaki Ninja 125. Foto: Kawasaki

Das Bike fürs Gelände

Auch Offroad-Fans werden bei den 125er-Modellen fündig. Aus Taiwan kommt mit der SYM NH-T 125 ein günstiger Vertreter dieser Gattung, der laut ADAC großzügige Platzverhältnisse, integrative Ergonomie und beste Fahrzeugkontrolle verspricht. Die Enduro leistet 10,9 PS, bietet 9,5 Newtonmeter Drehmoment und soll mit nur 2,2 Liter Sprit auf 100 Kilometer auskommen. Mit digitalem Cockpit und USB-Anschluss für das Navi kostet sie günstige 3.400 Euro.



Die SYM NH-T 125 fühlt sich sowohl auf der Straße als auch im einfachen Gelände wohl und gehört mit einem Preis von 3.400 Euro zu den günstigen Vertretern ihrer Art. Foto: Sanyang

Leichtkrafträder mit Elektropower

Dem Trend zur E-Mobilität folgend, sind natürlich auch immer mehr elektrisch angetriebene Leichtkrafträder für den Betrieb mit der B196-Erweiterung am Markt erhältlich. Doch es gibt einen gravierenden Unterschied zu ihren benzingetriebenen Verwandten: Sie bringen teils deutlich mehr Wumms auf die Straße – zumindest kurzfristig, jedoch vollkommen legal. Dazu nutzen Hersteller eine Lücke im Gesetz, denn bei der Einstufung in die Zulassungs- und Führerscheinklassen zählt für ein Elektromotorrad nur die Nenndauerleistung. Hierunter versteht man die maximale Leistung, die ein Motor über einen Zeitraum von 30 Minuten abgeben kann – die mögliche Spitzenleistung ist nirgendwo erwähnt. Liegt die Kraft zu lange an, kann der Motor schnell überhitzen, weshalb die Leistung nach dem Abrufen in der Regel schnell wieder heruntergeht, um sich dann wieder auf die erlaubten 11 kW einzupendeln. So lassen sich beispielsweise beim Maxi-Scooter von BMW kurzfristig bis zu 48 PS (35 kW) Leistung abrufen, was das 275 Kilogramm schwere Gerät zu einer absoluten Rakete unter den Leichtkrafträdern macht. Auch bei den elektrifizierten Modellen ist das Angebot in der Zwischenzeit vielfältig, allerdings zu ganz anderen Preisen als bei den Verbrennern. Wer bereit ist, rund 15.000 Euro zu bezahlen, wird sicherlich sein Traumbike finden. Christian Resch



Der BMW Maxi-Scooter C Evolution kann trotz Einstufung als Leichtkraftrad kurzfristig bis zu 35 kW Leistung abrufen – und das vollkommen legal. Foto: BMW

So kommt man zur Schlüsselnummer 196

Seit dem 1. Januar 2020 besteht für Inhaber der Fahrerlaubnis-Klasse B die Möglichkeit, eine Berechtigung zum Führen eines Kraftrades der Klasse A1 ganz ohne Prüfung zu erwerben. Grundvoraussetzung ist ein Mindestalter von 25 Jahren und dass der Führerschein schon vor mindestens fünf Jahren gemacht wurde. Der zeitliche Aufwand ist überschaubar: Es müssen lediglich vier theoretische und fünf praktische Unterrichtseinheiten à 90 Minuten in einer Fahrschule absolviert werden – eine Prüfung wird nicht verlangt. Die Preise dafür liegen, je nach Region, etwa zwischen 500 und 1.000 Euro. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes wurden bis Ende 2022 bereits rund 185.000 dieser Berechtigungen mit der Schlüsselnummer 196 vergeben. Wichtig zu wissen: Diese Fahrerlaubnis ist nur in Deutschland anerkannt, nicht in der ganzen EU! chre

