

mobile*faszination*

Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 12 · Dezember 2023



Gelbe Engel auch für Radler

ADAC-Statistik:
Das sind die
häufigsten Pannen



Kleinwagen mit Reichweite

Opel Corsa Electric
will jetzt 400
Kilometer schaffen



Polestar 2 gratis testen

So sichern Sie
sich ein ganzes
Wochenende



DIE GANZE WELT DER MOBILITÄT

VOM ELEKTRISCHEN
KOMBI BIS ZUM
UR-PORSCHE – DAS
STECKT IN UNSERER
FEST-AUSGABE



Immer mehr Unfälle

**Handy weg vom Steuer: Das sind
die Reaktionen unserer Leser**

Der 40-Jahres-Vergleich

**Mercedes SL – wie viel Legende
steckt im neuen AMG-Roadster?**

Vom Anorak bis zur Trinkflasche

**Fahrrad-Zubehör: Die wichtigsten
Zweiradhelfer im Saisontest**



Jetzt

8.000 EUR

Empfohlener
Aktions-Rabatt¹



5 JAHRE

HERSTELLER
GARANTIE*

8 JAHRE

FAHRBATTERIE
GARANTIE*

Der Eclipse Cross Plug-in Hybrid

* 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 2.4 Benziner 72 kW (98 PS), Elektromotoren vorn 60 kW (82 PS) / hinten 70 kW (95 PS), Systemleistung 138 kW (188 PS) Energieverbrauch gewichtet, kombiniert 2,0l Benzin/100 km und 17,5 kWh Strom/100 km; CO₂-Emission gewichtet, kombiniert 46 g/km; elektrische Reichweite (EAER) 45 km, innerorts (EAER city) 55 km. **Werte nach WLTP.****

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

1 | Unverbindlich empfohlener Aktions-Rabatt der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg, auf deren unverbindl. Preisempfehlung, **gültig bis 31.12.2023** und nur bei teilnehmenden Mitsubishi Handelspartnern.

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

► Ihre individuellen Angebote und Aktionsrabatte erfahren Sie bei:

Karl Radlmaier GmbH

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

Autohaus Neuried GmbH

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

Autohaus Brand GmbH & Co. KG

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

Auto Huber GmbH

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

Auto-Weber GmbH

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

Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG

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

Auto Gruber Dachau e. K

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



EDITORIAL



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

ganz so schnell geht es nicht, wie sich manche Zeitgenossen das vorstellen. Eine Zeitenwende braucht vor allem eines: Zeit. Und das gilt auch für die Mobilitätswende. Die Menschen müssen erstens mitgenommen werden und zweitens braucht es auch ein entsprechendes Angebot, das bekanntlich die Nachfrage regelt. Beispiel Kombi. Erst jetzt kommen mit dem Peugeot E-308 SW und dem Opel Astra Sports Tourer elektrische Caravans auf den Markt (S.4 +5). Zwar gab es vom Hersteller MG mit dem Marvel5 schon ein solches Fahrzeug, auch Nio ist mit dem ET5 Touring seit ein paar Monaten dabei. Aber die Skepsis gegenüber chinesischen Herstellern hat die Nachfrage da gebremst. Bei der Elektromobilität geht es aber nicht alleine um das Angebot – hier spielt auch der Preis noch eine große Rolle. Von Ausnahmen wie dem Dacia Spring einmal abgesehen kosten E-Autos deutlich mehr als Verbrenner. Der Opel Corsa Electric (S.4 +5) macht da keine Ausnahme. Das Verbrenner-Einstiegsmodell ist für knapp unter 20.000 Euro zu haben, die Elektro-Version kostet deutlich über 30.000 Euro. Jenseits dieser Debatten spielt bei der Kaufentscheidung auch eine gewisse Vertrautheit mit der neuen Technik eine Rolle. Viele Menschen sind noch kein Elektroauto gefahren. Für vier Leser kann sich das ändern. Wir verlosen vier Test-Wochenenden mit einem Polestar 2. Lesen Sie den Text hier gleich rechts, wir drücken die Daumen, dass die Mobile Faszination bei Ihnen für eine schöne Bescherung sorgt.

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: ADAC, Opel / Markus Heimbach (2)
Polestar, Kia, Nio, Porsche, Peugeot
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
Nächster Erscheinungstermin: 29. Januar 2024
* freie Mitarbeit

VERKEHRSSICHERHEIT

Gelbe Engel auch für Radler

Seit knapp eineinhalb Jahren bietet der ADAC eine Pannenhilfe für Zweiräder. Erste Bilanz

Mehr als 2.000 Pannen monatlich laufen in der Statistik der Gelben Zweirad-Engel auf. Unterm Strich wurden vom Start des neuen Serviceangebots im Juni 2022 bis inklusive September 2023 18.638 Fahrradeinsätze registriert. „Spitzenzeit war der 28. Mai 2023 mit 111 Pannenhilfen“, so der Automobilclub. Während bei den Autos schlappe Batterien ganz weit vorne liegen, sind es bei den Fahrrädern mit und ohne Elektro-Unterstützung die schlappen Reifen. 69 Prozent der Radler blieben ohne Druck im Schlauch liegen. Kettenschäden folgen in der Pannen-Hitliste mit acht Prozent. Vergleichsweise standhaft zeigen sich im Alltags Einsatz Bremsen, Schaltung und Schlösser mit insgesamt nur sechs Prozent. Und die Pedelecs, meist E-Bikes genannt? Deren Antrieb machte nur in fünf Prozent der Fälle das Eingreifen eines Straßenwachtfahrers nötig. Hier noch einige Tipps, wie man als Radfahrer das Pannen-Risiko so weit wie möglich reduzieren kann – auch im Herbst und im Winter: Besonders wichtig ist der korrekte Luftdruck, denn mit zu wenig Luft im Schlauch ist das unfreiwillige Liegenbleiben programmiert. „Der Luftdruck sollte mindestens einmal pro Monat geprüft und korrigiert werden“, rät der ADAC. Wer die Reifen regelmäßig auf eingefahrene Fremdkörper absucht und diese entfernt, liegt ebenfalls richtig. Abgefahrene Reifen sollten unbedingt rechtzeitig ausgetauscht werden. Hilfreich als Abwehr von unliebsamen Schäden am Mantel sind Pannenschutzreifen mit verstärkter Karkasse. Wer seine Kette regelmäßig reinigt und schmiert, verlängert ihre Funktionsfähigkeit deutlich. Außerdem sinkt dadurch der



Schnelle Hilfe in Notsituationen: Gut 2.000 Fahrradpannen werden pro Monat von den Gelben Engeln des ADAC behoben.
Foto: ADAC

Tretwiderstand und die Geräuscentwicklung ist im Gegensatz zu einer trockenen Kette niedriger. Was bei Autos selbstverständlich ist, gilt übrigens auch für Fahrräder: Regelmäßige Inspektionen beim Fachhändler sind hilfreich, und zwar gleich doppelt: Zum einen können drohende Defekte früher erkannt werden. Außerdem macht das Fahren mit einem gut eingestellten Rad einfach mehr Spaß. Für ihre Einsätze als Fahrrad-Pannenhelfer wurden alle 1.650 Gelben Engel geschult, ihre Dienstfahrzeuge mit dem nötigen Material ausgestattet. Im Notfall sind sie unter der Pannenhilfe-Nummer 089 2020 4000 zu erreichen.
hu

Testfahrt zu gewinnen



Elegante Elektro-Limousine: der Polestar 2. Foto: Polestar

Es ist schon ein besonderes Erlebnis mit einem Elektroauto zu fahren. Und ein ganz besonderes, wenn es sich dabei um den Polestar 2 handelt. Wenn Sie uns das nicht glauben – bitte überzeugen Sie sich selbst davon. Polestar und die Mobile Faszination stellen vier Gewinnern ein ganzes Wochenende mit der flüsterleisen Limousine zur Verfügung. Der Polestar wartet, natürlich voll aufgeladen, ab Freitag-nachmittag auf Sie. Erst am Montag muss das Auto wieder zurück sein.

