Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

mobile faszination

Ausgabe Nr. 04 · April 2024

Volvo EX30 gratis testen

Gewinnen Sie ein Wochenende mit dem Elektro-Auto

Flink durch die Stadt

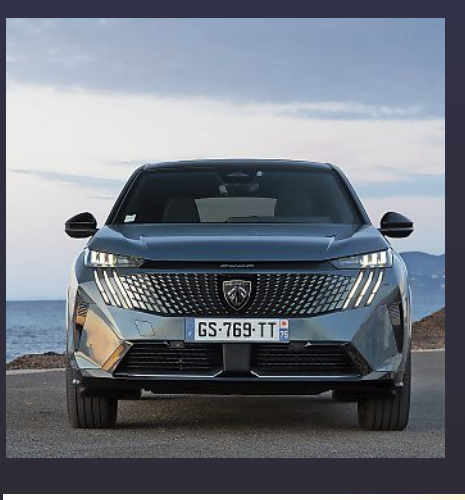
Das neue Citybike von Tenways ist ein Leichtgewicht

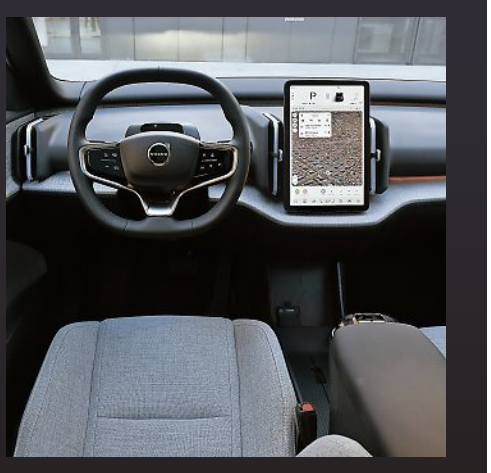
Land Rover ist zurück

Das sind die neuen Pläne der Briten

WIR SIND DIE NEUEN

VOM ELEKTRISCHEN BUS BIS ZUM KLEINWAGEN – DAS ALLES FÄHRT IM FRÜHJAHR VOR





Experte erklärt

Sicher Fahrradfahren: Was erlaubt ist und was nicht

Hyundai Ioniq 5 N

Wie kann das sein? In diesem E-Auto steckt ein Achtzylinder

Neuvorstellung

Es geht auch eine Nummer kleiner – mit Scala und Kamiq

Der neue Volvo EX30.

Unser kleinstes SUV aller Zeiten.

Zukunftsweisende Technologie, vielseitiger Stauraum und begeisternde Innenraumdesigns aus recycelten Materialien – in unserem kleinen vollelektrischen Volvo EX30 steckt wahre Größe, die beeindruckt.

SERIENMÄSSIG MIT: WINTERPAKET | SEITEN- UND HECKFENSTER ABGEDUNKELT (AB B-SÄULE) UND VIELEM MEHR.

JETZT FÜR 42.599 €[2]

Volvo EX30 Core Single Motor Extended Range, 200 kW (272 PS); Stromverbrauch 17,0 kWh/100 km; CO_2Emission 0 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); CO_2Klasse A.

[1] Volvo EX30, Gewinner in der Kategorie „Kleine SUV/Crossover" (Importwertung). Berichterstattung in auto motor und sport, Ausgabe 05/24. [2] Barzahlungspreis für einen Volvo EX30 Core Single Motor Extended Range, einstufiges Getriebe, vollelektrisch, 200 kW (272 PS), zzgl. Zulassungskosten. 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

Schreibt für die mobile faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

früher war alles einfacher. Auch am Stammtisch. Benziner oder Diesel – an dieser Frage entzündeten sich oft heiße Debatten, die man dankenswerterweise dann mit dem ein oder anderen Bier löschen konnte. Wenn es heute um Antriebe geht, muss die Fragestellung erheblich erweitert werden. Benziner, Diesel, Mild-Hybrid, Voll-Hybrid, Plug-in-Hybrid – oder gleich ein Elektroauto? Ein paar Exemplare davon finden Sie auch in dieser Ausgabe. Dabei setzen viele Hersteller wie Mercedes-Benz auf eine breite Angebotspalette. Bei den Fahrzeugen mit dem Stern gibt es vom Selbstzünder bis zum elektrischen EQV (S. 10) fast alles. Škoda hingegen setzt bei den Kleinwagen Scala und Kamiq (S. 4/5) noch mal auf Verbrenner mit E-Unterstützung. Getrennte Wege gehen die beiden Marken von JLR (S. 4). Bei Jaguar laufen die Vorbereitungen für eine voll elektrifizierte Flotte. Land Rover wird als klassischer Geländewagenhersteller für die ganze Welt auch weiterhin mit Benzin und Diesel feuern. Ein echter Exot ist der neue Hyundai Ioniq 5 N (S. 5). Eigentlich ist er ein klassisches Elektroauto – im Koreaner steckt jedoch auch noch ein echter Achtzylinder. Zumindest akustisch – und dann hat man diesem Flitzer auch noch ein virtuelles Getriebe verpasst. Damit ist der Ioniq 5 N das einzige E-Auto, das man per Wippen am Lenkrad schalten kann. Acht Gänge hat der bis zu 650 PS starke Sportwagen und klingt zumindest innen wie ein großer Verbrenner. Wenn das mal kein Stammtisch-Thema ist!

Impressum

Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
Produktmanagement: Christine Sindl
Anzeigen:
Benjamin Haben (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: Volvo (2), Tenways, JLR, Mercedes-Benz, Hyundai, Peugeot, Škoda
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck:
Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
Nächster Erscheinungstermin: 21.05.2024
* freie Mitarbeit

MOBILITÄT ALLGEMEIN

Der Hammer aus Schweden

Gewinnen Sie ein Gratis-Wochenende mit dem neuen Kompakt-SUV EX30 von Volvo

Über skandinavisches Design ist eigentlich alles gesagt. Es ist klar, sauber und uneitel. Das Interieur im neuen EX30 wirkt so aufgeräumt wie die sonnigen Weiten der lappländischen Tundra. Ganz anders das Exterieur: Hier spielen die Designer mit Flächen und Formen, da prallt Rundes auf Eckiges. Das Heck verblüfft mit noch mal separat abgesetzten Leuchten. Die Frontseite wird von einer weiteren Lichtsignatur dominiert. Wer es nicht schon wusste: Das lange Tagfahrlicht mit der Querstrebe am Ende erinnert an den Hammer des nordischen Donnergottes Thor. Im neuen EX30 strahlt er noch heller.

Mit einem Hammer hat auch die Beschleunigung des EX30 zu tun. Hier muss man unterscheiden zwischen Single- oder Twin-Motor-Ausführung. Schon mit dem 200-kW-Aggregat (272 PS / 343 Nm Drehmoment) und Heckantrieb geht es rasant zur Sache: 5,3 Sekunden von 0 auf 100. Im Vergleich zum Allradmodell ist das aber nur ein Hämmerchen. Die Twin-Motoren zeigen mit ihren 315 kW (428 PS / 543 Nm), wo der Hammer wirklich hängt: In 3,6 Sekunden erreicht das Doppelgespann die magische 100er-Marke. 64 Kilowattstunden (nutzbar) stellt der Volvo-Akku in der Long-Range-Variante (ab 42.540 Euro) zur Verfügung. Beim Basismodell (ab 37.240 Euro) sind es 49 kWh (netto). Damit sind Reichweiten von 337 respektive 475 Kilometer drin. Aufgeladen wird der EX 30 mit der kleinen Batterie an der häuslichen Wallbox in etwa 5,5 Stunden (0-100 Prozent), an der Schnellladesäule geht es wie der Name schon sagt schneller: Mit bis zu 134 kW wird der Akku schon in 27 Minuten auf 80 Prozent Kapazität gebracht.

Die Lichtsignatur zeigt einen stilisierten Hammer. Das legendäre Werkzeug des nordischen Donnergottes Thor ist bei Volvo ein wichtiges Designmerkmal. Fotos: Volvo

Ja wo ist denn der Tacho? Den gibt es nicht mehr beim EX30, die Geschwindigkeit muss man auf dem großen Bildschirm in der Mitte ablesen.

