

mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 04 · April 2025



Vernünftig unvernünftig

Sind Stromer die besseren Sportwagen?



Kleines Auto, großer Hubraum

Golf-Konkurrent Mazda 3 bekommt einen neuen Motor



Elektro-Kombi weiß-blau

So fährt sich der BMW-Klassiker als Elektro-Auto



VW UND AUDI GEBEN VOLLGAS

WIE GUT SIND DIE CHANCEN, SICH GEGEN DIE NEUE KONKURRENZ ZU BEHAUPTEN?



Blick in die Zukunft

Elektro-Auto für 20.000 Euro: VW zeigt die Studie ID.Each1

Bestseller aus Ingolstadt

Die neue Audi Q5-Familie: Und ewig lockt der Diesel

Riesen-SUV für 23.990 Euro

Dacia Bigster: Vor diesem Auto zittern die deutschen Hersteller



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

kann sich der Volkswagen-Konzern gegen die Konkurrenz behaupten? Das ist die zentrale Frage dieser Ausgabe. Die Wolfsburger werden aus verschiedenen Richtungen unter Druck gesetzt. Da sind zum einen die Chinesen. Jahrelang haben wir die Unternehmen aus dem Reich der Mitte als Werkbank benützt und wundern uns jetzt, warum sie genauso gute Autos bauen wie wir. Und vielleicht sogar bessere. Kann der Wey 05 von Great Wall Motors den Volkswagen-Klassiker Tiguan besiegen – das lesen Sie auf der Seite 10. Aber auch innerhalb Europas droht Ungemach. Mit dem Bigster (Seite 5) beweist Dacia, dass man unter 24.000 Euro ein stattliches SUV auf die Räder stellen kann, das zudem auch noch gut aussieht. Und nebenbei bemerkt einen fünfstelligen Betrag weniger kostet als ein entsprechendes Produkt aus Wolfsburg. Woran liegt es, dass man über all die Jahre wichtige Entwicklungen verschlafen hat? Am eigenen Selbstverständnis, das Kritiker nahe an der Hybris vermuten? Oder wie ist es sonst zu erklären, dass der Autohersteller Stellantis mit seinem Citroën ë-C3 schon heuer ein Elektroauto für 20.000 Euro im Angebot hat, das Volkswagen erst als Studie und dann in der Realität ab 2027 im Programm haben will (Seite 3)? Da kann man nur hoffen, dass Audi mit der neuen Q5-Familie (Seite 8) den Geschmack des Publikums getroffen hat. Aber da haben wir keine großen Zweifel, genauso wie beim neuen VW Tayron (siehe Bericht rechts).

Impressum

Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München

Anzeigen:
Christine Tolksdorf (verantwortlich)
Anschrift wie Verlag

Anzeigenberatung:
Gerd Kaethner

Telefon (0 89) 21 83 – 87 84

Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich),
Bögel Media GbR, Hauptstraße 25,
82275 Emmering

Kontakt: mobile-faszination@sz.de

Titelfotos: Bögel, VW (2), Subaru, Dacia,
Hyundai, Mazda, BMW

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck: Süddeutscher Verlag
Zeitungsdruck GmbH · Zamdorfer Straße 40
81677 München

Nächster Erscheinungstermin: 19.05.2025

Neues T-Modell von VW

Mit dem Tayron bringt Volkswagen sein sechstes SUV – ein echtes Schlachtschiff mit Platz für sieben

Man könnte meinen, über Deutschland sei ein wahrer Kindersegen hereingebrochen. Denn mit rund 50 Modellen fällt das Angebot an sieben-sitzigen Autos so üppig aus wie noch nie. Auch VW legt hier noch einmal nach. Mit dem neuen Tayron, den man mit einer dritten Sitzreihe für zwei eher kleine Passagiere ordern kann. Das neue T-Modell von Volkswagen reiht sich von der Größe her zwischen Tiguan und Touareg ein. Damit ersetzt der Tayron den Tiguan Allspace und bietet neben den sieben Sitzen für Passagiere auch mächtig viel Platz im Kofferraum: 850 Liter normal – wenn die Rückbank umgeklappt wird, sind es sogar bis 2.090 Liter. Kein Wunder, schließlich hat das Auto ja auch stattliche Dimensionen. 4,79 Meter lang, 1,85 Meter breit und 1,67 hoch – da ist der Touareg (4,90/1,98/1,71) nicht mehr weit davon entfernt.

Die Designer haben dem Mini-Touareg ein kantiges Gesicht verpasst: Mit einem großen Kühlermaul und einer prächtigen Motorhaube. Die Schultern hinten liegen hoch, das Lichtband zieht das SUV in die Breite und mittendrin leuchtet das VW-Logo in Rot. Das wiederum erinnert stark an den Tiguan. Im Interieur kann man die Modelle kaum voneinander unterscheiden. Abgesehen davon, dass der Tayron aufgrund des 2,79 Meter langen Radstands mehr Platz für die Passagiere zu bieten hat. Das Cockpit wird von zwei Displays beherrscht: Vom Digital-Tacho mit



10,25 Zoll und dem Infotainment-Bildschirm mit 12,9 Zoll und in den höheren Ausstattungsvarianten mit 15 Zoll.

Die Bedienung ist aufgrund der Kachel-Optik schnell gelernt. Mit der Sprachassistentin IDA, die von ChatGPT gepowert wird, waren wir auch zufrieden, weil sie tief in die Fahrzeugfunktionen integriert ist. Bei der Frage „Wer ist Donald Trump?“ und der Antwort, dass er ein bedeutender Politiker bis 2021 war, stößt man auf die Grenzen der erlernten Intelligenz: Sie ist halt nur so gut, wie ihr Wissensstand. Dafür kann VW nichts, aber an zwei weiteren Kritikpunkten möchten wir um Nachbesserung bitten: Erstens wünschen wir uns eine Navigationsgrafik, die nicht an Kindergarten-Zeichnungen erinnert und völlig unübersichtlich ist. Und zweitens verstehen wir nicht, warum man keine hochauflösende Rückfahrkamera einsetzt, das Bild auf dem 15-Zöller grieselt wie damals das Wendelstein-Testbild bei Schneefall.



Strammer Auftritt. Der Tayron ist das sechste SUV von VW. Von der Dimension her ist er ein Maxi-Tiguan oder ein Mini-Touareg.
Fotos: Volkswagen

Bei den Motorisierungen stoßen wir auf keine Überraschungen. Als Einstieg gibt es den 1,5-Liter-Mild-Hybrid-Turbobenziner mit 150 PS. Darüber rangieren die 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 204 oder 265 PS. Wer auf das satte Drehmoment und den schmalen Verbrauch eines Diesels steht – auch der wird bedient: Mit einem 2,0-Liter-Aggregat (150 oder 193 PS). Und dann wären da noch die Plug-in-Hybride. Hier setzt sich der Antrieb aus einem 1,5 Liter großen und deshalb manchmal auch sehr lauten Benziner mit E-Maschinen-Unter-

Bis zu 15 Zoll groß kann man den Infotainment-Bildschirm auf der Mittelkonsole bestellen. Auf Wunsch gibt es auch ein Head-up-Display.

stützung zusammen. Mit 204 oder 272 PS – je nach Gusto und Geldbeutel. Gefahren sind wir den großen Plug-In-Hybrid, der es auf bis zu 127 Kilometer elektrische Reichweite bringen will – und den stärksten Diesel. Das PHEV verfügt über eine 19,7 kWh große Batterie, die sich mit bis zu 50 kW (DC) aufladen lässt (11 kW AC). Ihn gibt es allerdings nicht mit Allrad und nicht als Siebensitzer. Auch ist der Koffer-

raum um rund 170 Liter kleiner und das Auto zwischen 100 und 200 Kilogramm schwerer. Das merkt man auch beim Fahren. Hat sich der Diesel noch fast tänzerisch durch die Kurven bewegt, so strebt das PHEV deutlich nach außen. Das Fahrwerk tut sich im wahrsten Sinn des Wortes schwerer. Spürt man auch bei der Lenkung, die gleichwohl sehr direkt arbeitet und präzise Rückmeldung von der Straße gibt. Auch beim Tayron kommt das neue VW-Fahrwerk DCC Pro zum Einsatz, das schon im Tiguan werkelt. Ein echtes Highlight – denn es ist ausreichend komfortabel, auf Wunsch sportlich-stramm. Zum großen Diesel, der immer mit Allrad kommt, muss man nicht viel sagen: Das Drehmoment von 400 Nm sorgt für genussvolle Beschleunigung (8,0 Sekunden von 0 auf 100) – und für einen Verbrauch von 6,2 Litern. Wir landeten bei sportlicher Fahrweise bei 7,5 Litern. Beim PHEV standen 3,5 Liter Benzin und 13,0 kWh Strom auf dem Tacho.

Zu den Preisen: Los geht es mit 45.475 Euro für den 1,5-Liter eTSi mit 150 PS. Wem diese Power genügt, der bekommt für das Geld eine ordentliche Ausstattung. Die Basis heißt bei VW wie immer „Life“ und wartet schon mit Rückfahrkamera, Park-Assistent und 12,9 Zoll großem Infotainment-Display auf. Der große Diesel mit Allrad kostet dann schon 53.840 Euro, der Plug-in-Hybrid 53.425 Euro. Wir meinen: Das sind einigermaßen faire Preise für ein wirklich ziemlich großes Auto, das viel Platz für Kind und Kegel bietet und alle Qualitäten mitbringt, die einen echten Volkswagen ausmachen.