Was müssen Sie tun? Lesen Sie mit Ihrem Smartphone den QR-Code rechts ein und folgen dem Link. Dort bekommen Sie alle Informationen über die Teilnahmebedingungen.

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.



Gefährliche Smartphones

„Handy weg vom Steuer“ – so lautete der Titel unseres Aufmachers in der November-Ausgabe. Dass das Thema brandheiß ist, zeigen die Reaktionen unserer Leser. Stellvertretend für die vielen Zuschriften drucken wir auszugsweise zwei Reaktionen:

Die Bußgelder sind viel zu niedrig und die Kontrollen viel zu selten. Hier könnten wir uns ein Beispiel an unseren Nachbarstaaten Schweiz und Österreich nehmen. Und natürlich wären auch mehr Überwachungskameras nötig. Aber da heulen dann die Datenschutzfanatiker genauso schnell auf wie die Anhänger der deutschen Lebensphilosophie „Freie Fahrt für freie Bürger“. Und wie schaut es mit unserer politikbeherrschenden Auto-lobby aus? Die bauen zunehmend Autos mit Displays, die während der Fahrt kompliziert bedient werden sollen. Da sind die FahrerInnen nicht abgelenkt, oder? Deshalb müsste die Schlagzeile eigentlich lauten: „Finger weg von Display-Autos.“
R. Hoefl
*

Bei mir gibt es einen Grundsatz im Auto: Das Handy ist an die Freisprechanlage angeschlossen, aber stumm. Sollte dann ein Anruf während der Fahrt kommen, kann ich situativ entscheiden, ob ich das Gespräch annehme oder nicht, je nach Verkehrslage. Wenn ich es annehme, dann mache ich es kurz und sage, dass ich in der nächsten Pause oder am Ziel zurückrufe. Ich hatte schon mal die Situation, dass ich wegen eines schwierigen Telefonats abgelenkt war und fast einen Auffahrunfall „produziert“ hätte. Denn der Anrufer kennt meine Verkehrssituation nicht. Nichts kann so dringend sein, dass es nicht ein Weilchen warten kann.
Robert Saathoff

NEUVORSTELLUNGEN

NEUVORSTELLUNGEN

Ein König der Löwen?

Endlich ein elektrischer Kombi aus Europa: der neue Peugeot E-308 SW im ersten Fahrttest

Selbst diese Domäne haben die chinesischen Autohersteller geschliffen: Der Kombi ist zwar das Lieblingskind der Europäer und speziell der Deutschen. Aber die ersten Elektro-Caravans rollten aus dem Reich der Mitte zu uns. Bei den Kompakten war es MG, der mit dem Marvel5 als erster ins Ziel ging. In der gehobenen Klasse zog Nio mit dem BMW-Fünfer-Konkurrenten ET5 Touring nach. Immerhin darf sich Peugeot freuen „der erste europäische Automobilhersteller zu sein, der eine 100 Prozent elektrische Kombi-Variante anbietet.“ Den Peugeot E-308 SW. Man muss die Superlative feiern wie sie fallen. Denn mit dem Opel Corsa Sports Tourer steht schon der nächste Elektro-Kombi aus dem Hause Stellantis vor der Tür.

Beide verfügen über den gleichen Antrieb: Der Frontmotor mit 156 PS ist zwar kein ausgesprochener Kraftmeier, aber er hat einen ordentlichen Wumms. Darf man ja mittlerweile so sagen, nachdem der Kanzler dieses Wort

TECHNISCHE DATEN PEUGEOT E-308 SW

Antrieb: Frontmotor / Automatik
Spitzenleistung: 115 kW (156 PS)
Drehmoment: 270 Nm
0 – 100 km/h: 10,0 s
V.max: 170 km/h (limitiert)
Akku-Kapazität: 51 kWh (netto)
Ladezeiten:
 3,7 kW AC (dreiphasig) 7 h 5 min
 100 kW DC (0 – 80 %) 35 Minuten
Verbrauch: 15,1 – 15,9 kWh / 100 km
Reichweite: 409 km
Länge / Breite / Höhe: 4,64 / 1,85 / 1,44 m
Radstand: 2,68 m
Leergewicht / Zuladung: 1.791 / 459 kg
Anhängelast / Stützlast: keine / 80 kg
Kofferraum: 548 – 1.574 l
Preis: 45.765 Euro

geadelt hat. Mühelos bewegt die E-Maschine die 1,8 Tonnen Gewicht auch auf Bergstrecken und zirkelt den 4,6 Meter langen Kombi erstaunlich leicht durch die Kurven. Aussetzen haben wir nur etwas an der Lenkung. Auf der Stellung Sport ist sie zu viel zu schwergängig. Dafür macht das Fahrwerk seine Sache gut. Selbst bei den buckligen Tempo-Stoppers auf der Straße bockt das Auto nicht, Federn und Dämpfer arbeiten sauber und präzise. Beschleunigung und Fahrwerk sind die eine Sache, entscheidend ist jedoch, wie weit man mit dem E-308 kommt. Zwischen der möglichen und der tatsächlichen Reichweite klappt oft nicht nur eine große Lücke, sondern oftmals ein ganzer Canyon. Und da macht auch der Peugeot keine Ausnahme. Wir starteten mit vollem 51-kWh-Akku und 422 Kilometer. Nach einer Strecke von 172 km bei batteriefreundlichen Temperaturen um die 20 Grad und gelegentlicher sportlicher Fahrweise stellen wir das Auto wieder ab. Die Bilanz: Verbraucht haben wir etwas mehr als prognostiziert: 16,7 statt 15,9 kW. Als Rest-Reichweite stehen 132 km auf dem Tacho. Und das ist überraschend wenig: Denn das bedeutet, dass wir auf 172 km Strecke 290 Kilometer Reichweite liegen lassen mussten. Wenn man das weiter hochrechnet und erfahrungsgemäß bei 50 km Rest „auftankt“, dann stehen realistisch 250 Kilometer zur Verfügung. Das muss jeder Käufer wissen, bevor er sich den Franzosen in die Garage stellt: Langstrecke kann er nur bedingt. Denn neben dem dafür zu kleinen Akku sind auch die Ladezeiten eher durchschnittlich. Mit 100 kW powert man den Akku zwar in 35 Minuten wieder auf. Aber dann erreicht er nur 80 Prozent. Das heißt, hier muss man 20 Prozent abziehen: Statt der 400 Kilometer Reichweite bleibt dann bei jedem erfolgreich durchgeführten Ladestopp nur 320 Kilometer. Realistischerweise sind hier je nach Witterung und Fahrstil auch nur noch



Endlich ein Elektro-Kombi aus europäischer Produktion. Peugeot bringt mit dem E-308 SW ein Fahrzeug auf den Markt, das bis zu knapp 1.600 Liter Kofferraumvolumen hat. Fotos: Peugeot / Markus Heimbach



Das Cockpit des E-308 gibt es in der 3-D-Ausführung. Sieht wie im Science Fiction aus, erfüllt aber trotzdem seinen Zweck.