Hypermodern präsentiert sich der EX30 im Cockpit. Vergeblich sucht man zunächst ein Tacho-Display hinter dem Lenkrad. Alle Informationen und Funktionen finden sich auf dem 12,3 Zoll großen und Tablett ähnlichen Display in der Mitte des Armaturenbretts. Sogar die gefahrene Geschwindigkeit liest man hier ab. Aber, man gewöhnt sich nach einiger Zeit daran. Ansonsten ist die Bedienung des Systems kein Hexenwerk. Kein Wunder, im Hintergrund arbeitet Google. Hat der EX30 Ihr Interesse geweckt? Das Autohaus Eder spendiert ein ganzes Wochenende mit dem Kompakt-SUV EX30, Ladekarte inklusive. Schicken Sie einfach eine Mail mit Namen, Anschrift, Telefonnummer und einem Foto von Ihnen und Ihrem derzeitigen Auto an mobile-faszination@sz.de. Verraten Sie uns, warum Sie ein E-Auto testen wollen. Unter den Einsendern verlosen wir die Testfahrt für ein Wochenende (Freitag bis Montag). Sie holen ihr Fahrzeug im Autohaus ab und erhalten dort eine technische Einweisung. Außerdem bekommen Sie eine Ladekarte. Wichtig wäre, dass Sie sich ein paar Notizen über ihre Testfahrt machen und auch ein paar Fotos schießen über Ihren Wochenend-Trip. rdf

*Unter allen Teilnehmern wird per Losverfahren eine Gewinnerin oder ein Gewinner ermittelt. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen. Sie erklären sich damit einverstanden, dass im Falle eines Gewinns ein Foto von Ihnen und Ihrem Auto veröffentlicht wird, sowie der Name und der Wohnort. Mitarbeiter der Süddeutschen Zeitung GmbH dürfen leider nicht am Gewinnspiel teilnehmen.

So radelt es sich sicher

Was erlaubt ist, und was nicht, erklärt ein Experte

Radfahrer haben im Straßenverkehr nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. Zum Start der Zweirad-Saison erklärt Verkehrsrechts-Experte Jan Kemperdiek, was erlaubt ist – und was nicht. Wenn Radler die Fahrbahn benutzen, sollten sie in der Regel möglichst weit rechts fahren, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern und sich selbst nicht zu gefährden. Wenn es aber sicherer ist, die ganze Fahrspur zu beanspruchen, etwa um genügend Abstand zum rechten Fahrbahnrand oder zu parkenden Fahrzeugen zu halten, dann ist das erlaubt. Außerdem dürfen andere Verkehrsteilnehmer sowohl rechts als auch links überholt werden. Dabei unbedingt auf ausreichenden Seitenabstand achten und die Fahrtrichtung des Wechsels rechtzeitig signalisieren. Als Fahrradfahrer darf man an wartenden Fahrzeugen vor Ampeln oder im Stau vorsichtig rechts vorbeifahren. Aber nur, wenn dabei niemand gefährdet oder behindert wird. „Auf Fahrradstraßen und in sogenannten Fahrradzonen haben Fahrräder grundsätzlich Vorfahrt", so ARAG-Experte Kemperdiek. „Andere Fahrzeuge sind hier nur zu Gast. Das gilt auch auf Radwegen." Aber Achtung: Fußgängerzonen dürfen laut des Fachanwalts für Verkehrsrecht nur dann befahren werden, wenn die Nutzung für Fahrräder explizit freigegeben ist. Und hier noch einige weitere Regeln, die besonders für Radfahrer gelten. Zunächst ist darauf zu achten, dass das Fahrrad mit ausreichender Beleuchtung ausgestattet ist. Während der Dämmerung und bei Dunkelheit sind Lichter vorne und hinten sowie Reflektoren gesetzlich vorgeschrieben. Der Konsum von Alkohol oder Drogen vor oder während des Radfahrens ist genau wie beim Autofahren verboten. Die Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit liegt allerdings auf dem Fahrrad bei 1,6 Promille. Doch schon ab 0,5 Promille liegt laut Jan Kemperdiek eine Ordnungswidrigkeit vor. Eine generelle Helmpflicht für Fahrradfahrer gibt es in Deutschland nach wie vor nicht. Ein Helm kann aber im Falle eines Unfalls erheblich dazu beitragen, schwere Kopfverletzungen zu verhindern. Besonders aufmerksam sollte man als Fahrradfahrer gegenüber Fußgängern sein, speziell bei Kindern und älteren Menschen. Sicher ist sicher – deshalb runter mit dem Tempo und genügend Abstand beim Vorbeifahren. Das Fahren auf dem Gehweg ist für erwachsene Fahrradfahrer übrigens verboten. Wenn also Radwege oder spezielle Fahrradspuren vorhanden sind, müssen diese auch benutzt werden. hu

Wer einige Regeln beachtet, radelt sicher in die neue Saison. Foto: Antranias/Pixabay

NEUVORSTELLUNGEN

Kamiq und Scala: Klein, aber oho

Die VW-Tochter Škoda hat Mini-SUV und Limousine aufgewertet

Gute Kleinwagen für etwas über 20.000 Euro? Die gibt es tatsächlich noch – und zwar bei Škoda. Jetzt hat die tschechische VW-Tochter ihren City-SUV Kamiq und den Scala, der in der Golf-Klasse spielt, aufgewertet. Erste Testfahrt. From Zero to Hero oder aus dem Stand zum Megaseller: Erst 2019 eingeführt haben die beiden Škoda-Modelle Scala und Kamiq ziemlich abgeräumt. 670.000 Fahrzeuge wurden von Schrägheck-Limousine und Kompakt-SUV abgesetzt, die auf der gleichen Plattform entstehen. Da freut sich der Autobauer, weil das gut für die Bilanzen ist.

Besonders beliebt ist der Scala im Osten: In der Heimat Tschechien sowieso, aber auch in Ungarn, Polen, Rumänien und der Slowakei. Der Kamiq hat den Süden Europas erobert: Griechenland, Italien, Spanien und Portugal – dort steht das SUV überall auf Platz eins. Außerdem ist es das zweitmeist verkaufte Modell der VW-Tochter überhaupt, gleich nach dem Octavia. Auch in Deutschland wurden über 100.000 Fahrzeuge der Kompakt-Skodas abgesetzt.

Oft sind es die kleinen Details, die ein Auto liebenswert machen. Die von Škoda wissen das schon länger – und so bieten die Tschechen bei jedem Modell immer auch die ein oder andere ganz neue „Simply-Clever-Lösung" an, über die man spricht. So auch bei den Facelifts von Kamiq und Scala. Denn hier gibt es nicht nur ein Fach für kabellosen Stromnachschub. Hier werden die Smartphones sogar gekühlt, weil sie beim Laden oft heiß werden. Wem die 15-Watt Leistung zu wenig ist, der stöpselt besser an: Denn Škoda bietet auch vier USB-C-Anschlüsse mit jeweils 45 Watt. Apropos Handy: An den Rückseiten der Vordersitze gibt es Smartphone-Taschen und wer sich die Top-Ausstattung „Monte Carlo" leistet, der hat sogar eine Tablet-Halterung. Nicht simply clever, sondern simply sicher sind die neuen LED-Matrix-Scheinwerfer, die man erstmalig auch für Kamiq und Scala gegen einen Aufpreis von 850 Euro je nach Ausstattung bestellen kann. Sie leuchten nicht nur weiter und heller, sondern schicken das Licht um Kurven und Gegenverkehr herum. Mal abgesehen vom neuen und kantigeren Frontgrill sind es dann auch die größeren Frontscheinwerfer, die beiden Modellen ein kernigeres Aussehen verpassen. Beim Kamiq bleibt das Tagfahrlicht ausgelagert. Die vier, wie Kristalle aussehenden, Leuchten sitzen jeweils an der Motorhaubenkante. Nebelscheinwerfer und Blinker wandern in den Stoßfänger. Licht ist das neue Chrom, sagen die Designer. Die meisten Änderungen findet man im Interieur: Das Armaturenbrett kommt auch schon in der Basis voll digital daher. 8 Zoll groß ist der Tacho, der Infotainment-Bildschirm misst 8,2 Zoll. Das Ganze geht auch größer: Das sogenannte Virtual Cockpit (10,2 Zoll) kann dann auch individualisiert werden, das Infotainment hat dann 9,2 Zoll in der Diagonale. Sieht modern aus – die Bedienung ist dank Kachelstruktur auch schnell gelernt.