CARAVAN UND CAMPER



Mit einer heißen Tasse Kaffee lassen sich auch kalte Outdoor-Nächte verscheuchen. Emma heißt dieser Mini-Wohnwagen, Preise ab 12.000 Euro. Foto: Kuckoo

Platz ist in der kleinsten Koje

Mini-Wohnwagen kommen ganz groß in Mode – sie sind günstig und trotzdem komfortabel

Wer schon einmal fasziniert beobachtet hat, wie einer dieser Sieben-Meter-Wohnwagen auf einer klassischen 75-Quadratmeter-Parzelle „einparkt“, hat sich bestimmt die Frage gestellt: „Geht es auch eine Nummer kleiner?“ Ja, es geht. Sogar sehr viel kleiner. Mini-Wohnwagen kommen gerade groß in Mode. Auf der Caravan- und Reisemesse CMT in Stuttgart hatten sie schon eine eigene Ausstellungsfläche und durften sich über das große Publikumsinteresse freuen. Es sind gleich mehrere Trends, die diesen Bonsai-Campers gerade in die Karten spielen. Waren die Campgrounds früher eher ein Tummelplatz für Familien und Rentner, interessieren sich mittlerweile immer mehr junge Paare für diese Form der Urlaubsgestaltung. Sie genießen die Freiheit abseits fest gebuchter Hotelzimmer, steuern nicht unbedingt immer einen Campingplatz an, sondern suchen mit Mountainbikes oder anderen Sportgeräten den Kontakt zur Natur. Wo das ganz legal möglich ist, zeigen Reiseführer wie „Landvergnügen“ (Stellplätze auf Bauernhöfen) oder die App „Spots.roadsurfer“, in der 10.000 Orte gelistet sein sollen. Die jungen Camper finden die mit Holzvertäfelung und Plüschdecken ausgerüsteten Wohnwagen ihrer Eltern vielleicht etwas spießig. Außerdem benötigen sie weniger Komfort und vor allem einen leichteren Caravan, mit dem auch kleinere Zugfahrzeuge keine Mühe haben. Prinzipiell

müssen ja alle Wohnanhänger abspecken, damit auch Elektrofahrzeuge die Chance haben, sie an den Haken zu nehmen. Die trendigen Schlafkojen auf Rädern erfüllen diese Anforderungen. Mit einem Gewicht von 500 bis 700 Kilogramm benötigen sie keinen Diesel-SUV, um über die Alpen zu kommen. Manche von ihnen verfügen über erhöhte Bodenfreiheit und ein verstärktes Fahrwerk, damit auch Abenteuerlustige ihr Ziel erreichen. Auf Stehhöhe kommt es ebenso wenig an wie auf gehobenen Wohnkomfort. Aber sie bieten eine Schlafkabine mit Doppelbett, eine Kühlbox und eine Gelegenheit, morgens Kaffee und Spiegeleier zuzubereiten oder abends zu beweisen, dass man auch auf weniger als einem halben Quadratmeter etwas Leckeres kochen kann. Die Küchenmodule verbergen sich entweder unter der Heckklappe oder sind in einer nach außen öffnenden Schublade untergebracht. Optional verfügbare Solarpanels halten die Stromversorgung außerhalb eines Campingplatzes aufrecht und eine 12-Volt-Heizmatte bietet in kühlen Nächten Wärme. Ist auf dem Dach ein Schlafzelt montiert, steht auch einem Campingurlaub zu viert nichts im Wege. Sogar duschen geht in einer Art Außenkabine. Wenn die Sonne den Wasservorrat auf Temperatur gebracht hat, dürften selbst Warmduscher den Staub des Tages mit Genuss abspülen. Noch sind die Mini-Caravans eine Spielwiese für klei-