250 Kilometer übrig. Wer eine schwache Blase hat, freut sich vielleicht über die daraus resultierenden häufigen Zwangspausen, alle anderen dürften sich darüber ärgern. Ebenso wichtig wie die Reichweite sind beim Kombi die Platzverhältnisse. Hier muss der elektrische 308 im Vergleich zu den Verbrennern leichte Abstriche machen. 60 Liter sind es weniger. Die Sitzbank kann praktisch

mit zwei Hebeln in der Seitenwand umgeklappt werden. Leider entsteht keine ebene Ladefläche. Von außen wirkt der E-308 mondän. Zumindest vorne. Denn wie der im nächsten Frühjahr kommende größere E-3008 hat der Kompakte schon das neue Markengeseht mit dem präsenteren Löwen-Logo. Der Kühlergrill ist ziemlich groß und wallt wie die Mähne des französischen Wappentiers. Günstig ist der neue E-308 nicht, aber das ist im Augenblick kein Neuwagen. Mit 45.765 Euro Einstandspreis liegt er um circa 2.000 Euro höher als der Astra Sports Tourer. Das ist Absicht, weil Stellantis die Marke Peugeot etwas höher ansiedelt als Opel. Dafür soll das Basismodell aber mehr Ausstattung haben als der Konzernbruder aus Rüsselsheim. Unser Fazit: Der E-308 fährt sich präzise, flott und erstaunlich agil. Er ist praktisch, bedienungsfreundlich und komfortabel. Leider haben die Franzosen eine zu kleine Batterie eingebaut. So wird aus dem Löwen leider nur ein Salonlöwe. Rudolf Bögel

Elektro-Kombi aus China

Der Nio ET5 Touring ist vor BMW und VW auf dem Markt, aber kann er die deutsche Konkurrenz schlagen?



Ein (Luft-)Tritt unter das Heck genügt, und schon öffnet sich der Kofferraum des Nio ET5 Touring von selbst. Hilfreich, wenn man gerade alle Hände voll hat. Fotos: Nio

Kombis sind ein europäisches Phänomen. Nirgendwo anders auf der Welt erfreuen sich verlängerte Limousinen einer solchen Beliebtheit. Ob Avant oder Variant, ob Touring oder Tourer, ob T-Modell, Turnier oder Station Wagon – fast jeder Hersteller hat oder hatte einen Kombi im Angebot. Drei der prominentesten Vertreter kommen aus Deutschland und bringen im nächsten Jahr ihren E-Caravan auf den Markt: Audi Avant E-Tron, VW ID.7 Tourer und BMW i5 Touring. Doch es ist wie beim Wettlauf zwischen Hase und Igel. Im Ziel wartet schon der vermeintlich Schwächere. In diesem Fall ein weiterer chinesischer Hersteller. Nach MG (MG5 Electric) hat auch Nio die Deutschen überholt und bringt seinen ET5 schon jetzt als Kombilimousine. Ein Mittelklasse-Auto mit Klasse? Erster Eindruck: Der ET5 Touring macht eine gute Figur. Das Heck ist knackig, stramm die Kotflügel. Dazu passt die schmale Scheibe mit dem überhängenden Spoiler und das um die ganze Fahrzeugbreite laufende Licht-



Groß wie ein Servier-Tablett ist das Display bei Nio. Auf dem Bildschirm sieht man die Kameraaufnahmen rund ums Auto.

band. Vorne sieht der Nio wie ein Nio aus: Unverwechselbar, weil hier die Sensoren und Kameras nicht aufwändig hinter Blenden versteckt, sondern auf der oberen Dachlinie der Frontscheibe ganz „nackt“ platziert werden. „Watchtower“ nennen das die Chinesen ein wenig martialisch, auf gut Deutsch Wachtturm. Wie sind die Platzverhältnisse? Auch da sieht es zunächst einmal gut aus, weil bei umgeklappten

Rückbank (dreiteilig) tatsächlich eine ebene Fläche entsteht, was das Verladen erleichtert. Auch die Kofferraumlippe ist fast plan. So geräumig der ET5 Touring auch wirkt, wenn es um die nackten Zahlen geht, fällt er hinter die Konkurrenz zurück. Der China-Caravan bietet 450 bis 1.300 Liter Volumen. Da kann schon die neue ID.7-Limousine mit 532 bis 1.586 Liter mehr, der BMW i5 Touring geht mit 550 bis zu 1.700 Liter ins Rennen. Und auch beim A5 Avant E-Tron geht man von einem ähnlichen Wert aus. Dafür aber haben sich die Techniker ein paar schöne Gimmicks einfallen lassen. So kann der variable Boden als Laderaumteiler fixiert werden, es gibt ausklappbare Haken, um etwas aufzuhängen. Sogar in der Heckklappe. Dumm nur, dass der Nio keine Entriegelung hat, mit der man vom Kofferraum aus die Rückbank umlegen kann. Negativ aufgefallen sind uns noch ein paar andere Dinge: Die Heckscheibe ist so klein, dass man nach hinten kaum etwas sieht. Die Kopfstützen auf der Rücksitzbank stören ebenfalls die Sicht. Und die Sprachassistentin Nomi nervt. Sie thront in einem kugelförmigen Display mitten auf dem Armaturenbrett und schnabelt gerne mal dazwischen. Aber man kann Nomi auch ausschalten. Was aber umständlich ist. Das gilt auch für die neue pflichtgemäße Akustik-Warnung, wenn der Fahrer das Tempo um einen Kilometer überschreitet. Man kann sie abschalten – aber nur wenn man sich durch die Untermenüs auf dem großen Infotainment-Display plagt. Auf dem Bildschirm stellt man übrigens auch die Seitenspiegel ein. Noch so eine (umständliche) Besonderheit von Nio. Der Antrieb hingegen ist ein echtes Pfund. Wie bei der Limousine schieben zwei Elektromotoren den Kombi an. Mit Allrad, 489 PS und einem Drehmoment von 700 Nm startet der ET5 Touring in jeder Lebenslage schon fast dramatisch durch. Vier Sekunden von 0 auf 100 – da muss sich der BMW i5 M60 xDrive mit seinen 601 PS

schon richtig anstrengen (3,8 s). Das Fahrwerk des Nio ist ordentlich, reicht aber nicht an die weiß-blaue Konkurrenz heran. So wie die Lenkung, die beim BMW besonders gelungen ist und beim Touring nicht anders sein wird. Aufgefallen ist uns, dass der ET5 Touring laut ist. Auf der Autobahn dringen die Reifengeräusche ziemlich ungehindert in den Innenraum. Hier wurde an der Dämmung gespart. Apropos Sparen: Erwerben kann man den ET5 Touring schon ab 47.500 Euro. Dazu kommen aber noch die 75 oder 100 kWh starken Akkus. Sie kann man kaufen (für 12.000 Euro die kleinere Version, die größere kostet schon 21.000 Euro) oder mieten: Kostet 169 respektive 289 Euro monatlich. Zum Vergleich: Der BMW i5 ruft als Limousine rund 70.000 Euro auf, den ID.7 mit weitaus weniger Leistung und kleinem Akku (286 PS, 77 kWh) gibt es für knapp 57.000 Euro. rdf

TECHNISCHE DATEN NIO ET 5

Motoren: Zwei Maschinen Heck und Front
Leistung: 360 kW (490 PS)
Drehmoment: 700 Nm
Antrieb: Allrad
Batterien: 70,5 kWh (netto)
Verbrauch kombiniert:
 19,3 – 21,6 kWh / 100 km
Reichweite: 435 bis 560 km
Ladeleistung: 11 kW (AC) / 140 kW (DC)
Ladezeit: 30 min DC (10 – 80 %)
Beschleunigung: (0–100 km/h): 4,0 s
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Abmessungen: (L/B/H): 4,79 / 1,96 / 1,50 m
Radstand: 2,89 m
Kofferraum: 450 – 1.300 l
Gewicht / Zuladung: 2.190 / 540 kg
Anhängelast (gebr): 1.400 kg
Preis: 47.500 Euro (+Akku)

Kleinwagen mit großer Reichweite

Der Opel Corsa ist der Liebling der Deutschen, elektrisch schafft er jetzt sogar 400 Kilometer