Ein Einsehen hatten die Škoda-Verantwortlichen bei der Klimaanlage. Ja – es gibt wieder Knöpfe zum Beispiel zum Einstellen des Gebläses. Back to the future: Hier hat sich die Kundschaft durchgesetzt. Drei Motorisierungen stehen in den beiden Modellen (Scala 4,35, Kamiq 4,23 Meter) zur Verfügung. Es sind allesamt Benziner, entweder mit einem 1,0-Liter Dreizylinder (95 oder 115 PS) oder mit dem 1,5-Liter großen Vierzylinder. Wahlweise als 6-Gang-Handschalter und als 7-Gang-Automatik. Die schwächste Motorisierung bekommt nur ein schaltbares 5-Gang-Getriebe. Alle Antriebe wurden leicht überarbeitet und wollen noch effizienter sein. So sollen 4,6 bis 6,3 Liter auf 100 Kilometer drin sein. Auf unseren Testfahrten bei milden Temperaturen und im überwiegend flachen Gelände verbrauchten wir mit dem Scala 1,0 TSI und dem Kamiq 1,5 TSI allerdings knapp sieben Liter. Mit seinen 150 PS waren wir mit dem Kamiq recht flott unterwegs. Naturgemäß etwas lahmer ging es mit dem Scala und dem Dreizylinder zur Sache. Beide lassen sich jedoch angenehm und komfortabel bewegen. Ausgewiesene Sportler sind sie nicht und wollen es auch nicht sein. Das Fahrwerk ist trotzdem knackig genug für ambitionierte Automobilisten.

Unser Fazit: Für die Basispreise von 23.420 (Scala) oder 24.390 Euro (Kamiq) bietet Skoda zwei gute und grundsolide Autos zu einem fairen Preis an, der, wenn man sich die Ausstattungen so ansieht, fast auf dem gleichen Niveau liegt wie bei den Vorgängern. Allerdings gibt es die extrem günstigen Einstiegsmodelle nicht mehr. Auch mangels Nachfrage wie es heißt.

Rudolf Bögel

Der Škoda Kamiq ist auch in Deutschland sehr beliebt. Das Facelift erkennt man am markanteren Kühlergrill und an den neuen Leuchten.

Fürstlich fahren, aber günstig: Der Škoda Scala geht ab 23.000 Euro los, dafür bekommt man ein ordentlich ausgestattetes Basis-Modell mit 95 PS. Fotos: Škoda

So sehr sich die beiden Modelle von außen unterscheiden – im Innenraum gleichen sich Kamiq und Scala. Das Cockpit ist jetzt voll digital.

TECHNISCHE DATEN

ŠKODA KAMIQ 1,5 TSI

Motor: 1,5-Liter Vierzylinder-Benziner
Antrieb: Front / 7-Gang-DSG
Spitzenleistung: 110 W (150 PS)
Drehmoment: 250 Nm
0 – 100 km/h: 8,3 s
V.max: 213 km/h
Verbrauch: 5,0 – 6,2 l 100 km
Länge / Breite / Höhe: 4,24 / 1,80 / 1,53
Radstand: 2,65 m
Kofferraum: 400 – 1.395 l
Preis: ab 32.910 Euro

Das Kult-Comeback

Mit einer neuen Geschäftsstrategie und neuen Elektromodellen melden sich Jaguar und Land Rover zurück

Sie sind wieder da! Lange Jahre hat man von den beiden britischen Kultmarken Jaguar und Land Rover nicht mehr viel gehört. Aber bald geht es Schlag auf Schlag. Noch heuer soll der Elektro-Range Rover auf den Markt kommen, ab 2025 lassen sie die Raubkatze wieder von der Leine. Jaguar feiert mit einem viersitzigen GT sein Comeback, zwei weitere Elektromodelle sollen folgen.

Mit „Imagine" schmachtete sich John Lennon in die Herzen seiner Fans, mit „Reimagine" will die 100-prozentige Tochter des indischen Tata-Konzerns neue Fahrt aufnehmen. Das fängt beim Namen an: JLR nennt sich die Marke nun kurz und knapp. Und auch die Geschäftsstrategie ist eine andere. „Gewinn statt Volumen" lautet die Devise. Damit verabschieden sich die Briten aus dem Massenmarkt, in dem sie ohnehin nie so recht erfolgreich waren. Dass die Strategie aufgeht, zeigen die neuesten Geschäftszahlen, die Deutschland-Geschäftsführer Jan-Kas van der Stelt vorlegte. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023/24 kletterte der Konzernumsatz auf knapp 25 Milliarden Euro, ein Plus von 35 Prozent zum Vorjahr. Besonders erfolgreich war der neue Range Rover. Und überraschenderweise auch der Defender. Während vom Vorgänger nur 10.000 Exemplare jährlich verkauft wurden, bringt es die aktuelle Generation schon auf 120.000 Fahrzeuge. Und das bei einem Einstiegspreis ab rund 60.000 Euro. Weitaus teurer ist der Luxus-SUV Range Rover SV, im Schnitt geben Kunden dafür 240.000 Euro aus. Und trotzdem sind alle Modelle schon vergriffen. Luxus statt Masse – das soll auch weiterhin das Erfolgsrezept bei JLR sein. Ausgerollt wird das auch auf Jaguar. Der Elektro-GT soll ab rund 150.000 Euro kosten. Dafür aber bekommt der Kunde die stärkste jemals bei einem Jaguar eingesetzte Motorisierung und 700 Kilometer Reichweite. Zwei weitere Modelle sollen auf der gleichen Plattform gebaut werden. Auch bei Range Rover setzt man auf Elektro: Vier bis sechs elektrische Modelle sollen bis 2030 kommen. Das Ende des Verbrenners will man noch nicht verkünden, wäre auch etwas seltsam bei einem Hersteller, der echte Geländewagen auch für den globalen Süden produziert. Auf einer dritten, allerdings dann wieder rein elektrischen, Fahrzeugarchitektur entstehen künftig Midsize-SUVs. Auch bei den Marken setzt JLR auf eine neue Strategie. Es gibt künftig vier Welten: Range Rover, Jaguar, Defender und Discovery. Wo der erfolgreiche Range Rover Evoque angesiedelt sein wird, muss sich noch zeigen.

rdf

Mit exklusiven Sondermodellen macht der britisch-indische-Konzern Jaguar Land Rover (JLR) richtig Kasse. Der Range Rover Sport SV wurde im Schnitt für 240.000 Euro verkauft. Foto: JLR

NEUVORSTELLUNGEN

An der orange-roten Akzentfarbe erkennt man die N-Version. Fotos: Hyundai

Das Cockpit des Hyundai Ioniq 5 N ist mit allerlei digitalen Spielereien ausgestattet und hat auch ein Instrument, dass die Schwerkraft bei extremen Beschleunigungen misst.

Elektroauto mit Achtzylinder

Mit dem Ioniq N 5 stellt Hyundai die Motorwelt auf den Kopf

Für BMW ist M der mächtigste Buchstabe der Welt. M wie Motorsport. Erst so legendäre Autos wie M1, M3 und M5 haben die bayerischen Autobauer zu dem gemacht, was sie sind: Die weißblaue Freude-am-Fahren-Fraktion, die weltweit begeistert. Für Hyundai ist N der mächtigste Buchstabe. Ihre besonders sportlichen N-Modelle (i20, i30) haben sich eine kleine, aber feine Fangemeinde erobert – und jetzt soll der Ioniq 5 N in die Herzen aller Sportwagenfreunde fahren. Er fährt sich wie ein Verbrenner, hört sich auch so an, ist aber eigentlich ein Elektroauto. Wie das geht? Die Entwickler haben dafür tief in die Trickkiste gegriffen.