Rudolf Bögel

Das VW-Logo auf dem Heck darf auch im neuen Tayron endlich leuchten. Ganz in Rot – sieht schick aus nachts.



Everybody's Darling?

Der Every1 von Volkswagen will Elektromobilität bezahlbar machen – allerdings dauert es noch bis 2027

Volkswagen besinnt sich auf seinen Markenkern. Von Käfer bis Golf – immer ging es um bezahlbare Autos für das Volk. Nur bei der Elektromobilität hat das bisher nicht so ganz funktioniert. Das soll sich ändern. Ein E-Auto für 20.000 Euro ver-

diese Abkürzung war auch die Musik, die bei der Präsentation des Autos durch Markenvorstand Thomas Schäfer gespielt wurde. David Bowies „Under Pressure“ hallte durch die Düsseldorfer Messehalle. „Under Pressure“, also unter Druck, steht auch der Volkswagen-

der als Serienauto ID.2 heißen soll und in der Polo-Klasse antritt, sowie der ID.Every1, der das Erbe des VW Up antreten wird. Ersterer soll schon 2026 zu den Kunden rollen und wird wohl um die 25.000 Euro kosten. Beim ID.1 dürfte es 2027 werden, der angepeilte Preis liegt bei rund 20.000 Euro.

Mit einer Länge von 3,88 Metern klemmt sich der Every1 zwischen den ehemaligen Up (3,60 Meter) und den ID.2 (4,05 Meter). Er bietet Platz für vier Personen und ein Kofferraumvolumen von 305 Litern. Eine 95 PS starke E-Maschine treibt den Kleinwagen an der Front an – bis zu 130 Stundenkilometer schnell und mindestens 250 Kilometer weit. Akku und Ladezeiten verrät VW noch nicht. Wie der ID.2 und der ebenfalls geplante ID.GTI steht der Elektroflitzer auf dem neuen modularen E-Antriebs-Baukasten. Als erstes Modell im Konzern bekommt die Serienversion des Every1 auch die neue Software-Architektur, die Updates und Ergänzungen über den gesamten Lebenszyklus möglich macht. Auch nach dem Neuwagenkauf kann das Auto so den individuellen Bedürfnissen seiner Besitzer angepasst werden. „Selbstbewusst und sympathisch“ bezeichnet Volkswagen das Design des künftigen Basis-VW's. Front und Heck wirken in der Tat sympathisch – ähnlich wie der legendäre Käfer, nur auf eine andere Art und Weise. Im luftig gestalteten Innen-

raum gibt es viel Platz, obwohl der künftige ID.1 nicht besonders groß ist. Aber das ist für E-Autos typisch, weil sie für den Antrieb weniger Raum benötigen. Im Cockpit sieht man ein abgeflachtes Lenkrad mit echten Tasten. Dahinter ein schmales Tacho-Display. Auch unter dem Infotainment-Bildschirm gibt es noch Tasten für die Klimaanlage. Im Großen und Ganzen entspricht das dem Layout der heutigen ID-Familie. Ob sich der Every1 zu Everybody's Darling entwickeln wird mit hohen Stückzah-



sprechen die Wolfsburger. Zwar erst 2027, die Studie dazu haben sie aber schon vorgestellt. Sie heißt passenderweise Every1. Ein Auto für jedermann. Genauso symbolträchtig wie

Konzern, weil Absatz und Umsatz schwächeln und auch bei der Elektromobilität klemmt es. Als Gamechanger sollen gleich zwei Autos aus der ID-Familie dienen. Zum einen der ID.2 all,



Freundliches Gesicht, luftiger Innenraum: Die Studie Every1 von VW Fotos: Volkswagen

len, wird sich weisen. Kritiker meinen, dass das Modell zu spät auf den Markt kommt. Mit dem elektrischen Citroën ë-C3 rufen die Franzosen bereits die Preis-Revolution aus: Das Basis-Modell mit einer Reichweite von 200 Kilometern kommt heuer auf den Markt und kostet 19.990 Euro. In den Startlöchern stehen zudem der Renault Twingo und der baugleiche neue Dacia Spring. Aber vielleicht läuft es bei VW wieder so wie in der Vergangenheit. Die Wolfsburger kommen spät, dafür aber mächtig. rdf

Der Kia Picanto.

Cool. Lebhaft. Modern.



mtl. leasen¹ für
€ 129,00
Kia Picanto 1.0 DPI
Edition 7*



Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.
KIA Picanto 1.0 DPI Edition 7 (Benzin, Manuell); 46 kW (63 PS) schon für € 129,97 monatlich¹

Hauspreis	€ 17.539,99	Gesamtleistung:	50.000 km
Sonderzahlung	€ 1.500,00	60 mtl. Leasingraten	€ 129,97
Laufzeit in Monaten:	60	Gesamtbetrag:	€ 9.470,75

*KIA Picanto 1.0 DPI MT Edition 7 (Benzin, Manuell); 46 kW (63 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 110 g/km. CO₂-Klasse D.



Sportplatzstr. 4 | 85635 Höhenkirchen
Tel: 08102/ 89 58 -265 | www.kia-schmid-hoehenkirchen.de

Landsberger Str. 432 | 81241 München
Tel: 089/ 45 24 25 -971 | www.kia-schmid-muenchen.de

¹ Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Privatkunden auf Basis einer Kilometerabrechnung von der Allane SE, Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, D-82049 Pullach, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Zzgl. 990,00 € Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Bonität vorausgesetzt. Abb. zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis. Aktion gültig solange der Vorrat reicht. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten.

NEUVORSTELLUNGEN

Ein Hauch von Luxus

Mit dem Bigster bringt Dacia sein bislang größtes SUV – und bricht einige hauseigene Tabus

Dacia wächst über sich hinaus. Mit dem Bigster fährt die rumänische Tochter des Renault-Konzerns sein bislang größtes SUV auf. Mit einer Länge von 4,57 Metern und einem Kofferraum mit bis zu 2000 Litern will die Günstig-Marke in das lukrative C-SUV-Segment eindringen. Immerhin 20 Prozent aller Autos werden hier verkauft. Und weil man mit VW, Toyota und & Co konkurriert, brechen die Dacias, die bekannt für ihre spartanische Ausstattung sind, gleich ein paar Tabus. Zum ersten Mal gibt es nämlich elektrisch verstellbare Sitze. Sogar eine automatische Heckklappe ist im Angebot. Und in der Armlehne kann man auch noch seine Getränke kühlen. Ist dieser Dacia noch ein echter Dacia? Spurensuche und erste Ausfahrt. Wie lukrativ der Markt ist, in dem der Bigster wildern will, sieht man an den Zulassungszahlen. 600.000 Kompakt-SUVs werden in Deutschland jährlich neu angemeldet. Darunter solche Platzhirsche wie VW Tiguan, Toyota RAV4, Skoda Kodiaq oder Opel Grandland Hybrid. Sie alle kosten in der Basisausstattung zum Teil weit über 30.000 Euro. Und genau hier setzt Dacia wie immer den

Hebel an. Der günstigste Bigster ist schon für 23.990 Euro zu haben. Wer Vollgas gibt bei Motorisierung und Ausstattung, der kommt auf rund 34.000 Euro. Zum Vergleich: Der Basis-Tiguan startet ab 38.250, der RAV4 ab 40.990 Euro. Günstig muss nicht immer gut sein – kann aber gut sein! Das beweist Dacia schon seit vielen Jahren mit Modellen wie Sandero, Jogger und natürlich dem SUV Duster, der sich seit 2010 zum absoluten Bestseller entwickelt hat. Die neueste Generation sieht sogar ziemlich schick aus. Da muss sich der große Bruder, der Bigster, nicht dahinter verstecken. Geht erstens nicht, weil er wie gesagt 4,57 Meter lang, 1,81 m breit und 1,71 m hoch ist und damit den kleinen Duster überragt. Und zweitens sieht er dem Kleinen schon ziemlich ähnlich. Die Y-förmigen Tagfahrlichter zum Beispiel und die mächtige Motorhaube prägen beide Modelle. Hier wie dort gibt es eine umlaufende Plastikbeplankung für den Einsatz im Gelände, der mit einer Bodenfreiheit von 22 Zentimetern auch machbar ist. Der Bigster sieht nicht nur gut aus – er hat richtig gut Platz im Innenraum. Der Radstand von 2,70



Nomen est omen: Der Dacia Bigster ist wirklich big, findet Autor Rudolf Bögel. In den Kofferraum passen fast 2.000 Liter.

Metern garantiert auch hinten entsprechenden Sitzkomfort – die Kniefreiheit beträgt 24 Zentimeter. Das ist Premium Economy. Die Rückbank ist umklappbar – dann zeigt der Bigster seine wahre Größe. Mit bis zu 1.937 Liter Kofferraumvolumen (normal 667 l) nimmt er einen Spitzenplatz im Segment ein. Die maximale Ladelänge für sperrige Gegenstände liegt bei 2,70 Metern. Da ist dann auch Platz genug, um hinten zu übernachten. Einfach das Sleep Pack für 1.590 Euro ordern – mit wenigen Handgriffen zaubert man aus dieser Holzbox ein 1,30 auf 1,90 Meter großes Doppelbett. Völlig ausreichend für einen kurzen Camping-Urlaub.