Der Corsa ist das Herz der Marke Opel: 14 Millionen Exemplare wurden seit 1982 produziert, vier von zehn Opel-Kunden haben sich in der Vergangenheit für einen Corsa entschieden. Außerdem ist er der meistverkaufte Kleinwagen in Deutschland – schon seit zwei Jahren in Folge. Anno 2017 hatte das Herz allerdings schwere Rhythmus-Störungen. Just in der Launch-Phase des neuen Modells F wechselte Opel zwangsweise von General Motors in

den französischen PSA-Konzern. Mit der Folge, dass das Auto in vielen Teilen noch mal technisch umgestrickt werden musste. Mit Hängen und Würgen kam der Corsa dann 2019 auf den Markt. Damals noch mit der alten Optik – weshalb das Facelift jetzt nach vier Jahren mehr eine Gesichtstransplantation ist. Denn nun hat auch der Corsa das neue Vizor-Design und sieht deshalb wie ein komplett neues Auto aus. Beim Antrieb bietet Opel gleich zwei BEV-

Varianten an: Das alte Set-Up mit 136 PS, 48 kWh-Akku (netto) und 354 Kilometer Reichweite. Und die optimierte Alternative mit einer 51 kWh großen Batterie, einer auf 156 PS verbesserten E-Maschine und nun 405 Kilometer Reichweite. Bei Ladezeit und -Leistung sind sich die beiden Modelle ähnlich: Über drei Stunden mit 11 kW (AC) und 30 Minuten mit 100 kW (DC von 0 auf 80 Prozent). Auch beim Drehmoment von 260 Nm gibt es kaum einen Unterschied. Allerdings schafft der stärkere Corsa den Sprint auf Tempo 100 in 8,1 Sekunden und ist damit um 0,6 Sekunden schneller. In unseren Augen sind das Petitesse - ähnlich wie die Reichweitensteigerung um 50 Kilometer. Die Frage lautet: Ist einem Käufer dieser Unterschied rund 3.400 Euro wert? Das kostet der stärkere E-Corsa nämlich mehr, während der schwächere beim alten Preis von 34.650 Euro verharrt.

Wie fährt sich der neue Corsa Electric? Auf den knapp 200 Testkilometern, hauptsächlich über Autobahnen aber auch über Landstraßen im Taunus, ist uns jedenfalls nicht langweilig geworden. Höchstens auf dem Highway, weil der E-Corsa hier ab Tempo 120 leistungstechnisch zur Lahmen Ente schrumpft. Bei 150 ist dann sowieso Schluss. Eine Abregelung hätte es nicht gebraucht, weil man schon weitaus früher aufgibt. Ganz freiwillig. Auf kurvigen Strecken macht das Fahren jedoch herzhafte Spaß. Der Rüsselsheimer lenkt sich direkt und nicht zu leichtgängig, das Fahrwerk ist ein guter Kompromiss zwischen Komfort und Sportlichkeit. Weder hart noch herzlich. Unangenehm aufgefallen ist uns der unsaubere Übergang, wenn man von Normal auf Sport schaltet und umgekehrt. Da geht jedes Mal ein Ruck durch das Auto, wir sind jedes Mal erschrocken. Aber das



Volle Fahrt voraus: Der neue Opel Corsa Electric bekommt beim Facelift eine veritable Gesichts-OP. Jetzt auch mit dem neuen Vizor-Design. Fotos: Opel

lässt sich ja vielleicht mit einem Software-Update beheben. Zum Verbrauch. Beim Start hatten wir 99 Prozent Akkuladung und 400 Kilometer Reichweite. Nach genau

180 Kilometern waren es noch 52 Prozent oder 180 Kilometer. Der Verbrauch lag bei genau 14 kWh – und damit auf Höhe der offiziellen Angaben. 14 kWh sind ein sehr

ordentlicher Wert, zumal das Auto aufgrund der gewählten Teststrecke kaum Energie zurückgewinnen konnte. Vorstellbar, dass man sogar noch auf 12 kWh kommt mit viel Stopp-and-Go-Verkehr. Vorausgesetzt man kann zu Hause aufladen. Wenn man den deutschen Durchschnittspreis von 46 Cent für die Kilowattstunde (Stand Sommer 2023) ansetzt, dann würde man für 100 Kilometer Autofahren nur etwas mehr als fünf Euro zahlen. So preiswert dürfte man mit den Verbrennern nicht unterwegs sein: Ein Basis-Benziner mit 75 PS und dann noch zwei Hybrid-Modelle mit 1,2-Liter Turbobenziner, Startergenerator und Puffer-Batterie. Sie leisten 100 respektive 136 PS. Vor allem das Einstiegsmodell dürfte preislich interessant sein: Mit 19.800 Euro landet es knapp unter der Schmerzgrenze von 20.000 Euro. In der heutigen Zeit ist der kleinste Corsa damit schon ein Schnäppchen. rdf

TECHNISCHE DATEN OPEL CORSA ELECTRIC LONG RANGE GS

Motor: stromerregte Synchronmaschine
Antrieb: Front / Automatik
Spitzenleistung: 115 kW (156 PS)
Drehmoment: 260 Nm
 0 – 100 km/h: 8,1 s
V.max: 150 km/h (abgeregelt)
Akku-Kapazität: 51 kWh (netto)
Ladezeiten: 0 – 100 % bei 11 kW AC (dreiphasig) 3 h 10 min; 0 – 80 % bei 100 kW (max) DC 30 min
Verbrauch: 14,2 – 14,6 kWh / 100 km
Reichweite: bis zu 402 km
Länge / Breite / Höhe: 4,06 / 1,77 / 1,44
Radstand: 3,00 m
Leergewicht / Zuladung: 1.544 / 376 kg
Kofferraum: 267 – 1042 l
Preis: 38.045 Euro

Einsteigen leicht gemacht.

Attraktive Leasingkonditionen für Privatkunden –
jetzt beim Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München.



Audi Gebrauchtwagen
:plus

Ihre Gebrauchtwagen :plus Vorteile im Überblick:

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

Ein attraktives Leasingangebot:

z. B. Audi A4 Avant 35 TDI S tronic S line*.

EZ: 02/23, 27.138 km, 120 kW (164 PS)

* Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 4,1; CO₂-Emissionen (kombiniert) in g/km: 108. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Lackierung: Mythossschwarz Metallic, Ambiente-Lichtpaket, Assistenzpaket Tour, Audi active lane assist, Audi adaptive cruise control, Audi pre sense rear und basic, Audi virtual cockpit plus, Businesspaket, Einparkhilfe plus, Kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, MMI Navigation plus mit MMI touch, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn, Smartphone-Interface, Sportsitze vorn, 3-Zonen-Komfortklimaautomatik u.v.m.

Leasing-Sonderzahlung:

€ 0,-

Vertragslaufzeit:

36 Monate

Jährliche Fahrleistung:

10.000 km

36 monatliche Leasingraten à

€ 335,-

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

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

Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München

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

NEUVORSTELLUNGEN

Koloss mit kolossalen Fähigkeiten

Mit dem EV9 bringt Kia eine Großraumlimousine, die fast alles kann



Bietet viel Platz für Kind und Kegel, der Laderaum des Kia EV9 ist bis auf knapp 2.400 Liter erweiterbar. Unser Autor Rudolf Bögel hat sich davon überzeugt.

Ein Trumm von Auto: Der Kia EV9 wirkt auch wegen seines expressiven Designs größer als er eigentlich ist. Fotos: Kia

Ein Van? Ein SUV? Ein Bus? Genauso gut könnte man fragen. Eier? Wolle? Milch? Sau? Der brandneue EV9 von Kia hat von allem etwas. Nur ein fader Kompromiss – oder kann uns die elektrische Großraumlimousine trotzdem überzeugen?