N steht für Namyang, das Entwicklungszentrum der Hyundai Motor Group unweit von Seoul. Aber auch für die Nürburgring Nordschleife. Immer noch die Maßeinheit für echten Motorsport. Gleich zwei N finden sich im Namen ihres Schöpfers, wenn auch erst am Ende. Alfred Biermann war einst Entwicklungschef bei M, bevor er zum koreanischen Fahrzeugbauer wechselte. Sechs Jahre aktiv, dann als technischer Berater hat er Hyundai vor allem auf der sportiven Seite entscheidend mitgestaltet. Der Ioniq 5 N war sein letztes Baby. Und vielleicht war diese Geburt auch die schwierigste seines Entwickler-Lebens. Wie kriegt man die Emotion in ein Elektroauto? So lautete die Fragestellung. Denn an der Leistung von elektrischen Fahrzeugen liegt es bis dato nicht, warum sie noch nicht so richtig gezündet haben. Power steht im E-Zeitalter überbordend zur Verfügung 1000 PS, 1000 Newtonmeter Drehmoment. Das ist wie beim Metzger. Darfs a bisserl mehr sein? Bitte sehr, bitte gleich!

Erstens: Let there be sound! Drei künstliche Klänge stehen im Ioniq 5 N zur Verfügung. „Ignition", „Evolution" und „Supersonic". Wie der Name schon sagt, ahmt ersterer einen veritablen Achtzylinder nach, der zweite ist eine Mischung aus Sphärenklängen und Geräuschen aus dem All, während Supersonic an einen Überschall-Jet erinnert. Ab und zu hört man einen hohlen Schlag wie auf einen umgedrehten Blechkübel. Die Schallmauer. Aha, da wären wir nie draufgekommen. Übertragen werden diese Geräusche durch acht Lautsprecher im Innenraum und zwei für außerhalb. Einer vorne, einer hinten. Draußen hört man allerdings so gut wie nichts, die Passanten zeigen sich zumindest vom künstlichen Verbrenner-Geräusch unbeeindruckt. Und auch die eigene Hörprobe ergibt keine nennenswerten Sounds, als der Kollege den Motor im Leerlauf mehrmals hochdrehen lässt. Innen Hölle, außen Stille. Zweitens haben die Ingenieure von Hyundai ein virtuelles Doppelkupplungsgetriebe angelegt, mit mechanischen Schaltwippen. Wie beim Verbrenner stehen im E-Shift-Modus acht Gänge zur Verfügung. Dabei beschleunigen die E-Maschinen so, als ob ihre Power von Verbrenner-Drehzahlen abhängig wären. Das System, das dahintersteckt, ist so ausgefuchst, dass sogar die Zugkraftunterbrechung beim Gangwechsel nachgemacht wird. Selbst einen Drehzahlbegrenzer gibt es. Der Antrieb ist quasi ein digitaler Zwilling der guten alten Verbrennerwelt. Und klingt auch so. Da sprutzelt und spratzelt es, da röhrt und trompetet es aus den nicht vorhandenen Auspuffrohren. Beim Runterschalten wird die bis zu 0,6 g starke Rekuperation so eingesetzt, dass man glaubt, eine Motorbremse zu haben. Die Menschheit will betrogen werden, also betrügen wir sie – das wussten schon die alten Römer.

Ortstermin auf der Rennstrecke Castelolli bei Barcelona. Erst mal die Launch-Control ausprobieren. Wir haben uns wohlweislich das Frühstück gespart, der 770 Newtonmeter-Drehmoment-Punch in die Magengrube bleibt deshalb folgenlos. 609 PS bringt der Ioniq auf die Straßen, dank der Traktionskontrolle auch ziemlich sauber. In 3,5 Sekunden fällt die Tempo-100-Marke (0-200, 12,1 s). Wir bleiben auf dem Gas, um dann ruckartig das Bremsvermögen der fetten Scheibenbremsen (400 und 360 mm dick) zu testen. Stillstand. Dann geht's in den 4.146 Kilometer langen Rundkurs mit seinen sieben Rechts- und vier Linkskurven. Das Besondere an Castelloli: Hier geht es bergauf und bergab (9 Grad rauf, 8 Grad runter). Wir schalten in den E-Shift-Mode und schon nach kurzer Zeit ist das Gefühl weg, in einem Simulator auf vier Rädern zu sitzen. Sauber den Gang runterschalten, im Scheitel Vollgas herausbeschleunigen, einmal ziehen an der Wippe, zweimal ziehen und nach oben schalten. Hilfreich ist dabei der Grin-Boost. Ja – er hat tatsächlich was mit Grinsen zu tun. Denn für zehn Sekunden kitzelt er sogar 650 PS aus den E-Maschinen.

Technisch ist der Ioniq 5 N gut ausgerüstet für die Rennstrecke: Adaptive Dämpfer, hinten eine elektronische Quersperre, Drehmoment-Verschiebung zwischen Vorder- und Hinterachse, Bremseingriffe, um die Kurvendynamik zu erhöhen. Dazu kommt eine ausgefeilte Aerodynamik mit einem Kühlergrill, der im üblichen Betrieb geschlossen ist, aber die Lamellen auch öffnen kann, um die Batterie zu kühlen. Denn wenn sie zu heiß wird, büßt sie (wie auch bei Kälte) Leistung ein. Und von der Reichweite her sollte der Ioniq 5 N mindestens zwei Mal die Nürburgring Nordschleife unter Vollast schaffen. Normalerweise kommt man mit dem 84 kWh starken Akku bis zu 448 Kilometer weit im Idealfall. Wie die zivile Version wird die Batterie über das 800-Volt-System in 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufgeladen. Wie erkennt man den rund 75.000 Euro teuren Hyundai Ioniq 5 N? Er ist ein paar Zentimeter länger und breiter, aber nicht ganz so hoch. Das klassische N-Rot wird von einem kräftigen Orange als Akzent-Farbe abgelöst. Der Ioniq 5 ist wirklich eine verrückte Kiste. Man kann das Elektroauto schalten über die Wippen. Wie einen Verbrenner. Mit der Soundkulisse eines gestandenen V8 nebst Sportauspuffanlage. Sogar einen (virtuellen) Drehzahlbegrenzer gibt es. Die perfekte Illusion.

Rudolf Bögel

Findet, dass der Hyundai Ioniq 5 N die perfekte Illusion ist: Autor Rudolf Bögel.

TECHNISCHE DATEN

HYUNDAI IONIQ 5 N

Motor: zwei E-Maschinen
Antrieb: Allrad
Leistung (vorne): 166 kW (226 PS)
Leistung (hinten): 282 kW (383 PS
Gesamtleistung: 448 kW (609 PS) / 478 kW (650 PS) mit Grin-Boost
Drehmoment: 770 Nm
0 – 100 km/h: 3,5 s (3,4 mit Grin-Boost)
V. max: 260 km/h
Akku-Kapazität: 84 kWh
Ladezeiten: 10 – 80 % DC 18 min
Verbrauch: 21,2 kWh / 100 km
Reichweite: bis zu 448 km
Länge / Breite / Höhe: 4,72 / 1,93 / 1,59
Radstand: 3,00 m
Leergewicht: 2.275 kg
Kofferraum: 480 – 1.540 l
Preis: 74.900 Euro

Golf ACTIVE 1.0 eTSI 81 kW DSG
EZ 09/2022, 2.960 km. Ende der Garantielaufzeit[1] für dieses Fahrzeug: 09/2027 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).
Ausstattung: Multifunktionskamera, Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, automatische Distanzregelung ACC „stop & go“, „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, beheizbares Multifunktionslenkrad in Leder, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Leichtmetallräder „Galway“ 7 J x 16 in Schwarz mit glanzgedrehter Oberfläche u. v. m., **Lackierung:** Kings Red Metallic

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.