Wohnlich ist der Innenraum des Bigsters aber nicht gerade. Von den Türtafeln bis hin zum Armaturenbrett stößt man auf Hartplastik. So richtig gestört hat uns das nicht, Plastik kann manchmal so kultig sein wie Sichtbeton. Und irgendwo muss der günstige Preis ja herkommen. Nicht lumpen lassen sich die Rumänen beim digitalen Equipment. Zwei zehn Zoll große Bildschirme reichen die wichtigsten Fahr- und Infotainment-Funktionen weiter (nicht in der Basis). Die Bedienung gelingt auf Anhieb, weil sie logisch aufgebaut ist. Wie schon im Duster auch gibt es Tasten

für die Klimaanlage. Neu ist die (teil-)elektrische Einstellung des Fahrersitzes. Nur das Vor- und Zurückschieben muss man noch mit der Hand vornehmen, bei der Verstellung von Lehne und Sitzhöhe helfen Motoren. Schon fast Luxus ist das kühlabare Fach in der Armlehne, das ebenfalls im Bigster seine Dacia-Premiere feiert, so wie das riesige, 1,20 Meter lange Panorama-Glasdach. Etwas weniger spektakulär geht es bei den Antrieben zu. Einen Diesel gibt es nicht, schade, der hätte gut zu dem kernigen Auto gepasst. Wählen kann man nur zwischen zwei mild- und einem voll hybriden System. Die Basisversion fährt mit 140 PS und Frontantrieb, für knapp 4.000 Euro Aufpreis bekommt man Allrad, aber nur noch mit 130 PS. Beide Mild-Hybride werden mit einem Sechsgang-Handschalter ausgeliefert. Eine Sechsgang-Automatik und 25 zusätzliche PS bietet der Voll-Hybrid. Der Antriebsstrang kommt aus dem Renault-Konzern und wird im Bigster zum ersten Mal eingesetzt. Er besteht aus einem 1,8-Liter-Benziner mit 109 PS und einer E-Maschine mit 49 PS. Das Drehmoment liegt bei 205 Newtonmetern (Nm). Das ist nicht unbedingt

viel, aber reicht völlig aus. Echte Dynamik bietet der Bigster damit natürlich nicht. Lenkung und Fahrwerk sind unaufgeregt und ordentlich. Die Verbräuche konnten wir bei den kurzen Testfahrten nicht überprüfen: Sie sollen je nach Antrieb zwischen 4,6 und 6,0 Liter liegen. Kehren wir zu unserer Ausgangsfrage zurück und damit zu unserem Fazit: Ist der Bigster noch ein echter Dacia? Hundertprozentig ja, auch wenn er für seine Verhältnisse fast schon luxuriös ist. Denn der Preis ist trotzdem schwer in Ordnung. Wo sonst bekommt man so viel Auto schon für 23.990 Euro? Klar, die Basis weist magere Züge auf mit ihrem nur sieben Zoll großen Digital-Tacho und den dünnen 17-Zoll-Reifen. Aber selbst der 155 PS starke Vollhybrid kostet sowohl mit der feinen Journey-Ausstattung oder der hemdsärmeligen Outdoor-Variante „Extreme“ noch knapp 30.000 Euro. Das ist eine echte Kampfansage in Richtung Tiguan, Grandland & Co. Hier beweist Dacia einmal mehr, dass günstig nicht billig sein muss. Billig dürfen nur die Preise sein.

Rudolf Bögel



Schneidiges SUV mit viel Platz und kleinem Preis: Der Dacia Bigster fordert VW Tiguan & Co heraus. Mit guter Qualität und Ausstattung. Fotos: Dacia

verschieben, auch die Lehne kann man verstellen, weshalb man auch im Fond recht komfortabel sitzt. Der Abstand zwischen Vorderlehnen und Bank liegt bei 85 Zentimetern. Zum Vergleich: Die Lufthansa bietet auf Langstreckenflügen nur zwischen 78,7 bis 81,3 Zentimeter an. Während die Beinfreiheit gut ist, könnte es Richtung Dach eng werden. Bei einer Körpergröße von 1,78 Metern sind nämlich nur noch ein paar Fingerbreit Platz, bis das Haupt am

Himmel anstößt. Bedeckt hält man sich auch noch beim Preis. Rund 28.000 Euro kostet der Yaris Cross aus dem gleichen Haus, der ebenfalls im B-Segment antritt und sich im vergangenen Jahr 200.000-mal in Europa verkauft hat. Toyota weist darauf hin, dass der Urban Cruiser größer ist und mehr Leistung und Technik bietet. Von daher dürfte der Preis bei deutlich über 30.000 Euro liegen. Der eVitara soll 34.990 Euro kosten. rdf



Ein SUV macht sich stadtfähig. Der Toyota Urban Cruiser ist wie der Name schon sagt, eher kein Auto fürs Gelände. Foto: MG



Zweimal zehn Zoll groß sind die Displays im Dacia Bigster. Nur die Basisvariante muss mit einem kleineren Tacho auskommen. Die Bedienung ist einfach, weil einfach logisch.

SUV auf Elektro-Kreuzfahrt

Toyota legt den Urban Cruiser als Stromer noch mal neu auf – mit 400 Kilometern Reichweite

Nach dem unaussprechlichen ersten E-Auto, dem bZ4X, bringt Toyota sein zweites Elektromodell. Der Name ist ausgesprochen einfach: Urban Cruiser heißt das Kompakt-SUV. Das 4,29 Meter lange, 1,80 Meter breite und 1,64 Meter hohe SUV tritt im sogenannten B-Segment an, das schon reichlich bespielt wird von der Konkurrenz. Ob VW ID.3, Peugeot E-2008 oder Opel Mokka – alle wollen vom großen Kuchen etwas abbauen. Im Sommer kommt noch ein besonderer Konkurrent dazu. Der Suzuki eVitara. Besonders deshalb, weil die Autos technische Zwillinge sind, gemeinsam entwickelt von den beiden Japanern. Der Urban Cruiser kreuzt mit drei Motorisierungen und zwei unterschiedlichen Batterien auf. Das Basismodell hat vorne eine E-Maschine mit wahlweise 144 PS oder 174 PS (Drehmoment 189 Nm). Bei der Allrad-Variante kommt ein zweiter Motor auf der Hinterachse dazu (Ge-

samtleistung 184 PS/300 Nm). Zur Wahl stehen zwei Akkugrößen. Die 49 kWh-Batterie gibt es aber nur im Basismodell. Die stärkeren Varianten sind mit 61 kWh ausgestattet. Toyota nennt Reichweiten von bis zu 400 Kilometern. Auf durchschnittlichem Niveau bewegt sich die Ladeleistung. 11 kW bei Wechselstrom und bis zu 150 kW am Schnelllader. Von außen wirkt der Urban Cruiser selbstbewusst. Halb Stadtfrack, halb Naturbursche. Viel glänzender Lack an der geschlossenen Front, schimmerndes schmales Tagfahrlicht, Hammerhai-Gesicht. Am Heck stechen die zerklüfteten Leuchten hervor, die ganz der Mode entsprechend, mit einem Lichtband verbunden sind. Von der vorderen Heckschürze ausgehend laufen üppige Plastikplanken über Radhäuser und Türen zum Heck. Wer will, entdeckt hier den Outdoor-Gedanken. Erste Sitzprobe. Schon der Radstand von 2,70 Metern verheißt reichlich

Platz. Ein Versprechen, das der Urban Cruiser auch hält. Fahrer und Beifahrer sitzen auf komfortablem Gestühl. Neu ist der Drehregler in der Mittelkonsole, mit dem die Gänge eingelegt werden. Daneben Tasten für Trail-Modus und Bergabfahrhilfe. Das Interieur wirkt hochwertig. Klavierlackflächen, Chrom-Applikationen, Ambientlicht und Stoff kaschieren geschickt das Hartplastik. Modern und behaglich – das ist eine Disziplin, in der sonst Volvo glänzt. Aufgewertet wird das Cockpit von den zwei Displays. Sie sind mit 10,25 Zoll (Tacho) und 10,1 Zoll (Multimedia) ausreichend groß und leicht gebogen. Bei der Bedienung setzt Toyota zwar auf den Touch-Screen. Wichtige Funktionen wie die Klimaanlage oder die Lautstärke regelt man aber mit Tasten oder Knöpfen.

Ortswechsel – wir nehmen hinten Platz. Und wieder eine Überraschung: Die Sitzbank lässt sich der Länge nach um bis zu 16 Zentimeter

NEUVORSTELLUNGEN

Der Förster unter den Autos

Subaru macht seinen Forester zum Hybrid: Er hat weniger PS und zieht trotzdem über zwei Tonnen



Mit seinen 22 Zentimetern Bodenfreiheit und dem Allrad-Antrieb pflügt der Subaru Forester durch jedes Gelände, auch durch Wasserfurten.