Schreck auf den ersten Blick. Der EV9 ist nicht nur ein Trumm von Auto, sondern ein Mords-Trumm. Da kann auch die so himmlisch leicht wirkende Ocean Blue-Lackierung nicht darüber hinwegtäuschen. Jetzt bauen sie also schon fahrbare Wohnzimmer-Schränke. Kantig und mächtig steht er da, der Van-SUV-Bus der Koreaner. Und irgendwie schaut er unfahrbar aus. Kurzer Blick in die technischen Daten – so kann man sich täuschen. Mit fünf Metern Länge ist er nicht größer als ein neuer Fünfer-BMW oder der nächste VW Passat Variant. Mit 1,98 Breite ohne Spiegel rangiert er im Mittelfeld. Und auch die knapp 1,80 Meter Höhe sind in aller Regel tiefgaragentauglich. Typisches Beispiel dafür, dass der Schein manchmal größer ist als das Sein. Aber im positiven Sinne.

Auffällig ist der lange Radstand von 3,10 Metern – nicht nur auf dem Papier, sondern auch bei der Sitzprobe. Vorne hat man ein Raumgefühl wie im Reisebus, und auch in der zweiten Reihe lautet das Motto: Platz ist der wahre Luxus – und den hat der EV9 reichlich. Auf Wunsch gibt es sogar einen dritten Rang. Echte Holzklasse, aber hier sitzen auch nicht Oma und Opa, sondern die jüngsten Familientaxi-Gäste auf dem Weg zu Fuß-, Foot-, Hand- oder sonstigen Ball-Ereignissen. Erwähnenswert hier: Das Gestühl in der zweiten Reihe gibt es drehbar: Ein Segen für Väter, die ohne halb am Boden kniend ihren Kindersitz einbauen müssen. Ältere Menschen mit leichter Mobilitätsbehinderung dürften die Drehsitze ebenfalls schätzen. Und noch ein Grund, warum man in der zweiten Reihe so sitzt wie in der ersten: Alle Sessel sind kühl- und beheizbar.

Mit einem Kofferraumvolumen von bis zu fast 2.400 Liter ist der EV9 ein echtes Großmaul, zumal er seine Ladung brettleben in Empfang nimmt. Womit wir wieder bei der Wollmilchsau wären. Alle Sitze flachlegen, einen Topper hinten reinlegen – und schon hat man ein halbes Wohnmobil. An der 230-Volt-Steckdose im Heck lässt sich sogar das Handy laden oder die Espressomaschine anstecken. Der Fantasie sind da keine Grenzen gesetzt. Kommen wir zum Eierlegen. Frage: Gibt es einen Elektro-SUV, der auch 2,5 Tonnen ziehen kann? Ja, den gibt es jetzt mit dem EV9, und auch bei der Stützlast zeigt sich der Koreaner stark. 125 Kilo schultert er, macht drei Elektro-Bikes.

Dazu braucht es allerdings die (teurere) Allrad-Variante. Vorne ein Motor, auf der Hinterachse ebenfalls eine Elektro-Maschine. Das



Das ist ein Raumgefühl. In der zweiten Reihe thront man beim Kia EV9 wie in der ersten Reihe, die Sitze sind sogar dreh-, kühl- und beheizbar.

haben die Kias aus Korea beim EV6 GT zur performanten Perfektion getrieben, im EV9 liefern sie die zivile Variante ab. Na ja – als GT-Line spurtet der Van-SUV-Bus auch schon in 5,3 Sekunden von 0 auf 100. Das sind Sportwagen-Werte – mit einem 2,7-Tonner! Der sich aber glücklicherweise nicht so anfühlt. Im Gegenteil: Der EV9 windet sich auch durch enge Straßen souverän und zackig. Kein Sportwagen, okay, aber agil. Als wir knapp

zwei Kilometer im Rückwärtsgang zurücklegen müssen, weil die Müllabfuhr partout nicht Platz machen will, erledigt der EV9 diese Aufgabe mit Bravour: dank Kameras und 360-Grad-Sicht.

Bei den Motorisierungen bietet Kia neben der AWD-Variante mit seinen 385 PS auch noch den reinen Heckantrieb (RWD) mit 204 PS an. Da erreicht das Drehmoment dann nicht mehr solch schwindelerregende Höhen von 700 Nm. Aber schon die 350 Nm fühlen sich gut an. Dafür braucht der Hecktriebler aber schon fast zehn Sekunden von 0 auf 100. Ist auch kein Problem, passt zum Reisebus-Feeling. Apropos Buzz. Im Gegensatz zum VW-ID-Produkt hat der EV9 eine recht ordentliche Reichweite. Beide Modelle sollen mindestens 500 Kilometer schaffen, der RWD sogar über 700, wenn er im Stadtbetrieb unterwegs ist.



Der flache Bildschirm beherrscht die Cockpit-Optik und besteht eigentlich aus drei einzelnen Displays. Die Bedienung ist einfach und logisch.

Da dürfte so mancher Taxifahrer aufhorchen. Nach unseren Testfahrten halten wir das für durchaus möglich. 20 kW Verbrauch auf 100 Kilometern mit einer 99,8 kWh großen Batterie dürfte funktionieren, wenn ordentlich Energie zurückgeholt wird. Wenn der Akku zur Neige geht – auch kein Problem: Kia kann bekanntermaßen laden. In einer Viertelstunde schafft der Hecktriebler 223 Kilometer Reichweite, das Allradmodell knapp 250.

Selbstredend, dass die Batterie auf optimale 20 bis 25 Grad temperiert wird. Geärgert haben wir uns auch: Leider gibt es keine Schnellaste, um den neuen Tempowarnungsunfug aus Brüssel (Piepsen schon ab 1 km/h Überschreitung) auszuschalten. Man muss immer über das Menü und dann ins Untermenü gehen. Ansonsten ist die neueste Version des Kia-Infotainmentsystems bedienungsfreundlich. Und vor allem übersichtlich. Hat ja auch drei nebeneinanderliegende Bildschirme: zweimal 12,3 Zoll (Tacho und Infotainment) und einmal 5,3 Zoll in der Mitte für die Klimaeinstellungen. Witzig: Unterhalb des Navi-Bildschirm gibt es unsichtbare Tasten, die erst bei der Annäherung erscheinen. Fast schon in die Kategorie Unfug fallen die (optionalen) digitalen Seitenspiegel, weil die Displays in den Türinnenseiten wie nachträglich eingeschraubt aussehen und zweitens, weil die Kameras an langen Plastikauslegern montiert sind, die das Auto genauso breit machen wie mit einem ordentlichen Seitenspiegel. Kann man sich sparen.

Um unsere Eingangsfrage zu beantworten: Ja der EV9 ist eine eierlegende Wollmilchsau auf vier Rädern. Er bietet reichlich Platz für die ganze Familie. Von der elektrischen Reichweite her ist sogar die Urlaubsfahrt mit Kind und Kegel drin. Vor allem, weil der EV9 auch schnell aufgeladen werden kann. Die Bedienung ist leicht und logisch und wer auf die Tube drücken will, der kann mit der GT-Line beim Kavaliersstart an der Ampel so manchen Gegner ausschalten. Das alles hat seinen Preis: Schon die Basis (RWD) kostet ab 72.490 Euro. Aber dafür bekommt man auch sehr viel Auto.

Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

KIA EV9 AWD GT_LINE (6-SITZER)

Motoren: 2 permanenterregte Synchronmaschinen
Leistung: 283 kW (385 PS)
Drehmoment: 700 Nm
Antrieb: Allrad
Batterie: 99,8 kWh
Verbrauch kombiniert: 22,8 kWh / 100 km
Reichweite: 505 km
Ladezeit: 9 h 5 min bei 10,5 kW (dreiphasig) AC 1 h 23 min bei 50 kW DC (10 – 80 %) 24 min bei 240 kW DC (10 – 80 %)
Beschleunigung: (0-100 km/h): 5,3 s
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Abmessungen: (L/B/H): 5,02 / 1,98 / 1,78 m
Radstand: 3,10 m
Wendekreis: 12,4 m
Kofferraum: 828 – 2.393 l
Gewicht / Zuladung: 2.648 – 2.749 / 542 kg
Anhängelast (gebr.) / Stützlast: 2.500 / 125 kg
Preis: 82.380 Euro

Praktischer Strampeln

Das Angebot an Helfern für den Fahrrad-Alltag ist groß – wir haben fünf davon in dieser Saison für Sie ausprobiert

Sehen ist wichtig im Straßenverkehr. Aber gesehen werden mindestens genauso. Für Zweirad-Nutzer gibt es neben der passenden Beleuchtung auch noch die passive Sichtbarkeit: Reflektoren, die durch Scheinwerferlicht unübersehbar werden. So wie bei zwei Produkten aus dem Hause Proviz, nämlich dem 20 Liter fassenden Touring Backpack und dem wasserdichten Storm Jacket. Sie sind beide gut verarbeitet und erkennbar von Zweirad-Profis entwickelt. Bei der Regenjacke etwa gefallen neben dem gelungenen Schnitt besonders die präzise Verstellbarkeit der Bündchen und die Lüftungskappen, die zusammen mit einer recht hohen Atmungsaktivität des Gewebes für ein angenehmes Klima sorgen. Eine Verstaumöglichkeit für die Kapuze hätten wir uns noch gewünscht. Und eine Schlaufe zum Aufhängen des nassen Anoraks. Das rundum mit zum Teil großflächigen Reflektionsflächen versehene Bekleidungsstück für nasse Tage kostet im Proviz-Shop aktuell 105 Euro. Für 67,50 Euro ist in mehreren Farben der Rucksack zu haben, der als Daypack unauffällig und zuverlässig gute Dienste leistet – und in der Nacht bei Licht-



Reflektiert auch nach vorne und zur Seite: das Storm Jacket von Proviz. Foto: Hersteller

einfall zu strahlender Höchstform aufläuft. Sitz und Einstellmöglichkeiten sind absolut in Ordnung, wer geschickt packt, bringt deutlich mehr unter als erwartet. Zusätzliche Reißverschlusstaschen hinten und unten bieten Raum für die üblichen Kleinigkeiten. Dazu gibt es noch ein Fach für die mitgelieferte Regenhülle, diverse Schlaufen und Netztaschen für zwei Wasserflaschen.

Mit besonders haltbaren und praktischen Gepäckträger-Taschen hat sich das junge Unternehmen Valkental einen Namen gemacht. Wir haben in der zu Ende gehenden Saison deren Multitalent namens ValkPro 3in1 ausgiebig ausgeführt. Der aus recyceltem Plastik hergestellte, wasserdichte Begleiter für alle Tage fasst 22 bis 26 Liter, lässt sich als Umhängetasche und Rucksack nutzen und relativ einfach mit wenigen Griffen sicher an so ziemlich jedem Gepäckträger befestigen. Die zur jeweiligen Verwandlung nötigen Zutaten liefert das Valkental-Team ebenso mit wie ein Laptopfach, große Reflektoren, eine Reißverschlusstasche für Kleinkram und eine seitliche Netztasche für Getränke. Ein Leichtgewicht ist die 3in1 nicht, sie kommt auf rund 1.450 Gramm – ist dafür aber extrem widerstandsfähig und angesichts ihrer vielen Talente mit knapp 120 Euro angemessen eingepreist.

Wer nur hin und wieder zusätzlichen Stauraum am Rad benötigt, kann auch schon für unter 20 Euro bei einschlägigen Verkaufsplattformen zuschlagen. Besonderer Gag dieser Gepäckträgertaschen: Neben einem

variablen Hauptfach mit oben liegendem Zugang verbergen sich hinter großen Reißverschlüssen noch ausklappbare Seitentaschen, mit der das Transportvolumen locker noch einmal verdoppelt werden kann. Allzu schwer sollte dieses Gepäck aber nicht sein, für in unserem Fall gerade mal 17,98 Euro inklusive Regenhülle ist nun mal kein unverwundliches Teil zu kriegen. Die 2023er Saison mit maßvoller Beladung hat die mit zwei Strippen am Gepäckträger zu befestigende Tasche aber gut überstanden.

Wer radelt, muss auch trinken. Dabei macht sich ein weiteres Accessoire nützlich: Die Fidlock Twist Life-Trinkflasche mit 0,7 Liter Inhalt. Sie besteht aus widerstandsfähigem und geschmacksneutralem Tritan – und ihr Name ist Programm. Denn zum in mehreren Farben angebotenen Flüssigkeitsbehälter für um die 38 Euro gehört eine magnetische Basis, die am Fahrradrahmen befestigt wird. Ein Griff, und die Flasche sitzt zuverlässig, ein kleiner Dreh, und sie kann wieder abgenommen werden. Praktisch: Ein Schraubdeckel mit großer Trinköffnung erleichtert das Befüllen und Reinigen des Getränkespenders. *Rudolf Huber*

Der Kia EV9. Kurzfristig verfügbar!



mtl. leasen¹ für
€ 560,00

Kia EV9 Elektromotor, 150 kW,
RWD (Strom, Reduktionsgetriebe);
150 kW (204 PS)

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV9 Elektromotor, 150 kW, RWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS) schon für € 559,70 monatlich¹

Hauspreis	€ 72.490,00	48 mtl. Leasingraten	€ 559,70
Sonderzahlung	€ 10.000,00	Gesamtbetrag:	€ 37.025,06
Laufzeit in Monaten:	48	Effektiver Jahreszins	5,46 %
Gesamtlauflistung:	40.000 km	Gebundener Sollzins p.a	5,38 %

*Kia EV9 Elektromotor, 150 kW, RWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 20,2 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km. Effizienzklasse A+++. Bis zu 563 km Reichweite ²



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

Landsberger Str. 432 | 81241 München
Tel: 089/ 45 24 25 -74 | www.kia-schmid-muenchen.de

¹ Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Privatkunden auf Basis einer Kilometerabrechnung von der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Friedrich-Ebert-Anlage 35-37, 60327 Frankfurt am Main, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Zzgl. € 1.190,- Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Alle Preise inkl. gesetzlicher MwSt. Aktion gültig für Privatkunden und solange der Vorrat reicht. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten.

² Die Angabe der Reichweite bezieht sich nur auf das konkret angegebene Fahrzeugmodell mit der jeweils angegebenen Batterie. Die Reichweite wurde nach dem vorgeschriebenen EU-Messverfahren ermittelt. Die individuelle Fahrweise, Geschwindigkeit, Außentemperatur, Topografie und Nutzung elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite und können diese u. a. reduzieren. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern (www.dat.de), unentgeltlich erhältlich ist. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten. Aktion gültig solange der Vorrat reicht.

SCHÖNE BESCHERUNG



Ja ist denn schon Weihnachten?

Eine Ausfahrt mit dem Rolls Royce Cullinan und der spannenden Frage, ob er wunschlos glücklich macht

Einmal im Leben einen Rolls Royce fahren. Warum nicht? Es ist Weihnachten, die Zeit, in der Wünsche in Erfüllung gehen. Zeitlos schön – so haben wir uns einen echten RR vorgestellt. Und nun stehen wir vor dem Cullinan. Erste Sünde: Der nach dem größten Rohdiamanten der Welt benannte Rolls ist ein SUV. Zweite Sünde: Das Mordstrumm von einem Auto (5,34 Meter lang) kommt in „Lime Green“ daher. Lind-

lässt. Und obwohl der Motor üppig mit zwölf Zylindern und 571 PS ausgestattet ist. Nein, das Fahren im Cullinan ist ein notwendiges Übel, um den opulent ausgestatteten Innenraum zu genießen. Da gibt es ein Barfach und einen Champagner-Kühler. Of course. Was dachten Sie denn? Und über den Fahrgästen wölbt sich ein Nachthimmel mit bis zu 1.600 Sternen. Die Sternschnuppen, die ab und zu vorbeizischen, nicht mitgezählt. Ach ja: Das

Firmament kann man sogar individualisieren: Zum Beispiel so, wie es zur eigenen Geburtsstunde aussah. Wer eine zünftige Landpartie derartigen Tagträumereien vorzieht, dem empfiehlt sich die Sonderausstattung mit den Picknicksitzen. Sie sind im Heck verborgen und fahren auf Knopfdruck automatisch aus. Gelände kann der Cullinan nämlich auch. Muss ja! Wie soll man denn sonst zur Jagd kommen?