		Effektiver Jahreszins:	3,99 %
		Laufzeit:	48 Monate
		Schlussrate:	13.273,28 €
Fahrzeugpreis:	24.684,00 €	Gesamtbetrag:	29.065,28 €
Anzahlung:	0,00 €		
Nettodarlehensbetrag:	25.944,91 €	**48 mtl.**	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92 %	**Finanzierungsraten à**	**329,00 €[2]**

Passat Variant Business 1.5 TSI 110 kW DSG
EZ 11/2022, 25.766 km. Ende der Garantielaufzeit[1] für dieses Fahrzeug: 11/2027 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).
Ausstattung: Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, anklappbare Anhängevorrichtung mit elektrischer Entriegelung, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Klima-und-Energie-Paket „Fond“, Winterpaket, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple CarPlay™ und Android Auto™, Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion u. v. m., **Lackierung:** Deep Black Perleffekt

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.

		Effektiver Jahreszins:	3,99 %
		Laufzeit:	48 Monate
		Schlussrate:	17.800,49 €
Fahrzeugpreis:	28.794,00 €	Gesamtbetrag:	34.072,49 €
Anzahlung:	0,00 €		
Nettodarlehensbetrag:	30.259,88 €	**48 mtl.**	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92 %	**Finanzierungsraten à**	**339,00 €[2]**

Tiguan MOVE 1.5 TSI 110 kW 6-Gang
EZ 03/2023, 15.369 km. Ende der Garantielaufzeit[1] für dieses Fahrzeug: 03/2028 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).
Ausstattung: Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, anklappbare Anhängevorrichtung mit elektrischer Entriegelung, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Klima-und-Energie-Paket „Fond“, Winterpaket, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple CarPlay™ und Android Auto™, Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion u. v. m., **Lackierung:** Pure White

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.

		Effektiver Jahreszins:	3,99 %
		Laufzeit:	48 Monate
		Schlussrate:	17.533,30 €
Fahrzeugpreis:	26.890,00 €	Gesamtbetrag:	31.885,30 €
Anzahlung:	0,00 €		
Nettodarlehensbetrag:	28.256,99 €	**48 mtl.**	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92 %	**Finanzierungsraten à**	**299,00 €[2]**

Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen.

Beispielhafte Fahrzeugabbildungen zeigen Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungsstand abweichen. Gebraucht- und Jahreswagen sind nur begrenzt verfügbar. Gültig bis zum 30.06.2024. Stand 04/2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. [1] Für ausgewählte Gebraucht- und Jahreswagen aus dem Bestand der Volkswagen AG gilt die Garantie bis zum fünften Fahrzeugjahr für bis zu 36 Monate im Anschluss an die zweijährige Herstellergarantie und – je nach individuellem Fahrzeug – bis zu einer maximalen Gesamtfahrleistung von 100.000 km. Garantiegeber ist die Volkswagen AG, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg. Weitere Voraussetzungen bzw. Beschränkungen der Garantie, insbesondere den Beginn der Garantielaufzeit, entnehmen Sie bitte den Garantiebedingungen unter volkswagen.de [2] Bonität vorausgesetzt. Vorstehende Angaben entsprechen zugleich dem repräsentativen Rechenbeispiel gemäß PAngV. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.

Ihr Volkswagen Partner für Zertifizierte Gebrauchtwagen

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG
Volkswagen Gebrauchtwagenzentrum
Detmoldstr. 3, 80935 München
Tel. 089 354801 700

NEUVORSTELLUNGEN

Der Löwe mit dem Elektro-Herz

Löwenkrallen aus Licht und Star-Wars-Grill: Der Peugeot E-3008 glänzt durch einen starken Auftritt. Fotos: Peugeot

Mittelprächtiges Ladevolumen: In den Kofferraum des E-3008 passen zwischen 520 und 1.480 Liter (umgeklappt) hinein.

Mit dem neuen E-3008 Electric will Peugeot Reichweiten von 700 Kilometern möglich machen

Beim neuen Peugeot verhält es sich ein wenig so wie mit dem augenzwinkernden Spruch des berühmten bayerischen Komikers Karl Valentin: „Mögen hätt ich schon wollen, aber dürfen hab ich mich nicht getraut." Das Mögen und das Wollen sieht man dem Elektro-SUV von außen an. Auf das Dürfen und nicht trauen kommen wir später noch zurück.

Der gebogene Bildschirm beherrscht das Armaturenbrett des E-3008, links der Tacho, rechts das einfach zu bedienende Infotainment-Sytem.

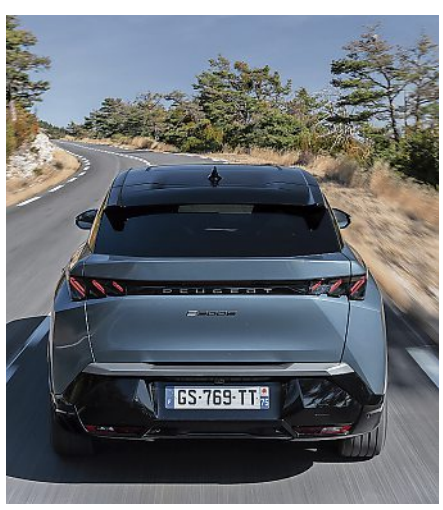
Selten stand ein Peugeot jedenfalls so prächtig auf der Straße wie der E-3008. Vorne die selbstbewusste Front mit den Star-Wars-Lamellen in Wagenfarbe, hinten das knackige Heck mit dem markanten Flügel-Spoiler auf dem Dach. Macht mächtig Eindruck, der E-3008. Noch mehr in der GT-Version, denn dann funkelt das Drei-Krallen-Tagfahrlicht mit Matrix-Scheinwerfern. Als edlen Kontrast dazu bietet Peugeot die Beplankungen im geheimnisvoll schimmernden „Glossy Black" an. Auch im Interieur merkt man, dass der E-3008 beeindrucken will. Das 21 Zoll große Kombi-Display schwebt auf dem Armaturenbrett. Nachts wird dieser „floating effect" durch das Ambiente-Licht noch verstärkt, das von einem Aluminium-Band reflektiert wird.

Höchstnote für das Design – doch wie schlägt sich der E-3008 im Praxistest? Beim Einsteigen hinten muss sich ein normal Großer schon ziemlich winden, um in den Fond zu kommen. Fuß rein, Standbein belasten, Kopf neigen, Hinterteil einparken, Standbein nachziehen. Klingt unbequem, ist es auch. Grundsätzlich müsste das Auto bei einer Länge von 4,54 und einem Radstand von 2,74 Metern auch ausreichend Raum bieten – aber auf den hinteren Rängen ist der Platz ein bisschen knapp bemessen. Mit 520 bis 1.480 Litern bietet der Kofferraum dafür ordentlich Platz. Witzig die Idee, dass man mit einem einzigen Handgriff den doppelten Boden schräg verstellen kann. Hilft gegen purzelndes Gepäck in den Kurven – echt praktisch.

Das kann man auch von der Bedienung des Bordcomputers behaupten. Der Aufbau ist logisch und das System sehr schnell. Für Funktionen, die man häufig braucht, gib es eine Schiene, die man selbst belegen kann. Zum Beispiel um das nervigste Assistenten-Duo auszuschalten, das die EU-Regulierer in Brüssel jemals erfunden haben: den Geschwindigkeitswarner, der ab einem km/h schon anschlägt oder die elektronische Spurhaltefunktion. Sonst ist alles drin und dran, was ein Elektroauto braucht – auch das digitale Lademanagement für längere Strecken. Und nicht zu vergessen: Das Sprachsystem des E-3008 funktioniert auch mit der künstlichen Intelligenz von ChatGPT. Bis hierher macht der E-3008 wirklich eine gute Figur. Aber wie stark ist das E-Auto wirklich, wenn es ums Eingemachte geht? Um die Reichweite, und damit den Verbrauch und um die Ladegeschwindigkeit? Im Chassis können zwei Batteriegrößen untergebracht werden. 73 oder 98 kWh für Reichweiten von 527 bis über 700 Kilometern. Bei den Motorisierungen wählt der Kunde zwischen einer Variante mit Frontantrieb, 210 PS und kleinem Akku oder mit 230 PS und großer Batterie. Dann gibt es noch ein Allradmodell, es hat eine zweite Maschine auf der Hinterachse und 320 PS. Dafür muss man auf den großen Akku und rund 50 Liter Kofferraumvolumen verzichten.