ne Hersteller, die ihr Hobby zum Geschäftsmodell aufgerüstet haben. So wie Friedrich Maier aus Neufahrn (bei Freising), ein promovierter Ingenieur im Fachbereich Verkehrswesen, der auf Basis eines Kofferranhängers einen außergewöhnlichen Camper entwickelt hat. Am Ziel angekommen öffnet sich der Farfalla wie ein Schmetterling und wird so mit Modulküche, Schlaf- und Vorzelt zu einem Urlaubsdomizil für die Familie. Den stylishen Kuckoo hat ein Camper-Trio aus Löchgau bei Stuttgart entworfen. Emma, das neueste Projekt von Dani, Peter und Markus, ist nur 3,5 Meter lang und wiegt nicht mal 400 Kilogramm. RS-Camp aus Mülheim an der Ruhr haben mit ihren geländegängigen Anhängern Individualisten im Visier. Wer trotz kompakter Maße nicht auf Luxus verzichten möchte, wird sich schnell mit dem Caretta 1500 anfreunden. Der Wohnanhänger aus der Türkei ist mit Klimaanlage und recht großer Küche lieferbar. Dass die großen Hersteller den kleinen das Feld nicht allein überlassen wollen, zeigt der T@B 320 von Knaus Tabbert. Der Caravan im klassischen Teardrop-Design und den auffälligen Dekors stiehlt auf dem Campingplatz garantiert jedem Dickschiff die Show. Und leichter „einparken“ lässt er sich auch.

Hans-Joachim Rehg



Farfalla heißt diese Schlafkoje nicht zufällig. Wie ein Schmetterling (ital. farfalla) öffnet sich der zwischen 11.690 und 21.184 Euro teure Anhänger. Fotos: Farfalla



Die Küche ist auch mit an Bord. Der Caretta 1500 kostet ab 12.595 Euro. Foto: Caretta



Auch Knaus Tabbert mischt mit: Der Anhänger T@B 320 im Teardrop-Design kostet ab 13.870 Euro. Foto: Knaus Tabbert



Einen Anhänger für Offroad-Fans hat RS-Camp aus Mülheim im Angebot – für 15.900 Euro. Foto: RS-Camp

V O L V O



Für jeden Moment.

Der Volvo XC40 Recharge Pure Electric.

Das vollelektrische, selbstbewusste Kompakt-SUV mit integrierten Google Services¹.
Ihr perfekter Begleiter, wo auch immer das Leben Sie hinführt.

JETZT FÜR

689 €/Monat²

INKL. 4.500 € UMWELTBONUS³

Besuchen Sie uns für eine Probefahrt.

Volvo XC40 Recharge Core Single Motor, 175 kW (238 PS), Stromverbrauch kombiniert 17,0 kWh/100 km, elektrische Reichweite: kombiniert 438 km (kann unter realen Bedingungen variieren), Werte gem. WLTP Testzyklus. Vorläufige Werte vorbehaltlich der abschließenden Homologation.

¹ Google Services sind nach Auslieferung 4 Jahre gebührenfrei verfügbar. Danach ist die Nutzung der Digital Services inkl. Google Services kostenpflichtig. Google ist eine Marke von Google LLC. ² Ein Privatkunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC40 Recharge Core Single Motor, einstufiges Getriebe, vollelektrisch, 175 kW (238 PS). Monatliche Leasingrate 689,00 Euro, Vertragslaufzeit 36 Monate, Laufleistung pro Jahr 10.000 km, Leasing-Sonderzahlung 3.000,00 Euro, zzgl. Zulassungskosten. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 30.06.2023. ³ Der Anschaffungspreis berücksichtigt den Herstelleranteil des Umweltbonus i. H. v. 1.499,99 Euro. Die Leasing-Sonderzahlung entspricht in ihrer Höhe dem staatlichen Anteil des Umweltbonus i. H. v. 3.000,00 Euro, der bei Zulassung bis 31.12.2023 und Vorliegen der Fördervoraussetzungen auf Antrag vom Bund je nach Verfügbarkeit der Fördermittel ausgezahlt wird. Details finden Sie unter www.bafa.de. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.