Jeder Mann hat ihn. Den besten Kumpel, den Freund fürs Leben. Einer, auf den man sich verlassen kann, einer der immer da ist, wenn es mal brennt. Genau das ist die DNA des Autoherstellers Subaru. In schöner Regelmäßigkeit gewinnen die Japaner deshalb das renommierte Ranking des amerikanischen Consumer Reports, bei dem über 300.000 Fahrzeughalter über ihre Autos befragt werden. Auch die Deutschen schätzen die Autos mit den sechs Sternen im Logo und bleiben ihnen lang treu: Die durchschnittliche Haltedauer liegt bei einem unglaublichen Wert von 11,6 Jahren. Und 90 Prozent kaufen sich danach wieder einen Subaru.

Mit dem Forester legt Subaru einen besonderen Kumpel neu auf. Halb SUV, halb Kombi, hat er sich seit 1997 in Europa 370.000-mal verkauft. Längst zählen nicht mehr nur Förster, Jäger und Waldarbeiter zu den Kunden, sondern auch ganz normale Autofahrer, die ein zuverlässiges Auto zu schätzen wissen. Denn richtig schön war der Forester eigentlich nie. Zumindest bis jetzt. Als raubeiniger und robuster Geselle stand das SUV auch optisch seit fünf Generationen recht kantig auf den Rädern. Jetzt, bei der sechsten Ausgabe, haben die Japaner das Design entdeckt. Ob die Kundschaft die neue und elegante Front mit dem großen schwarzen Kühlergrill, den schmalen Tagfahrlichtern und den abgedunkelten Scheinwerfern besser findet, wird sich zeigen.

Die Karosserie ist in der Länge um drei Zentimeter auf 4,67 Meter gewachsen. In der Breite kamen 1,5 Zentimeter dazu, die Höhe (1,73 m) bleibt gleich. Innendrin sitzt man luftig und entspannt. Der 1,92 Meter große Kollege im Fond meldet: „Kopf-, Bein- und Schulterfreiheit – kann man nicht meckern!“ Neu ist das Gestühl für Fahrer und Beifahrer. Subaru hat es zusammen mit Fachärzten weiterentwickelt. Es soll Kopfbewegungen reduzieren und somit Nackenschmerzen verhindern. Genauso wie Rückenprobleme. In Ermangelung längerer Fahrten konnten wir das nicht testen. Überprüft haben wir dagegen das Versprechen, dass Fahrbahn- und Verbrenner-Geräusche um 39 Prozent reduziert wurden. Unser Ergebnis: Ja – auf Kopfsteinpflaster war das Auto tatsächlich sehr ruhig. Nein – auf der Autobahn hat sich der Subaru so angehört wie jedes andere Fahrzeug in dieser Klasse.

Dafür punkten die Japaner bei der Rundumsicht. Sie ist wirklich gut und dürfte neben Honda damit zu den Klassenbesten zählen. In der Mitte des Cockpits strahlt uns ein Infotainment-Bildschirm (11,6 Zoll) entgegen. Kachel-Optik und Touchscreen-Bedienung sind

an die von Smartphones angelehnt. Besonders berührungsempfindlich ist das Display nicht, die Menüführung mitunter umständlich. Zum Beispiel braucht man mehrere Schritte, um das nervige Geschwindigkeitswarn-Gebimmel auszuschalten. Ein dickes Lob hingegen für einen echten Lautstärke-Drehregler, einen richtigen Tageskilometer-Rückstellknopf und dafür, dass man die Warnblinkanlage direkt über dem Startknopf anschaltet und nicht im Dachhimmel mühselig zwischen den Innenraumleuchten rumfummeln muss. Ebenfalls praktisch: Gleich hinter dem Schaltknüppel findet man über der Konsole fürs kabellose Aufladen des Smartphones sowohl einen USB-C- als auch einen einfachen USB-Anschluss. Für diejenigen, die noch ältere Kabel haben und nicht gleich alles wegwerfen wollen.

Wer seinen Blick im Innenraum des Foresters auf die Pirsch schickt, entdeckt in den Scheiben oder in den Türverkleidungen optische Spielereien, wie zum Beispiel ein Fernrohr oder Fußabdrücke, die den Outdoor-Charakter des Fahrzeuges unterstreichen sollen. Auch ein Kilibri ist darunter. Kein Zufall. Diese Klein-Vögel können nämlich rückwärts fliegen. Ein Hinweis, dass der Forester erstmalig auch beim Rückwärtsfahren auf das Allrad-System X-Mode samt aktiver Drehmoment-Verteilung zurückgreifen kann. Wie Offroad-tauglich der Subaru ist, dürfen wir in einem Waldstück auf märkischen Sand- und Schlammplätzen in Brandenburg testen. Auch hier erweist sich das Auto mit seiner Bodenfreiheit von 22 Zentimetern als zuverlässiger Kumpel. Unerbittlich wühlt er sich durch das Gelände, meistert Verschränkungen und bewältigt ohne Zutun des Piloten auch steile Abfahrten. Und das Auto sieht mit einer 360-Grad-Kamera mit acht Ansichten kann man sich auf das Display holen, darunter auch den Blick direkt vor die Stoßstange.

Im Gelände hilft auch der neue Mild-Hybrid-Antrieb mit seiner 17 PS starken E-Maschine. In manchen Situationen braucht man schnell volle Kraft, da sind die sofort zur Verfügung

stehenden 66 Newtonmeter des Elektromotors willkommen. Die eigentliche (An-)Triebfeder ist der 2,0-Liter-Vierzylinder-Boxer-Motor, der jetzt nur noch 136 PS (Vorgängern 150) hat. Zähle 12,2 Sekunden dauert es, um von 0 auf Tempo 100 zu kommen. Leider unter Einsatz eines CVT-Getriebes, das Gehör und Geduld strapaziert, wenn man Leistung abrufen und der Motor auf hohen Touren läuft. Gemeinsam ist das Antriebsduo stark: Die Anhängelast liegt bei 1.870 Kilogramm (12 % Steigung) und bei 2.055 kg (8 %). Darauf legt die Subaru-Kundschaft wert, ebenso wie auf den großen Kofferraum (508 bis 1.731 Liter).

Kommen wir zum Fahrwerk: Federn und Dämpfer sind ohne Fehl und Tadel. Sie arbeiten komfortabel und bügeln Straßenbahnschienen genauso weg wie altes Kopfsteinpflaster. Überarbeitet wurde die Lenkung, sie reagiert jetzt sehr direkt. In den Kurven liegt der Forester satt auf der Karosserie – auch ohne Wankstabilisierung. Wenn der Japaner mal auf Touren ist, dann macht er richtig Spaß. Leider gibt es einen Wermutstropfen: Der Verbrauch des je nach Ausstattung bis zu 1.739 Kilogramm schweren Autos liegt offiziell bei 8,1 Litern.

Unser Fazit: Auch der neue Forester ist ein ehrliches Auto aus dem Hause Subaru. Ein Haudegen für das Gelände ein Familienauto mit viel Platz. Sehr sicher durch das hauseigene Eyesight-Assistenzsystem (jetzt auch mit Nothalte-Funktion). Günstig ist der Forester nicht gerade. Das Einstiegsmodell kostet schon 40.490 Euro und damit um rund 2500 Euro mehr als der Vorgänger. Mit voller Hütte kommt man auf knapp 50.000 Euro. Dafür hat man auch 5 Jahre (oder 160.000 Kilometer) Vollgarantie. Alles in allem ist schon ziemlich viel Geld, aber das muss einem ein zuverlässiger Kumpel schon wert sein. rdf



Für die Rundumsicht nach außen ist Subaru berühmt. Kaum ein anderer Hersteller bietet mehr. Das Infotainment-Display setzt auf Kachel-Optik. Fotos: Subaru

Audi Gebrauchtwagen
:plus



Heute: ein Audi.
Morgen: dein Audi.

Audi Gebrauchtwagen *:plus* Wochen.



Attraktive Leasingkonditionen¹ für junge Gebrauchtwagen² bis zum 28.04.2025.

Ein attraktives Leasingangebot:

z. B. Audi A3 Sportback 30 TDI advanced, S tronic

EZ: 06/24, 28.415 km

Lackierung: Mythoschwarz Metallic, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn, MMI Navigation plus mit MMI touch, 2-Zonen-Komfortklimaautomatik, Parkassistent mit Einparkhilfe plus, Ambiente-Lichtpaket, Audi virtual cockpit, Audi Soundsystem u.v.m.

Leistung:	85 kW (116 PS)
Leasing-Sonderzahlung:	€ 1.000,-
Laufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

36 monatliche Leasingraten à

€ 272,-

¹ Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Inkl. Überführungskosten. Bonität vorausgesetzt.

Gültig für Audi Mietfahrzeuge und Audi Werksdienstwagen der Modelle Audi A3, Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi Q2, Audi Q3 jeweils frühestens 2 Monate und spätestens 24 Monate nach Erstzulassung. Ausgenommen sind S- und RS Modelle. Max. Gesamtfahrleistung bei Vertragsbeginn: 40.000 km. Für das Fahrzeugalter gilt als Stichtag das Datum der Gebrauchtwagenleasingbestellung. Gültig vom 14.03.-14.04.2025 (Gebrauchtwagenleasingbestellung), bei vorbehaltener Verlängerung bis 28.04.2025 (Gebrauchtwagenleasingbestellung), späteste Ummeldung 30.06.2025. Für private und gewerbliche Einzelabnehmer. Nur bei teilnehmenden Audi Gebrauchtwagen *:plus* Partnern.