Wir hatten die kleinste Leistungsstufe im Test: Das 2,1 Tonnen schwere SUV ist damit ausreichend motorisiert, der Spaßfaktor kommt allerdings fast ein bisschen kurz. Trifft auch auf das Fahrwerk zu, das schwer mit sich selbst zu kämpfen hat, und darum ringt, dass die reichlich vorhandenen Pfunde nicht in alle Richtungen streben. Die Lenkung reagiert im Normal-Modus zu leicht, auf der Stellung Sport zu schwer. Da könnte ein wenig Feinarbeit für Abhilfe sorgen. Und auch der Federungskomfort dürfte eher unter sportlichen Fahrern seine Anhänger finden, er ist hart an der Grenze. Das alles ist Kritisieren auf hohem Niveau – herausgefordert vom kühn-progressiven Design, das etwas mehr verspricht. Hier kommt wieder Valentin in Spiel. Mögen hätt er schon wollen, aber dürfen hat er sich nicht getraut. Aber was ja noch nicht ist, kann ja noch werden. Zum Beispiel mit dem Allrad-Modell. Nichts zu meckern gibt es über den Wendekreis: Auf dem sprichwörtlichen Bierdeckel dreht der E-3008 nicht, aber mit 10,5 Metern liegt er schon ziemlich weit vorn.

Wie sieht es mit Reichweite und Ladegeschwindigkeit aus? Hier verspricht Peugeot viel, nämlich über 500 oder 700 Kilometer. Dabei gehen die Franzosen mit dem Sujet so ehrlich um wie kaum ein anderer Hersteller. 20 Prozent der Reichweite muss man nämlich schon mal abziehen, wenn man den Akku durch maximales Aufladen auf 80 Prozent schonen will. Macht bei 500 Kilometern rein rechnerisch nur noch 400 Kilometer. Weitere zehn Prozent gehen drauf, weil man spätestens bei eben diesen zehn Prozent Restreichweite an der Ladesäule steht. Macht 360 Kilometer. Und wenn man dann noch 30 bis 40 Prozent Verlust rechnet bei Geschwindigkeiten über 110 km/h oder mehr, dann muss man sagen: Adieu Langstrecke. Umso wichtiger ist die Ladegeschwindigkeit. Hier setzt die Marke mit dem Löwen im Logo auf ein 400-Volt-System. Es gibt einen 11-kW-Lader (22 kW optional) für Wechselstrom und einen 150 kW-Lader für Gleichstrom. Damit lässt sich der Akku an der heimischen Wallbox mit den maximal möglichen 7,4 kW in sieben Stunden von 20 auf 80 Prozent bringen, am Schnellader dauert es 30 Minuten.



Auch im Heck zitieren die Designer das Peugeot-Logo: Die Rücklichter erinnern ebenfalls an die Krallen eines Löwen.

Unser Fazit: Der E-3008 ist ein wirklich schönes Auto mit coolem Styling, das leichte Schwächen beim Fahrwerk hat und Durchschnitt beim Laden serviert. Dass die Realität bei den Reichweiten anders ist, als die verführerischen WLTP-Werte versprechen, das verschweigt Peugeot nicht, sondern kommuniziert das offensiv. Dickes Kompliment! So ein Schmuckstück wie den E-3008 muss man sich aber auch leisten können. Knapp 50.000 Euro in der Basis, als GT-Version dann rund 53.500 Euro. Da muss man schon mögen wollen und sich trauen dürfen. Aber Schönheit hatte bekanntlich schon immer ihren Preis. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

PEUGEOT E-3008 ELECTRIC 210

Motor: permanenterregte Synchronmaschine
Antrieb: Front
Spitzenleistung: 157 kW (210 PS)
Drehmoment: 345 Nm
0 – 100 km/h: 8.8 s
V. max: 170 km/h (limitiert)
Akku-Kapazität: 73,2 kWh (netto)
Ladezeiten: 0 – 80 % bei 11 kW AC 4,5 h
0 – 80 % bei 160 kW DC 30 min
Verbrauch: 16,7 kWh / 100 km
Reichweite: 527 km
Länge / Breite / Höhe: 4,54 / 1,90 / 1,64
Radstand: 2,74 m
Leergewicht / Anhängelast (gebr.):
2.108 / 1.250 kg
Kofferraum: 520 – 1.480 l
Preis: 48.650 Euro (Allure), 53.450 (GT), 39.250 (Mild-Hybrid)

MITSUBISHI MOTORS

Unsere Mitsubishi Modelle:

Große Auswahl. Faire Preise.

Eclipse Cross Plug-in Hybrid BASIS 4WD[1]
ab **33.990 EUR[2]**
Empfohlener Preis

- 8" Infotainment-System mit Smartphone-Anbindung
- Serienmäßiges Allradsystem „Super All Wheel Control
- Sitzheizung vorn

ASX BASIS
1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang
ab **19.990 EUR[2]**
Empfohlener Preis

- 7" Infotainment-System mit kabellloser Smartphone -Anbindung
- Tempoautomatik
- Rückfahrkamera

COLT BASIS
1.0 49 kW (67 PS) 5-Gang
ab **16.490 EUR[2]**
Empfohlener Preis

- 7" Infotainment-System mit Smartphone-Anbindung
- Klimaanlage
- Tempoautomatik mit Geschwindigkeitsbegrenzer

Space Star BASIS
1.2 52 kW (71 PS) 5-Gang
ab **11.990 EUR[2]**
Empfohlener Preis

- Berganfahrhilfe
- Elektrisch einstellbare Außenspiegel
- Elektrische Fensterheber vorn
- Licht- und Regensensor

5 JAHRE HERSTELLER GARANTIE*

8 JAHRE FAHRBATTERIE GARANTIE*

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

Eclipse Cross Plug-in Hybrid 4WD[1] Energieverbrauch 17,5 kWh/100 km Strom & 2,0 l/100 km Benzin; CO_2-Emission 46 g/km; CO_2-Klasse B; gewichtet kombinierte Werte. Bei entladener Batterie: Energieverbrauch 7,3 l/100 km Benzin; CO_2-Klasse F; kombinierte Werte. Elektrische Reichweite (EAER) 45 km; **ASX BASIS 1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang** Energieverbrauch 5,8 l/100 km Benzin; CO_2-Emission 131 g/km; CO_2-Klasse D; **COLT BASIS 1.0 49 kW (67 PS) 5-Gang** Energieverbrauch 5,3 l/100 km Benzin; CO_2-Emission 119 g/km; CO_2-Klasse D; **Space Star BASIS 1.2 52 kW (71 PS) 5-Gang** Energieverbrauch 5,0 l/100 km Benzin; CO_2-Emission 113 g/km; CO_2-Klasse C; kombinierte Werte.**

**Die nach PKW-EnVKV angegebenen offiziellen Werte zu Verbrauch und CO_2-Emission sowie ggf. Angaben zur Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Weitere Infos unter mitsubishi-motors.de

1 | Antrieb: 4WD 2.4 Benziner 72 kW (98 PS), Elektromotoren vorn 60 kW (82 PS) / hinten 70 kW (95 PS), Systemleistung 138 kW (188 PS)
2 | Unverbindlich empfohlener Aktions-Preis **Eclipse Cross Plug-in Hybrid BASIS 4WD[1]** / **ASX BASIS** 1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang / **COLT BASIS** 1.0 49 kW (67 PS) 5-Gang / **Space Star BASIS** 1.2 52 kW (71 PS) 5-Gang der MMD Automobile GmbH, ab Importlager und solange der Vorrat reicht, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Der unverbindl. empfohl. Aktions-Preis ergibt sich aus der unverbindlichen Preisempfehlung 41.990 EUR / 24.690 EUR / 17.990 EUR / 13.590 EUR abzgl. 8.000 EUR / 4.700 EUR / 1.500 EUR / 1.600 EUR empfohl. Aktions-Rabatt. Die genauen Endpreise erfahren Sie bei Ihrem Mitsubishi Vertriebspartner.