Einmal Rolls Royce fahren – würde man ihn auch kaufen? Oder doch nicht? Vorausgesetzt man knackt den Jackpot? Wir sagen Culli-Nein! Wir würden eher zu einer traditionellen Limousine tendieren. Ist doch auch schöner. Ist es nicht? *rdf*



Edles Grau dominiert den Innenraum. Foto: Hersteller

grün? Das ist mehr ein Neon-Gelb und sollte der ein oder andere Verkehrsteilnehmer tatsächlich einen Rolls Royce übersehen – mit dieser Farbe nicht.

Hach – einmal Rolls Royce fahren! Aber was heißt da fahren? Fährt er schon, oder steht er noch? Der Luxusliner hat derartig viel Dämmung an Bord (Fensterglas sechs Millimeter dick), dass man vom Motor nur ein fernes Donnergerollen mitbekommt, die Landschaft fliegt lautlos vorbei. Kein Wunder, das Luftfahrwerk heißt ja auch „Flying Carpet“. Unser Blick gleitet über das Dreispeichenlenkrad und die mächtige Motorhaube hinweg. Da steht sie, die legendäre silberne Kühlerfigur. „Emily“ wird sie vom Volksmund genannt. In höheren Kreisen spricht man vom „Spirit of Ecstasy“. Man kann sie manuell aus- und einfahren, mehr ein Diebstahlschutz als cW-Wert-Optimierung.

Ekstase löst der RR beim Fahren allerdings kaum aus. Obwohl sich der bayerische Briten-Brummer mit seinen 2,7 Tonnen dank elektrischer Lenkradunterstützung und Hinterradlenkung erstaunlich leicht bewegen

TECHNISCHE DATEN ROLLS-ROYCE CULLINAN

Motor: 12-Zylinder Benziner
Hubraum: 6749 ccm
max.Leistung: 420 kW / 571 PS bei 5.000 U/min
max.Drehmoment: 850 Nm bei 1.600 U/min
Antrieb: Achtgang-Automatik, Allrad
0-100 km/h: 5,3 Sekunden
Spitze: 250 km/h
Normverbrauch: 16,1 – 16,5 l / 100 km
CO₂-Emission: 368 – 377 g/km
Länge / Breite / Höhe: 5,34 / 2,00 / 1,84 m
Radstand: 3,30 m
Kofferraum: 555 l
Leergewicht / Zuladung: 2.690 / 562 kg
Preis: 391.194 Euro

Wie viel Traumwagen steckt noch im SL?

Kult-Cabriolet wurde erstmalig bei AMG entwickelt

Es gibt wenige Autos, die Legendenstatus erreicht haben. Zum Beispiel der Mercedes SL. Der Flügeltürer 300 SL gilt als Urvater und hat damals die Reichen und Schönen angezogen. Sophia Loren wollte einen haben, Romy Schneider und Clark Gable. So verführerisch die Buchstabenkombination klingt, so technisch ist die Erklärung. SL heißt Super Leicht. Nun ja, beim neuen SL haben sie das nicht so ernst genommen. Die Topversion wiegt knapp zwei Tonnen. Und dabei ist der SL nur ein 2+2-Sitzer. Genau genommen ist der SL aber auch gar kein Mercedes mehr. Entwickelt und konstruiert wurde er nämlich von der Tochter AMG.

Wie viel Traumwagen steckt noch im SL? Als Besitzer eines Oldtimers 380 SL (Baujahr 1981) wollten wir das herausfinden. 40 Jahre liegen zwischen den beiden Modellen. Einen Achtzylinder hatten die damals auch schon, aber nur 204 PS stark. Heutzutage schieben 585 PS und 800 Nm Drehmoment an. In 3,6 Sekunden rennt der Roadster als SL 63 von 0 auf 100. Dazu röhren und sägen Motor und Auspuff auf schon fast unanständige Weise. Der alte SL hingegen ist mehr ein Flüsterer, ein dezenter Leisetreter. Auffallen hat seinen



Gierig wirkender Kühlergrill, Stoff-Verdeck: Der AMG SL ist ein echter Roadster. Foto: Mercedes

Preis: Der SL 63 liegt bei knapp 195.000 Euro. Dafür bekommt die Kundschaft aber auch ein echtes Luxuspielzeug: Turbinenoptik bei den Lüftungen, streichelzartes Leder und eine Bildschirmlandschaft, die eines Sternkreuzers würdig wäre. Das Stahlfeder-Fahrwerk ist erste Sahne, schließlich stand der SL ja auch Pate für die zweite Generation des AMG-GT. Der Allradantrieb bringt die Traktion jederzeit kernig auf die Straße. Und trotzdem: So recht zünden will der Funke nicht. Unser wehmütiges Fazit als Fans der magischen zwei Buchstaben: Der Mercedes AMG SL ist zu viel AMG und leider zu wenig Mercedes-Benz. *rdf*

Fährst Du noch, oder wohnst Du schon?

Der Bentley Bentayga ist ein Salon auf vier Rädern

Wer Rolls Royce sagt, muss auch Bentley sagen. Früher wurden die beiden britischen Nobelmarken unter einem Dach gebaut. Heute gehören sie zwei deutschen Konzernen: BMW und Volkswagen – und beide setzen auf SUVs. Hier der Cullinan, dort der Bentayga. Warum der geländegängige Edel-Hobel mit dem großen B nach dem dritthöchsten Felsen auf Gran Canaria benannt wurde? Klingt zumindest gut und die Gefahr, dass der Begriff etwas furchtbar Unanständiges beschreibt in exotischen Sprachen, tendiert vermutlich gegen Null. Noch eine Zahl: 40 Prozent Bentley ist Bentayga. Heißt: das SUV ist die ökonomische Melkkuh der VW-Tochter. Wir sehen uns den Super-SUV an und

fragen uns: Ist er schön? Nun ja, er hat Charakter. Aber hier kommt es ja mehr auf die inneren Werte an. Feines Furnier, glänzendes Chrom, weiches Leder. Hier fährt man nicht, hier wohnt man.

Die Hardware: Achtzylinder-Benziner, vier Liter, ausgestattet mit 550 PS und 770 Nm Drehmoment. Auch wenn man in diesen Kreisen nicht darüber spricht: Damit erreicht der Bentayga nach 4,5 Sekunden die Tempo-100-Marke. Kann er, muss er aber nicht. Vermutlich genügt schon das Wissen, das man kann, wenn man muss. Wie wuchtet man 2,4 Tonnen elegant um die Kurven? Zum Beispiel unter der Mithilfe des Torque Vectorings. Beim Einlenken in der Kurve bremsst das innere Hinterrad ab und hilft so der Vorderachse bei der Richtungsänderung. Dazu noch Wankstabilisierung und Luftfedern – schon hat man das Gefühl in einem ganz normalen Auto zu sitzen.