Fahrzeugabbildung zeigt ggf. vom Angebot abweichende Sonderausstattung. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Kombinierbarkeit mit anderen Angeboten auf Anfrage.

² Junge Gebrauchtwagen sind ehemalige Audi Mietfahrzeuge (AMF) oder Audi Werksdienstwagen (WDW) der AUDI AG mit einem Fahrzeugalter von max. 24 Monaten nach Erstzulassung, die über das Audi Handelsnetz vertrieben werden. Ausgenommen hiervon sind händler-eigene Mietfahrzeuge der Marke Audi, die in der Erstverwendung über externe Mietwagengesellschaften wie bspw. EURO-Leasing GmbH vermietet wurden. Detaillierte Hinweise finden Sie unter www.audi.de/junge-gebrauchtwagen.

Audi Gebrauchtwagen *:plus* Zentrum München

Audi München GmbH
Heisenbergstraße 4, 85386 Eching
Tel.: +49 89 9040000, info.gwz@muenchen.audi
www.audi-gwplus-zentrum-muenchen.audi

NEUVORSTELLUNG

Und ewig lockt der Diesel

Audi stellt seine Q5-Familie noch mal ganz neu auf – mit Verbrennern und Mild-Hybrid-System / Plug-in-Hybride kommen später

Der Q5 ist ein echter Bestseller im Audi-Imperium, eine Cashcow wie sie im Stall steht. 1,6 Millionen wurden von der ersten Generation (ab 2018) verkauft, immerhin noch 1,1 Millionen von der zweiten. Nummer drei steht auf der neuen Premium Platform Combustion, auf der auch der A5, also der umgetaufte A4, gebaut wird. Wie sieht er aus, der neue Q5, der in der zweiten Generation ja eher Biedermann als Brandstifter war? Bieder ist er ganz und gar nicht mehr – denn beim Design haben sie eine große Schippe draufgelegt in Ingolstadt. Der Kühlergrill mit seinen riesigen Öffnungen wirkt gierig, mächtig, aber nicht pubertär. Darüber liegen die schmalen Tagfahrlichter, die dem Q5 einen leicht verkniffenen Reptilien-Blick à la Trump geben.



Ein echter SUV und kein reiner Salonlöwe ist der neue Audi Q5. Ausgestattet mit einem Quattro-Antrieb und Luftfederung packt er auch schweres Gelände.



Im Cockpit wartet eine wahre Bildschirmlandschaft. Alles in bester OLED-Qualität, sogar der Beifahrer verfügt (optional) über ein eigenes Display.

Hinten zieht sich das Lichtband quer über die Karosserie. Diffusor und Endrohrblenden (zwei flache Ovale beim Diesel, vier verchromte Endrohre beim SQ5) runden das satte Bild eines selbstbewussten SUVs ab. Hier macht Audi nach wie vor eine kleine, aber feine Unterscheidung. Es gibt wieder zwei Karosserievarianten, die sich von den Dimensionen her kaum verändert haben im Vergleich zum Vorgänger. Einmal das SUV und dann den Sportback mit seiner fließenden, zum Heck hin abgesenkten Linie.

Vorne sitzt man wie schon bei den Vorgängern bequem und komfortabel – mit viel Platz an den Seiten. Vor Fahrer und jetzt auch Beifahrer liegt eine Bildschirmlandschaft. Bei Audi auch digitale Bühne genannt. Sie besteht aus dem 11,9 Zoll großen Tacho und dem 14,5 Zoll Infotainment-Bildschirm. Zusammengefasst in einem Curved Display und in bester OLED-Qualität. Beifahrer haben auf Wunsch eine eigene 10,9 Zoll große Glotze. Hier kann man streamen, ohne dass der Fahrer etwas sieht. Im Augenblick ist das Angebot mit ZDF-Mediathek und YouTube allerdings noch ziemlich beschränkt. Gut hingegen: Das Beifahrer-Navi lässt sich unabhängig vom Infotainment-Bildschirm bedienen, sodass hier ungestört nach Restaurants oder Tankstellen gesucht werden kann, ohne dass die Routenführung unterbrochen wird.

Die digitale Bühne liegt auf einer horizontalen Schalttafel, die optisch bis in die Türen reicht und mit C-förmigen Lichtelementen eine kokonartige Stimmung erzeugt.

Wohlig wohnlich soll sich das anfühlen – und vielleicht auch vom zum Teil recht einfach wirkenden Materialmix ablenken. Stellvertretend genannt seien hier nur die unschönen Hartplastik-Türtafeln, die glatten und kalten Kunststoff-Türgriffe oder das beim Öffnen nach einem Plastikbeimer klingende Handschuhfach. Bei der Bedienung der digitalen Bühne hilft künstliche Intelligenz. Bis zu 800 Funktionen sollen auch sprachgesteuert ausgeführt werden können. Praktisch: Im Türgriff der Fahrertür ist eine klavierbelackte Schalttafel integriert, mit der sich nicht nur die Spiegel verstellen, sondern auch die Lichtfunktionen einstellen lassen. Smartphones kann man kabellos verbinden. Leider spiegelt sich das Handy nur auf dem Hauptbildschirm, warum das nicht auf dem Beifahrer-Display geht, was sinnvoll gewesen wäre, konnten wir nicht klären. Aufgeladen wird an USB-C-Anschlüssen, zwei vorne, zwei hinten. Im Fond leisten sie bis zu 100 Watt. Das reicht auch für Tablets und Laptops. Werfen wir noch einen Blick zurück, bevor wir zur Performance der unterschiedlichen Antriebe kommen. Mit der neuen und bis zu 120 Millimeter verschieb- und auch neigbaren

Rückbank lässt sich der Kofferraum flexibel beladen. Je nach Karosserieform passen zwischen 470 und 1.473 Liter rein. Die Allradmodelle ziehen bis zu 2,4 Tonnen.

Zum Marktstart werden drei Motorisierungen angeboten, die allesamt mit dem hybriden Antriebsstrang MHEV plus ausgestattet sind. Das Einstiegsmodell wird der 2,0-Liter große und 204 PS starke TFSI sein. Genauso viel Power hat der ebenfalls 2,0 Liter große Diesel. Darüber rangiert der SQ5 mit einem V-6-Benziner und 367 PS. Ein 3,0-Liter-TDI ist ebenfalls in Planung, wie man hört, aller-

wie haben die 367 PS und 550 Nm Drehmoment mehr versprochen. Der Sound hört sich außer im unteren Drehzahlbereich eher nach Vier- als nach Sechszylinder an. Und auch die Beschleunigung, die immerhin in 4,5 Sekunden von 0 auf Tempo 100 vonstattengeht, hat uns nicht gerade Schauer über den Rücken gejagt.

Besser man bleibt beim guten alten Diesel, solange es ihn noch gibt. Unterstützt wird er gleich von zwei E-Maschinen. Der Riemen-Startergenerator, wie der Name schon sagt, übernimmt nur das Starten und das Laden der Batterie. Der Triebstranggenerator hingegen packt im Getriebe gewaltig mit an (24 PS und 320 Nm Drehmoment). Und auch beim Rekuperieren ist er eine Macht. Bis zu 25 kW Bremsenergie fließt zurück in die 1,7 kWh große Batterie. Diese Kapazität reicht zum elektrischen Segeln sowie zum Ein- und Ausparken. Der 2,0-Liter-TDI schiebt mit 400 Nm Drehmoment fröhlich von unten heraus an – und macht sich mit einem vertrauten Brummen im Innenraum bemerkbar. Beim Verbrauch zeigt der Motor alte Diesel-Stärke: Um die sechs Liter sollen drin sein. In diesem Effizienzwettbewerb haben wir allerdings versagt: Wir lagen bei knapp acht Litern.