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

▶ Die individuellen Endpreise erhalten Sie bei:

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

Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG
Lena-Christ-Str. 2 ▪ 82194 Gröbenzell
Tel. 08142 / 59540
www.autohausgroebenzell.de

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

Auto Huber GmbH
Bavaria Str. 1 ▪ 82054 Sauerlach
Tel. 08104 / 88940
www.mitsubishi.autohaushuber.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

NEUVORSTELLUNGEN

Schöner Rollen: Die neue Generation der V-Klasse von Mercedes verlässt das Gefilde der Nutzfahrzeuge und bietet jeden erdenklichen Luxus. Fotos: Mercedes-Benz

Schampus ohne Wankneigung

Mercedes-Benz möbelt seine V-Klasse auf – sie ist so luxuriös ausgestattet wie noch nie

Bei Mercedes Benz herrscht schon traditionell eine echte Klassengesellschaft. Nicht nur bei der Kundschaft auch bei der Bezeichnung der Modelle. Von A bis X – jede Baureihe erhält hier seine eigene Klasse. Nicht alle hatten jedoch die Klasse zu überleben. Die SUV-artigen Großraumlimousinen mit dem R im Namen schafften es nur sieben Jahre (in China zwölf). Für den Pick-up mit dem X war schon nach drei Jahren Schluss. Ein Schicksal, das der 1996 eingeführten V-Klasse wohl kaum dräuen wird. Der Mercedes-Bus fährt in der nun fünften Generation vor. Deutlich aufgewertet als Edel-Vehikel für die betuchte Familie oder als VIP-Transporter für Business-People. Damit das Ganze auch standesgemäß wird, bekommt die neue V-Klasse sogar einen freistehenden Stern auf die Motorhaube (Exclusive Line), der Grill leuchtet nachts und dann wäre da ja noch das magische Champagner-Glas auf dem Mitteltisch im Fond, das dank seines Magnetbodens auch forsch gefahrene Kurven in der Senkrechten übersteht. Noblesse oblige – die globale Hautevolee lässt grüßen. Ob USA oder China, der Van mit dem Stern ist dort ein beliebtes Beförderungsmittel.

Luxus – das ist die grundsätzliche Strategie von Mercedes-Benz. Jetzt auch bei den Vans. Deshalb hat man der neuen V-Klasse auch ein komplett neues Cockpit verpasst. Voll digital mit zwei 12,3-Zoll großen Bildschirmen mit Widescreen-Optik, dazu ein neues Lenkrad, viel Chrom, Glanz und Gloria. Zum ersten Mal hat man das Gefühl, nicht mehr in einem Nutzfahrzeug zu sitzen. MBUX ist serienmäßig, das Ambiente-Licht lässt sich mit 64 Farben variieren – optional bringt einem das riesige zweigeteilte Panoramadach den Himmel näher. Massagesitze? Selbstverständlich. Hinten gibt es sogar ein eigenes Business-Gestühl. Sitzkühlung und -heizung inklusive, und natürlich kann man die Lehnen umlegen. Für ein Power-Nickerchen zwischen zwei Meetings. Kostenpunkt: über 10.000 Euro. Dafür hat man früher einen neuen Kleinwagen bekommen. Klavierlack, Leder, Holz, soweit das Auge reicht. Hartplastik nur da, wo man normalerweise nicht hinschaut – der ganze Innenraum wurde schwer aufgemöbelt. Schöner Wohnen auf vier Rädern. Fehlen nur noch die Fußabtreter die automatisch ausfahren, wenn sich die beiden Seitentüren (jetzt Serie) voll elektrisch öffnen. Auch beim Fahrkomfort und bei den Assistenzsystemen wurde nachgebessert. Das intelligente Licht mit 84 einzeln steuerbaren LEDs ist zum ersten Mal an Bord, ebenso wie eine 360-Grad-Kamera. Der Trailer-Assist hilft beim Rangieren des Anhängers – hier bleibt die V-Klasse ein echtes Nutzfahrzeug, sie nimmt bis zu zwei Tonnen an den Haken.

Neues Lenkrad, digitales Cockpit – dazu schwarze Holzfurniere und edles Leder. Die V-Klasse ist ein echter Mercedes, jetzt sogar mit Stern auf der Motorhaube.

Die Einzelsitze im Fond der V-Klasse erinnern an Business-Sitze im Flieger und bieten viel Komfort.

Der Magnet im Boden des Champagner-Glases macht es möglich: Der Schampus hat eine gute Kurvenlage. Foto: Bögel

An Assistenten kann man je nach Geldbeutel fast alles ordern, was Mercedes im Regal hat. Lobenswert: Den vorgeschriebenen nervigen Geschwindigkeitswarner kann man mit einem einzigen „Touch“ auf dem Bildschirm ausschalten.

Bewegen lässt sich das Luxusgeschöpf natürlich auch. Wir haben uns dazu den EQV ausgesucht – quasi als Vorgeschmack auf die anstehende Voll-Elektrisierung der Mercedes-Van-Sparte ab 2026. Außerdem hat wahrer Luxus auch etwas mit dem Fernbleiben von Lärm zu tun. Den EQV zu fahren, ist in dieser Hinsicht in der Tat vergnüglich. Wir summen durch die Landschaft, lassen uns vom satten Drehmoment (365 Nm) zur agilen Kurvenjagd verführen, die der rollende Salon bemerkenswert gut schafft. Je nach Anforderung kann man den E-Bus mit zwei Batteriegrößen bestellen. 60 oder 90 kWh (249 / 365 km Reichweite). Die E-Maschine powert mit 204 PS in der Spitze, die Dauerleistung liegt bei 95 PS. Der Normverbrauch wird mit 27 kWh auf 100 Kilometern angegeben. Bei unserem Test waren es nach exakt 100 Kilometern 25,6 kWh. Dabei waren die Bedingungen mehr als ideal. Temperaturen um die 20 Grad, etwa die Hälfte der Strecke absolvierten wir auf südfranzösischen Landstraßen mit Maximal-Geschwindigkeiten von 70. Die anderen 50 Prozent legten wir auf der Autobahn zurück, überwiegend mit Tempo 120. Von den ursprünglichen 365 Kilometern blieben am Ende 225 übrig. Realistisch und mit viel Stadtverkehr dürfte der EQV auf knapp 300 Kilometer kommen. Beim Laden nichts Neues: 11 kW an der Wallbox, maximal 110 kW bei Gleichstrom. 40 Minuten muss man investieren, bis der Luxus-Transporter wieder 80 Prozent Akku-Leistung hat.

Erhältlich ist die V-Klasse mit vier weiteren Motorisierungen. Drei Diesel mit 163, 190 und 237 PS und ein Benziner als Mild-Hybrid mit 231 PS (ab Herbst). Angetrieben werden die Verbrenner auf der Hinterachse (die Diesel gibt es auch als Allrad-Variante). Die elektrische V-Klasse hat die Maschine auf der Vorderachse und schiebt auch hier an. Preislich geht es mit 57.482 Euro los für den kleinen Diesel in der Ausstattungsvariante Style. Alle Verbrenner gibt es in drei Größen: 4,90, 5,19 oder 5,37 Meter lang, bestellbar mit sechs oder acht Sitzen. Der EQV kostet ab 58.500 Euro mit der kleinen Batterie. Wer den großen Akku will, muss noch mal 3.500 Euro drauflegen.