Im Vergleich zum Cullinan ist der Preis des Bentayga mit rund 200.000 Euro fast schon ein Schnäppchen. Der Verbrauch soll bei 13 Litern liegen, die Wahrheit liegt fünf Liter drüber. Wer zeitgemäßer sein will, für den gibt es den SUV auch als Hybrid. Und ab 2030 kommt er rein elektrisch. *rdf*



An die Schwingen eines Vogels erinnert das Armaturenbrett des Bentleys. Foto: Bentley

356-001: Mit dieser Nummer fing alles an

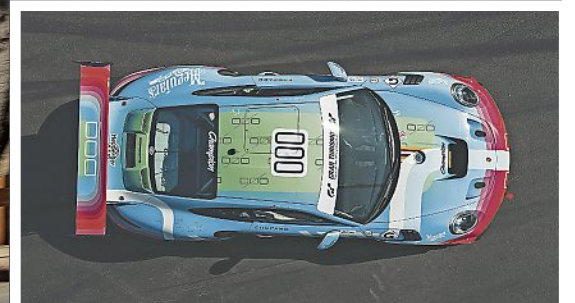
Zum 75. Jubiläum holt Porsche sein erstes Modell aus dem Museum, wir durften damit fahren



Ausfahrt in einem der seltensten Autos der Welt: Autor Rudolf Bögel (re.) durfte zusammen mit Classic-Mitarbeiter Kuno Werner den ersten Porsche fahren.



Wolfgang Porsche führt die Parade der US-Rennsport-Reunion an. Fotos: Porsche



Luftaufnahme eines Porsche-GT. Erkennbar am großen Spoiler-Flügel



Auch Traktoren sind in Laguna Seca dabei.

Vor uns steht der Vater aller Porsche, der Urahn, die Nummer 1. Und ist schön wie am ersten Tag. Flach wie eine Flunder, die Formen rund und fließend, ein Hauch von Frontscheibe – sonst nichts. Minimalismus pur, sogar die Türgriffe sind versenkt. Der 356-001, so die Fahrgestellnummer, entstand unter der Ägide von Ferry Porsche und ist ein waschechter Prototyp für die Straße. Tiefer Schwerpunkt, leichte Karosserie, Boxermotor – die Formel Porsche, die später den Autobauer so erfolgreich gemacht hat. Der große Unterschied: Beim Einser wurde der Motor quer und noch vor der Hinterachse eingebaut. Schon beim 356/2 wanderte das Triebwerk ganz nach hinten. Entstanden ist der Ur-Porsche in Gmünd bei Kärnten. Zuffenhausen war von den Alliierten besetzt und so mussten die Autobauer in ihrem Kriegs-Asyl in Österreich bleiben. Um Geld zu verdienen, bauten die rund 200 Mitarbeiter unter anderem Traktoren, Mähfinger, Seilwinden und Wasserturbinen. Und eben die Nummer 1. Über einen Gitterrohrrahmen wurde einfach eine Aluminium-Karosserie gedengelt. Das Material stammte zum Teil von alten Fliegern. Die Achsen, die Lenkung und sogar der Motor kamen vom VW-Käfer. Der Boxer war allerdings um zehn PS stärker als das Original. Hört sich nicht viel an. Wenn man aber bedenkt, dass der Ur-Porsche nur 585 Kilogramm wiegt, dann weiß man, dass er für seine Zeit schon sehr schnell war. Am 8. Juni 1948 erhielt der Prototyp die allgemeine Zulassung der Kärntner Landesregierung. Der Tag gilt als Geburtsstunde der Marke Porsche. 75 Jahre später nähern wir uns dem unschätzbar wert-

vollen Unikat mit großem Respekt. Nummer 1 lebt noch – und wir dürfen fahren. Sogar selbst. Das ist normalerweise nur einer Handvoll Personen gestattet, zum Beispiel Kuno Werner, dem Leiter der Museumswerkstatt bei Porsche Classic, der sicherheitshalber neben uns Platz nimmt. Und Wolfgang Porsche natürlich, dem Sohn von Ferry. Zum 75. Jubiläum des Sportwagenbauers erstmals auch auf öffentlichen Straßen in den USA. In Kalifornien findet die „7. Rennsport Reunion“ statt. Vermutlich das größte Porsche-Fan-Treffen der Welt mit historischen Rennen am Laguna Seca Raceway.

100 Prozent original ist das Original allerdings nicht mehr. Denn noch am Tag der Zulassung wurde der Porsche 356 „Nr.1“ für 7.000 Franken verkauft. Das junge Unternehmen brauchte Geld, um weitere Fahrzeuge zu bauen. Zehn lange Jahr blieb der Einser im wechselnden Privatbesitz. Nach einem Unfall wurde der Roadster repariert, auf Wunsch des Besitzers glich man Front- und Heckpartie an den Serien 356er an. Und auch der Motor hat mit dem Original nichts mehr zu tun. Zwischen Rücksitzen und Hinterachse

werkelt jetzt ein 1,5 Liter großer Vierzylinder mit Doppelvergaser und „etwas mehr wie 50 PS“, wie Werner schätzt. Ein Boxer. Natürlich. Das Aufgebot steht: Vor uns ein Dodge Challenger der örtlichen Polizei, hinter uns ein Motorrad. Letzte Instruktionen von Kuno Werner: „Sie müssen die ersten zwei Gänge ganz sanft einlegen, am besten Zwischengas geben.“ Das Getriebe ist nämlich nur teilweise synchronisiert. Klassisch hingegen das Interieur des ersten Porsche: Rotes Leder, Dreispeichen-Lenkrad, Rundinstrument. Vertraut kommt uns auch der Sound vor. Erinnert an das erste eigene Auto: Es war ein Käfer. Und los geht's, Gang rein, natürlich kracht es. Peinlich. Einfach Gas geben, der Blamage davonfahren. Bei jedem Schaltvorgang geht es besser. Erstaunlich wie leichtfüßig der Roadster anschiebt und wie gut sich das selbst nach 75 Jahren noch anfühlt. Der 356-001 schwingt lässig um die Kurven. Nur beim Bremsen merkt man das dreiviertel Jahrhundert. Da muss man ziemlich reintreten – und vor allen Dingen rechtzeitig. Wir tuckern zurück zum Start der kleinen Tour und erinnern uns an die Worte von Ferry Porsche, der damals sagte: „Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, vom dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich ihn mir selbst zu bauen.“ Wie recht er doch hatte. Einen Tag später nimmt sein Sohn Wolfgang (80) Platz auf dem Fahrersitz. Mit dem 356-

001 führt er die Parade der „Rennsport Reunion“ an. Hinter der Nummer 1 fahren die seltensten Sportwagen der Porsche-Ära. Mittendrin ist auch ein 356er Speedster. Ganz in Rot. Nein, nicht ganz. Da gibt es



Schwarz-Rot-Gold - die Lackierung des 356er Porsche Speedsters deutet auf die Herkunft seines Besitzers Reinhard Riedel hin. Die Farben Weiß und Blau wären eindeutiger. Foto: Bögel

noch zwei dünne Streifen in Schwarz und Gold. Aber eigentlich könnten sie auch weiß-blau sein. Denn der Fahrer kommt aus Bayern. Er heißt Reinhard Riedel und ist Rentner. Sein Handwerk hat er in der Münchner Oberland-Garage gelernt und dann mit einer eigenen Werkstatt in der Nähe von San Francisco gekrönt. „Grüß mir die Heimat“, sagt er, bevor er sich in seinen Porsche schwingt und auf die Rennstrecke geht. „Das letzte Auto, das gebaut werden wird, wird ein Sportwagen sein“, sagte Ferry Porsche. Und auch da hatte er vermutlich recht.

Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

PORSCHE 356 „NR. 1“ ROADSTER

Baujahr: 1948
Motor: Vierzylinder Boxer
Hubraum: 1131 ccm
Leistung: 26 kW (35 PS)
Beschleunigung (0 – 100): 23,0 s
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h
Gewicht: 585 Kilogramm

V O L V O



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.

Jetzt bei uns bestellen.

Avalon Premium Cars GmbH

Moosacher Str. 56
80809 München

Tel. +49 (0) 89121532 200
volvocars-haendler.de/avalon