Last but not least: Der Audi Q5 ist nicht nur auf dem Papier ein SUV, sondern auch im Gelände. Wir waren zwar nicht auf ausgewiesenen Offroad-Trails unterwegs, die schmierige, steile und ausgewaschene Schlammrippe in den Bergen hinter Marbella hat jedoch gezeigt: Da geht mehr. Mit der Luftfeder hebt sich die Karosserie nämlich um bis zu 30 mm an, bei sportlicher Fahrweise geht es um 15 mm runter – und wer schwere Fracht einladen will, kann sogar noch weiter absenken. Unser Fazit zur neuen Q5-Familie aus Ingolstadt: Abgesehen von der umstrittenen Qualität im Innenraum, kann man sich mit SUV und Sportback überall sehen lassen. Die Preise sind leider hoch, aber das ist die neue Normalität. Für den Basis-Benziner muss man immerhin 52.300 Euro hinlegen, für den Diesel 57.100 Euro. Der SQ5 liegt mit seinem Einstandspreis von 82.900 Euro dann schon auf Luxus-Niveau. Rudolf Bögel



An den zwei jetzt ovalen und nicht mehr überblendeten Auspuffrohren erkennt man die neue Generation der Q5-Familie, neu ist auch das Lichtband. Fotos: Audi (2), Bögel

dings noch nicht so schnell. Konkreter sieht es mit Plug-in-Hybriden aus. Sie sollen in der zweiten Jahreshälfte durchstarten. Wir haben uns bei den Testfahrten auf den SQ5 und den stärkeren Diesel konzentriert. Beide kommen mit Quattro-Antrieb daher. In die Serie geschafft hat es die Progressivlenkung – sie ist ziemlich perfekt: geschmeidig, direkt und präzise. Die optionale Luftfederung wurde für die ganze Q-Familie noch einmal angepasst. Sie arbeitet straff und komfortabel, je nach Anforderung. Im Sport-Modus lässt sie sowohl den Q5 TDI Sportback als auch den SQ5 knackig und stramm durch die Kurven marschieren. Das Fahren hat beim Topmodell SQ5 nicht ganz so viel Spaß gemacht wie erwartet. Irgend-

Kleines Auto, großer Hubraum

Golf-Konkurrent Mazda 3 erhält einen neuen Motor, der größer und trotzdem sparsamer sein soll

Mazda stellt die automobilen Welt auf den Kopf – wieder einmal! Während bei anderen Autoherstellern die Verbrenner-Motoren immer kleiner werden (Stichwort: Downsizing) rüsten die Japaner ausgerechnet im Kompakwagen-Segment auf 2,5 Liter Hubraum auf. Den VW-Golf-Konkurrenten Mazda 3 und den Skoda-Karoq-Herausforderer CX-30 kann man ab sofort mit dem 140 PS starken Sauger bestellen – und der hat es wirklich in sich, wie wir im ersten Fahrtstest feststellen.

Wem der Vierzylinder grundsätzlich bekannt vorkommt, der hat recht. Er treibt im Verbund mit einer E-Maschine auch die großen Mazda-SUVs CX-60 und CX-80 an. Dort ist der Benziner etwas üppiger ausgestattet – mit 191 respektive 194 PS. Ein Wunder, dass die 2,5-Liter-Maschine überhaupt in den Mazda 3 gepasst hat. Ein Blick in den Motorraum zeigt: Recht viel größer hätte er auch nicht sein dürfen, da ist jeder Quadratzentimeter ausgefüllt. 140 Pferdestärken werkeln hier – was die Maschine jedoch so besonders macht, ist ihr Drehmoment. 238 Newtonmeter bringt sie auf die Straßen und schon relativ früh im Drehzahlbereich von 2.000 bis 3.000 Umdrehungen pro Minute. Das ist jener Bereich, in dem Otto Normalfahrer meistens bleibt.

Soulfood für die Augen: Die Mazda-Lackierung Soul Red Crystal lässt den Mazda 3 selbstbewusst strahlen. Fotos: Mazda



Das Kalkül der Mazda-Verantwortlichen: Wer beim Beschleunigen schon früh viel Kraft hat, der schaltet schneller hoch und spart dadurch Benzin. Schalten? Ja, richtig gelesen. Auch hier geht Mazda einen eigenen Weg. Während bei anderen Herstellern fast nur noch Automatik geordert werden kann, bleiben bei Mazda 3 und CX-30 die Sechsgang-Handschränker im Angebot. Für Auto-Connaisseurs eine gute Nachricht. Erstens macht Schalten sowieso schon Spaß und zweitens gerade bei Mazda, da sind die Schaltwege kurz und besonders knackig.

Also rein ins Auto, rauf aufs Gas und los spurt mit dem neuen 4,46 Meter langen Mazda 3, dessen Facelift abgesehen von einem überarbeiteten Kühler und neuen LED-Scheinwerfern nebst Rückleuchten genauso aussieht wie der Vorgänger. Aber das ist auch gut so –

das Design ist zeitlos schön. Gerade mit dem berühmten Mazda-Rot, das offiziell Soul Red Crystal heißt. Soulfood für die Augen quasi. Gut macht er das, der Vierzylinder – so gut, dass sich die Beschleunigung weitaus besser anfühlt als die reinen Zahlen versprechen. 9,5 Sekunden von 0 auf 100 – da würde man normalerweise sagen: Was für eine lahme Krücke. Trifft aber nicht auf den Mazda 3 zu. Er fährt sich auch wegen des sportlich abgestimmten Fahrwerks ausgesprochen agil. Dabei fällt der Motor durch seine enorme Laufruhe mit wenig Vibrationen auf. Und er ist leise, man hört kaum ein Brummen aus dem Motorraum, eher ein Summen. Dank Zylinderabschaltung und Mild-Hybrid-System mit elektrischem Startergenerator sollen beide Modelle nicht mehr als sechs Liter brauchen. Das würden wir nach den Probefahrten im Bergischen



Gut verarbeitet und übersichtlich: das Cockpit.

Land glatt unterschreiben. Was ist sonst noch neu? Navigation mit Echtzeit-Verkehrsinformationen, außerdem hält die Sprachassistentin Alexa Einzug. Serienmäßig ist das 10,25 Zoll große Infotainment-Display, das von der Bedienung her aber leider stehengeblieben ist in der Zeit. Macht nichts: Smartphone kabellos verbinden und schon beamt es den User in die Neuzeit. Top ist auch das ebenfalls serienmäßige kleine und übersichtliche Head-up-Display, das diesen Namen auch verdient, weil es auf der Windschutzscheibe projiziert wird. Los geht es bei der Prime Line mit 28.640 Euro, die meist geordnete Variante Homura (unter anderem mit Einparkhilfe, 18-Zoll-Felgen und induktivem Handyladen) liegt bei 30.640 Euro. Egal ob Fließheck- oder Fastback-Limousine. Wem nach mehr Leistung ist, kann auf den 2,0-Liter-Benziner mit 186 PS ausweichen. Den gibt es aber erst ab 32.990 Euro. Mit Allrad und Automatik werden dann schon 36.990 Euro fällig. Bei voller Hütte (also Takumi-Ausstattung) liegt der Preis dann bei stattlichen 41.390 Euro. Unserer Meinung nach tut es der neue 2,5-Liter-Benziner aber genauso. Insofern schließen wir uns dem Mazda-Motto „Alles bleibt ganz anders“ gerne an. rdf

Vorteilhaft leasen, emissionsfrei fahren. Der vollelektrische Subaru SOLTERRA.



ab 399 €/Monat²

Serienmäßig umfangreich ausgestattet und überall sicher unterwegs – der vollelektrische Subaru SOLTERRA überzeugt mit allen Vorteilen eines Subaru SUV.

Warum den SOLTERRA fahren? Darum:

- **Serienmäßig** mit permanentem Allradantrieb und X-Mode
- **Serienmäßig** mit modernem Fahrerassistenzsystem¹
- **Serienmäßig** dynamisch dank Rekuperations-Schaltwippen
- **Serienmäßig** mit SUBARU eASY⁺ – der Rundumservice für Ihre Elektromobilität, inklusive Unterstützung beim Beantragen von Fördergeldern sowie Vermittlung passender Wallboxen u. v. m.

Der Subaru SOLTERRA.

Bringt euch dahin, wo ihr noch nie wart.

SOLTERRA (160 kW): Energieverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: 16,0–17,9; CO₂-Emission (g/km) kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A.

Abbildung enthält Sonderausstattung. ¹8 Jahre Vollgarantie bis zu einer Laufleistung von 160.000 km. Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen. ²Die Funktionsfähigkeit des Systems hängt von vielen Faktoren ab. Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen. *Mehr Infos unter www.subaru.de/eASY. ³Subaru Solterra Platinum Plus Leasingbeispiel (gültig bis: 16.05.2025): Zugrunde liegender Fahrzeugpreis entspricht der unverbindlichen Preisempfehlung der SUBARU Deutschland GmbH, Friedberg, in Höhe von 53.890 EUR, Sonderzahlung 0,00 EUR, monatliche Rate 399 EUR, Laufzeit 36 Monate, Laufleistung p.a. 10.000 km. Freibleibendes Leasingangebot der SUBARU Finance, Ein Service der MCE Bank GmbH, Schieferstein 9, 65439 Flörsheim, zzgl. Überführungskosten.

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 321717
www.auto-gruber-dachau.de

Autohaus Vodermayr GmbH
Innstraße 70, 83022 Rosenheim
Tel.: 08031 30070
www.vodermayr.de

ALLTAGSTESTS



Vernünftig unvernünftig

Ioniq 5N und Kia EV6 GT – sind Stromer die besseren Sportwagen?

Sportlich fahren – aber mit Vernunft. Das ist eigentlich ein Widerspruch, der sich kaum auflösen lässt. Im Elektro-Zeitalter scheint das nun aber möglich. Wird einem zumindest suggeriert. Denn Stromer machen keinen Lärm und verbrennen kein Benzin. Zwei besondere Sportwagen sind Hyundai Ioniq 5N und Kia EV6 GT. Technische Zwillinge mit 609 PS Leistung und einem Drehmoment von 740 Nm, die in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 preschen. Aber ist das auch vernünftig?