Unser Fazit zur neuen V-Klasse: Wo Mercedes draufsteht, ist auch Mercedes drin. Jetzt auch bei den Vans der V-Klasse. Dafür ist der Preis auch heiß. Mit großem Diesel, AMG-Line und Luftfederung haben wir im Konfigurator die 100.000-Euro-Grenze gerissen. Viel Geld für viel Auto. Quasi S-Klasse in der V-Klasse. Mercedes fast schon klassenlos. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

MERCEDES V-KLASSE STYLE (EINSTIEGSMODELL)

Motor: 2,0-Liter Diesel
Antrieb: Heck / 9G-Tronic
Leistung: 120 kW (163 PS)
Drehmoment: 380 Nm
0 – 100 km/h: 10,7 s
V. max: 193 km/h
Verbrauch: 7,1 l 100 km
Länge / Breite / Höhe: 4,90 / 1,93 / 1,90
Leergewicht / Zul.: 2.192 / 908 kg
Anhängelast: 2.000 kg
Kofferraum: 610 – 4.200 l
Preis: 57.482 Euro

ZWEIRÄDER

Flink durch die Stadt

Kurztest mit dem neuen City-Bike von Tenways, einem Leichtgewicht

Die Pedelec-Marke Tenways hat ihren Bekanntheitsgrad in Deutschland nicht nur durch die Kooperation mit Borussia Dortmund erhöht. Sondern auch durch die Qualität ihrer Produkte – und deren immer ein bisschen besonderes Design. So wie beim jüngsten Neuzugang, dem CGO009. Das ist ein typisches City-E-Bike mit allen Vor- und Nachteilen dieses Konzepts. Es ist mit rund 23 Kilo fahrfertigem Lebendgewicht relativ leicht, hat einen für die Ebene und leichte Steigungen mehr als ausreichend starken Nabenmotor mit einem Drehmoment-Maximum von 45 Newtonmeter (Nm) im Hinterrad. An starken Anstiegen geht dem Motor konzeptbedingt relativ fix die Puste aus, das überrascht angesichts der Leistung nicht weiter. Der Boost-Knopf liefert noch ein wenig Extra-Power zu, dabei bleibt der Motor immer extrem leise.

Der Singlespeed-Tretantrieb mit praktisch wartungsfreiem Gates-Riemen ist passend übersetzt, wer deutlich über 25 km/h fahren will, muss aber ordentlich strampeln. Auch ohne E-Unterstützung klappt das Pedalieren praktisch ohne erkennbaren Widerstand. Gefühlt würde der Motor-Abstimmung in den Stufen eins und zwei jeweils ein Tick mehr Unterstützung gut tun. Der Drehmoment-Sensor macht seinen Job gut, er moduliert das Ein- und Aussetzen der Unterstützung sehr sanft. Die Bedienung ist sehr einfach und selbsterklärend. Ein Display gibt es nicht, die diversen Daten lassen sich bei Bedarf per App aufs Smartphone übertragen. Der Antrieb, die Unterstützungsstufen und die Beleuchtung werden über eine kleine Box links aktiviert, das Pendant rechts zeigt mit kleinen LED-Leuchten die gewählte Stufe und den Akkustand an. Das neue Smart Connect-Modul auf dem Oberrohr soll unter anderem gegen Diebstahl helfen – es sendet eine Benachrichtigung, wenn sich das Fahrrad unerwartet bewegt oder umfällt. Die Sitzposition ist dem Einsatzzweck angemessen entspannt, der leicht geschwungene Lenker erinnert an vergleichbare Produkte von Ampler und VanMoof. Die Beleuchtung ist mehr als komplett, zusätzlich zu den vom herausnehmbaren, 374 Wattstunden (Wh) fassenden Akku mit Strom versorgten Front- und Hecklicht gibt es am hinteren Schutzblech noch eine zusätzliche Akku-Leuchte. Bis zu 85 Kilometer Reichweite traut Tenways dem CGO009 zu, das ist sehr optimistisch gerechnet. Um die 50 Kilometer kommen der Realität deutlich näher. Angeboten wird das City-Pedelec nur in einer Rahmengröße, die laut Hersteller für Nutzerinnen und Nutzer von 1,65 bis zwei Meter passen soll. Nach unseren Erfahrungen sind allerdings 1,75 bis 1,80 Meter die untere Grenze, das CGO009 ist eher stattlich ausgefallen. Es punktet zum Preis von 2.399 Euro mit seinem Design, seiner guten Verarbeitung und feinen Lackierungen – etwa im schicken Farbton Ice Blue. hu

Ein neuer Mitbewerber: Das Tenways CGO009 tritt als besonders schickes City-Pedelec an. Fotos: Huber

Minimalistisch: Das LED-Knöpfchen an der rechten Lenkerhälfte zeigt Unterstützungsstufe und Akkustand an.

Praktisch wartungsfrei: der Gates-Riemen für den Singlespeed-Antrieb.

Der SOLTERRA.
Bringt euch dahin, wo ihr noch nie wart.

- **Alles wird einfacher** mit bis zu 466 Kilometern vollelektrischer Reichweite
- **Alles wird einfacher** auch abseits der Straße dank 210 mm Bodenfreiheit
- **Alles wird einfacher** und sicherer mit modernen Fahrerassistenzsystemen[3]

Energieverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: 16,0–17,9; CO_2-Emission (g/km) kombiniert: 0; CO_2-Klasse: A.

Abbildungen enthalten Sonderausstattung. *Subaru SOLTERRA: 8 Jahre Vollgarantie, bis zu einer Laufleistung von 160.000 km. Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen. [1] **Leasingangebot[2] für Subaru SOLTERRA Comfort** – ein Angebot der ALD Lease Finanz GmbH, UPE des Herstellers 58.490,00 €, Fahrzeugpreis 50.990,00 € (Anschaffungspreis inkl. MwSt.), monatliche Gesamtrate 419,00 €, Laufzeit 48 Monate, Kilometer p.a. 10.000, effektiver Jahreszins 7,49 %, Sollzins p. a. fest für die gesamte Laufzeit 7,75 %, Gesamtbetrag 20.112,00 € exkl. Sonderzahlung, Sonderzahlung 6.333,18 €, Mehr-/Minderkilometer 17,55/11,70 Ct. pro km. Irrtümer vorbehalten. Stand März 2024. Die Aktion gilt vom 01.04.2024 bis 30.06.2024 in Verbindung mit dem Leasing eines aktuellen Subaru SOLTERRA (Neu- oder Vorführwagen) und Zulassung/Besitzumschreibung bis 31.12.2024. Die Aktion wird von den teilnehmenden Subaru Partnern getragen und ist mit bestimmten Aktionen der SUBARU Deutschland GmbH kombinierbar. Weitere Detailinformationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort. [2] Dies ist eine unverbindliche beispielhafte Leasingkalkulation der ALD Lease Finanz GmbH, Fühlsbüttler Str. 437, 22309 Hamburg. Hierbei handelt es sich gleichzeitig um ein repräsentatives Beispiel gem. §17 Abs. 4 PAngV. Bonität vorausgesetzt. Abrechnung nach Vertragsende: Abgerechnet werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Die Höhe der monatlichen Rate ist abhängig von Sonderzahlung, jährlicher Fahrleistung und Laufzeit sowie ggf. ausgewählten Dienstleistungen. Angebot bei allen teilnehmenden SUBARU Partnern erhältlich. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. [3] Die Funktionsfähigkeit des Systems hängt von vielen Faktoren ab. Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen. Alle vorgenannten Aktionen sind nicht mit Behörden-, Großabnehmer- und Branchenrabatten kombinierbar. Den genauen Preis erfahren Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort.

Weltgrößter Allrad-PKW-Hersteller

www.subaru.de

Hans Willibald GmbH & Co. KG
Am Steinbach 40, 83646 Wackersberg/Bad Tölz
Tel.: 08041 78270
www.subaru-willibald.de

Autohaus Widmann GmbH
Hauptstraße 1, 82234 Weßling
Tel.: 08153 92820
www.autohaus-widmann.de

Auto Gruber Dachau e.K.
Kopernikusstraße 23, 85221 Dachau
Tel.: 08131 321-717
www.auto-gruber-dachau.de

ZÜNDAPP

Zündapp X700

Das preiswerteste E-Bike auf dem Markt.

Spare beim Preis,
nicht bei der Qualität!

Dein E-Bike Abenteuer
beginnt hier.

Verkauf durch Vertriebspartner

Beste Servicequalität im Zündapp Store München.

Schau vorbei!

Du findest uns hier:
Heßstraße 74, 80798 München