Der Unterschied zwischen den beiden Sport-SUVs besteht im Aussehen und im

man sich den Verbrauch ansieht? Zwar ist es kein Benzin, das hier fließt, sondern Strom, und der kostet ja auch Geld und in diesem Fall Reichweite. Normalerweise würde man mit der 84 kWh großen Batterie bis zu 450 Kilometer weit kommen. Bei sportlicher Fahrweise dürfte der Wert auf 200 Kilometer zusammenschnurren, wenn überhaupt. Verbräuche von knapp über 20 kWh dürften Seltenheitswert haben, bei unseren Testfahrten tendierten wir eher zu 30 kWh. Auch weil die Temperaturen niedrig waren. Aufgeladen wird der Akku mit bis zu 350 kW dank 800-Volt-Technik – im Idealfall bringt

man die Batterie in 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent. Das ist eine Pause, die man bei flotter Fahrweise auch einlegen sollte. Die beiden Elektro-Boliden zehren schon an den Nerven.

Dass Kia und Hyundai mit deutlich über zwei Tonnen echte Schwergewichte sind, merkt man beim Fahren nicht. Die Lenkung ist leicht, die Traktion ist dank Allrad-Antrieb satt. Dämpfer und Federn halten das Auto präzise auf der Straße – auch, wenn es um die Kurven geht. Den Fahrspaß

kann man sogar noch künstlich steigern. Denn Hyundai hat den beiden Autos nicht nur einen zuschaltbaren Sound verpasst, der entweder nach Achtzylinder klingt oder nach einem Düsenjäger. Es gibt sogar einen speziellen Modus, bei dem die Elektronik ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe simuliert. Die Schaltvorgänge wirken verblüffend echt, sogar ein Drehzahlbegrenzer wird nachgeahmt. Bislang gab es das nur für den Ioniq 5N, neuerdings auch beim Facelift des EV6 GT, der – oh Wunder – sogar billiger geworden ist seit Anfang des Jahres. Der Kia kostet jetzt 69.990 Euro. Und das hat direkte Auswirkungen auf den Geldbeutel. Denn unter 70.000 Euro sinkt die Dienstwagen-Besteuerung von 1,0 auf 0,25 Prozent. Hyundai-Kunden müssen weiterhin die höhere Rate berappen, der Ioniq 5N kostet nämlich 74.900 Euro. Das ist viel Geld – auch für zwei wirklich vernünftig unvernünftige Sportwagen. rdf



Driften erlaubt – aber nur auf der Rennstrecke. Der Hyundai Ioniq 5N (Bild oben) und der Kia EV6 GT (hier das Cockpit) sind echte Sportwagen. Fotos: Hyundai / Kia

Preis. Der Hyundai Ioniq 5N ist ebenso wie das herkömmliche Serienmodell ein eher kantiger Bursche, während der aus dem gleichen Konzern stammende Kia EV6 GT mit fließender Eleganz glänzt. Im Interieur sind die Unterschiede marginal – mit Ausnahme, dass der Hyundai rötliche Farb-Akzente setzt, beim Kia ist es Gelb. Die Mittelkonsole wurde anders gestaltet, auch die Grafiken auf den beiden 12,3 Zoll großen Displays sind anders. Auf beiden Lenkrädern thront eine farbige Taste. Mit ihr kann man zehn Sekunden lang bis zu 650 PS freischalten. Hyundai nennt es den Grin-Boost. Dem ein oder anderen dürfte bei der gewaltigen Beschleunigung das Grinsen vergehen – mit solch einer Wucht werden hier die Kräfte an allen vier Rädern entfesselt.

Zugegebenermaßen: Es macht schon Spaß, an der Ampel einen herkömmlichen Porsche 911 mit einem breiten Grinsen stehen zu lassen. Aber ist das auch vernünftig, wenn

Luxus auf Chinesisch

Unterwegs im Wey 05, der BMW und Audi Konkurrenz macht

Was muss man tun, um mit seinem Auto aufzufallen? Früher hieß das: Rein in den Sportwagen und ab geht die Post. Heutzutage fährt man am besten ein Auto aus China. Zum Beispiel einen Wey 05. Selten ernteten wir so viele neugierige Blicke wie mit dem mattblauen SUV von Great Wall Motors (GWM). Schon der Auftritt ist ziemlich mondän, aber schließlich will das Auto in der gleichen Liga wie Audi Q5 oder BMW X5 spielen. Das Interieur ist folgerichtig ziemlich luxuriös. Dazu zählt das Head-up-Display, das mit Augmented Reality arbeitet. So wird das vorausfahrende Fahrzeug vom Radar erfasst und mit zwei Ecken markiert. Anhand der wechselnden Farben kann man genau sehen, ob man den Abstand einhält oder schon zu dicht auffährt. Aus 256 Farben besteht das Ambientlicht, und es kommuniziert mit dem Fahrer. Der Leuchtstreifen in der rechten Tür blinkt, wenn sich ein anderes Auto im toten Winkel nähert. Der Wey 05 verfügt über drei Displays: Für das Infotainment stehen 15 Zoll zur Verfügung, der Tacho kommt auf neun Zoll ebenso wie der Bildschirm in der Mittelkonsole, über den die Klimaanlage bedient wird. Allerdings ist er schwer lesbar, weil der Kontrast zu schwach ist. Ansonsten



Mächtige Schnauze mit viel Chrom: Der Auftritt des Wey 05 ist mondän. Foto: GWM

ist das Interieur hochwertig und gut verarbeitet. Dank des Radstands von 2,91 Metern sitzt man hinten wie vorne fürstlich. Das Kofferraumvolumen ist mit 500 bis 1.299 Liter nur Durchschnitt. Angetrieben wird der Wey 05 als Plug-in-Hybrid von einem 2,0 Liter Turbobenziner und zwei E-Maschinen auf Vorder- und Hinterachse. Das macht 476 PS und 867 Nm Drehmoment. Damit spurtet das SUV nicht immer ruckfrei in 5,0 Sekunden von 0 auf 100. Mit dem 34 kWh-Akku soll man bis zu 150 Kilometer weit elektrisch kommen. Günstig ist der Wey 05 nicht, wenn man sich die Preise von 59.900 Euro (Voll-Ausstattung: 63.900) so ansieht. Allerdings bekommt man dafür ein echtes Luxus-Auto. rdf

Wolfsburger Wolpertinger

Tiger oder Leguan: Wie fährt sich der VW Tiguan als Diesel?

Der Wolpertinger ist ein legendäres Fabeltier, das vor allem in Bayern vorkommt. Eine Kreuzung unterschiedlichster Tiere, die es auch ausgestopft gibt, um die früher als „Preußen“ bezeichneten Landsleute aus dem hohen Norden zu foppen. Der Tiguan von VW ist vom Namen her ebenfalls ein Fabelwesen. Halb Tiger und halb Leguan – ergibt Tiguan. So zumindest wollte es eine Leserabstimmung, die befragt wurde, wie das neue SUV von Volkswagen heißen soll. Mittlerweile gibt es den Tiguan in der dritten Generation – noch mal als Verbrenner. Wir hatten einen Klassiker zum Testen: Den 2,0 Liter großen Vierzylinder-Diesel mit 193 PS, Allrad und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Nicht ganz

billig, vor allem, wenn man die höchste Ausstattung, die R-Line, bestellt. Dann werden 57.660 Euro fällig. Zum Vergleich: Der Mild-Hybrid-Basis-Benziner mit 131 PS und Frontantrieb kommt „nur“ auf 38.520 Euro. Fahrspaß will halt bezahlt sein. Der Diesel-Tiguan ist in der Tat stark und schnell wie ein Tiger: 400 Nm Drehmoment, 7,7 Sekunden von 0 auf 100 – das kann sich sehen lassen. So wie der Verbrauch von knapp über sechs Litern. Da freut sich nicht nur der Fahrer, sondern auch der Geldbeutel. Für eine Länge von 4,54 Metern lässt sich der Tiguan bemerkenswert agil bewegen. Auch der Wendekreis von 11,7 Metern ist gut. Passt zum Leguan, dem anderen Namenspaten des Tiguan. Dass man bequem und komfortabel sitzt in einem SUV dieser Größe, ist selbstverständlich. Standesgemäß ist auch das Kofferraumvolumen mit 652 respektive 1.650 Litern. Gestört haben uns zwei Dinge. Weil der Gangwahlhebel von der Mittelkonsole ans Lenkrad gewandert ist, musste die Bedienung des Scheibenwischers auf die linke Seite verlegt werden. Das ist gewöhnungsbedürftig. Genauso wie die teilweise fummelige Bedienung des bis zu 15 Zoll großen Infotainments. Ansonsten: Bärenstark dieser Wolpertinger aus Wolfsburg. rdf



Wolfsburger Bestseller: Der Tiguan von Volkswagen kommt schon in der dritten Generation auf den Markt. Foto: Volkswagen

Cupra Leon ST: Kombi mit Kupfer

Warum sind Autos der Marke Cupra so begehrenswert?

Cupra. Warum Cupra? Wie kommt man auf so einen Namen für ein Auto? Vielleicht hilft Lateinisch weiter. Cuprum heißt Kupfer. Vorstellbar, weil das die bevorzugte Akzentfarbe der Sportwagenmarke ist. Kupfer – so wie der Sonnenaufgang über dem Stadtviertel „El Born“ in Barcelona. Dort ist der Cupra-Chef-Designer Jorge Diez aufgewachsen. Oder Cupra von „cupere“, was so viel bedeutet wie wünschen und verlangen. Passt auch, weil die Autos der Marke Cupra bei den Verbrauchern begehrenswert sind. Längst hat Cupra die Verkaufszahlen der einstigen spanischen Mutter Seat in den Schatten gestellt.



Sieht aus wie ein VW, ist auch ein VW: Das Cockpit des Cupra Leon ST. Foto: Cupra

Angefangen hat das alles mit solchen Kleinwagen wie dem Seat Leon, der ein wenig gepimpt wurde. Dass sich daraus ein richtiger Kult entwickeln würde, damit haben die wenigsten gerechnet. Vor uns steht der neue Cupra Leon Sportstourer 1,5 e-Hybrid. Ein schlanker 4,66 Meter langer Kombi mit Mordpower. Als VZ bietet der Plug-in-Hybrid 272 PS Systemleistung, die ein 1,5 Liter großer Benziner in Zusammenarbeit mit einer 116 PS starken E-Maschine im Getriebe auf die Straßen bringt. Und zwar auf der Vorderachse – aber ganz ohne die Nachteile, die ein Frontantrieb normalerweise mit sich bringt. Die Traktion fühlt sich sauber an, fast wie bei einem Allrad – der Sprint von 0 auf Tempo 100 ist in 7,1 Sekunden erledigt. Aber nur, wenn man mit den Händen schnell genug ist. Den Leon ST gibt es nämlich noch als Handschalter. Praktisch ist der Leon sowieso. Auch als Hybrid bietet der Kombi 470 bis 1.450 Liter Kofferraumvolumen an – das reicht locker für einen 10-Tage-Urlaub zu zweit. Billig ist das Vergnügen nicht. Los geht es bei 38.654 Euro, unser Testwagen startet bei 50.550 Euro. rdf



ix1 und i5 Touring: BMW surft auf der Elektro-Welle

Der eine ist ein Bestseller, der andere strotzt vor purer Eleganz: So schlagen sich SUV und Kombi im Alltagstest

BMW ist die begehrteste Automarke Deutschlands, sagt ein brandneues Ranking. Schuld daran sind so beliebte Modelle wie der X1, der bei den Zulassungszahlen sogar den Dreier schlägt, oder so elegante Limousinen wie der 5er Touring. Beide gibt es mittlerweile als reine Elektroautos. Halb SUV, halb Kombi – der X1 hat sich im Jahr 2024 über 37.000 Mal in Deutschland verkauft. Warum, fragen wir uns und stoßen

dann kommt man gerade noch auf 250 Kilometer. Aber immer unter der Voraussetzung, dass man das Gaspedal pfleglich behandelt und tatsächlich beim prognostizierten Verbrauch von 17,1 kWh landet. Unserer Erfahrung nach eine eher utopische Annahme. Aufgeladen wird der Akku mit maximal 130 kW (DC), das heißt, es dauert 28 Minuten von 10 auf 80 Prozent. An der heimischen Wallbox (11 kW, dreiphasig) sind es sieben Stunden von 0 auf 100 Prozent.

Unser Fazit: Der BMW ix1 ist ein nicht gerade günstiges (Preis: ab 55.900 Euro) praktisches Vorstadtauto für die Familie. Wenn es um Langstrecke geht, dann muss man sich für ein anderes Fahrzeug entscheiden. Zum Beispiel für den neuen BMW i5 Touring, der mit seiner 81 kWh großen Batterie sogar bis zu 600 Kilometer schaffen will und auch beim Aufladen mit 205 kW die Nase vorne hat. Selbst beim Kofferraumvolumen von 570 bis 1.700 Liter schlägt er die hausinterne Konkurrenz um Längen. Was leider auch auf den Preis zutrifft. 72.200 Euro – das ist schon ein Ansage, insofern eignet sich der i5 Touring eher als Dienstwagen. Spaß macht der 340 PS starke i5 eDrive 40 Touring allemal. Freude am Fahren hat sich BMW ja mal auf die Fahnen geschrieben – im i5 wird das Motto zu 100 Prozent umgesetzt.

Die über fünf Meter lange Kombilimousine mit einem Radstand von drei Metern lässt sich wirklich leichtfüßig bewegen mit einem Fahrwerk, das BMW-typisch zwar stramm, aber immer auch komfortabel genug ausgelegt wurde. Die Lenkung ist wie immer ein großer Genuss, ebenso wie die Beschleunigung. Die 6,1 Sekunden von 0 auf 100 vergehen gefühlt viel schneller – was auch am Heckantrieb liegt, der einfach mehr Spaß macht.

Erstmalig verfügt der BMW i5 Touring auch über den neuen Autobahnpielen, bei dem man nicht ständig die Hände am Steuer haben muss. Den Spurwechsel erledigt man mit einem Blick zur Seite. Mehr ist nicht mehr nötig. Kein Wunder, dass die weiß-blauen Hersteller bei den deutschen Autofahrern so hoch im Kurs stehen. rdf



Fünf Meter pure Eleganz: Der i5 Touring (Foto oben) lässt den ix1 daneben eher langweilig aussehen. Fotos: BMW

bei den Fahrzeugdimensionen auf die erste Antwort: Das 4,50 Meter lange und 2,11 Meter breite Auto bietet ordentlich Platz für Kind und Kegel. Vorne wie hinten sitzt man mit 1,90 Metern Körpergröße gut. Der Kofferraum bietet 490 bis 1.495 Liter. Zwar liegt die Ladefläche mit 72 Zentimetern weit oben, allerdings stört keine hohe Ladelippe – und die automatische Heckklappe gibt es auch schon in Serie. Das alles macht das Autofahren einfacher, so wie die hohe Sitzposition und die ordentliche Rundumsicht.

Der elektrische ix1 30 ist zudem auch noch sportlich. 313 PS leisten die E-Maschinen auf Vorder- und Hinterachse und bringen den 2,1-Tonner mit Allrad in 5,6 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Entscheidender ist jedoch die Reichweite bei einem Elektroauto. Sie liegt rein rechnerisch bei 375 Kilometern. Bei unseren Testfahrten standen uns auch bei vollem 64,7-kWh-Akku (netto) nur rund 300 Kilometer zur Verfügung, weil die Temperaturen nur bei rund fünf Grad lagen. Rechnet man dann noch eine Reserve von 50 Kilometern ein,

Toyota Yaris GR: Der fliegende Japaner

Der Kleinwagen von Gazoo Racing holt 280 PS aus drei Zylindern



Am Bügel erkennt man ihn: Der Toyota GR Yaris ist eine echte Rennsemmel. Foto: Toyota

Meistens nerven sie, weil sie hohe Drehzahlen brauchen und dann nagelt es im Motorraum. Dreizylinder-Benziner sind nicht der Gipfel der (Motoren-)Schöpfung, aber sie sind effizient und deshalb auf dem Vormarsch. Viel Leistung bietet so ein Dreikäsehoch meistens nicht. Es sei denn, es handelt sich um den Tiny Friendly Giant, der mit 600 PS einen Supersportwagen der Marke Koenigsegg antreibt. Oder um einen Dreizylinder von Toyota, der im Kleinwagen Yaris eingebaut ist. Allerdings nicht in einem herkömmlichen Modell, sondern in einem GR Yaris, der, wie der Name schon sagt, von der hauseigenen Rennsport-

abteilung „Gazoo Racing“ konzipiert wurde. Dann holt er aus 1,6 Liter Hubraum stattliche 280 PS und 390 Nm Drehmoment und katalpultiert den fliegenden Japaner in 5,5 Sekunden von 0 auf 100. Das ist beeindruckend, zumal der kleine Power-Bursche, mal abgesehen von dem Flügel auf dem Heck, wie ein hundsgewöhnlicher Yaris aussieht. Zumindest auf den ersten Blick. Wir dachten eigentlich immer, dass die Engländer die Meister des Understatements sind. Aber es ist nie zu spät, seine sorgsam gepflegten Vorurteile über Bord zu werfen. In diesem Fall über ein vier Meter langes Straßenschiff, das nur 1.350 Kilogramm wiegt und seine Kraft mit Allradantrieb auf den Asphalt bringt. Noch faszinierender als die Beschleunigung ist das Fahrwerk des GR Yaris. Die Stahlfederung arbeitet hart, aber herzlich, fast schon humorlos. Jeder noch so kleine Lenkbefehl wird umgehend umgesetzt. Die Bezeichnung agil ist schon fast eine Beleidigung. Wer einen GR Yaris unter dem Hintern hat, der vergisst auch einen Koenigsegg. Nur schade, dass die rauschende Knutschkugel aus Japan über 10.000 Euro mehr kostet als der Vorgänger. Ab 49.990 Euro. Aber es rentiert sich. rdf

V O L V O



Der neue Volvo EX90 Fully Electric.

Sicherheit neu definiert. Unser vollelektrisches Premium-SUV.

Im Volvo EX90 vereinen sich wegweisende Technologie, puristisches skandinavisches Design und innovative Materialien. Entdecken Sie nachhaltigen Luxus für Ihren Alltag und erleben Sie den Beginn einer neuen Ära.

Jetzt bei uns bestellen.

Avalon Premium Cars GmbH

Moosacher Str. 56
80809 München

Tel. 089121532 200
volvocars-haendler.de/avalon