

# mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 01 · Februar 2025



### Neuer Glanz zum 100. Geburtstag

Lufthansa investiert 200 Millionen Euro, um zu alter Stärke zurückzukehren



### Interpretation einer Ikone

Der Opel Frontera ist jetzt ein Elektro-SUV



## MERCEDES CLA: KANN ER TESLA EINHOLEN?

750 KILOMETER REICHWEITE - ERSTE MITFAHRT IM NEUEN ELEKTRO-COUPÉ



Endlich wieder eine Limousine

Praxistest

Roadtrip durch Kalifornien

Erste Sitzprobe im neuen und voll elektrischen Mazda 6e

Kampfpriis aus China: MG bringt Hybrid-SUV für nur 22.900 Euro

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

## EDITORIAL

## TEASER



Schreibt für die mobile faszination: Rudolf Bögel  
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

vom Eis in die Wüste, vom Timmelsjoch auf den Tioga-Pass – diese Ausgabe der mobilen faszination bewegt sich zwischen den Extremen. Bei minus 14,5 Grad konnten wir an der österreichisch-italienischen Grenze in einem Prototypen des brandneuen Mercedes CLA mitfahren. Das kompakte Coupé ist der erste Vertreter einer völlig neuen Elektro-Generation. Angetreten, um Tesla vom Thron zu stoßen, Aufholjagd erfolgreich beendet. Solche Schlagzeilen wünscht man sich bei Benz. Ob das gelungen ist, das lesen Sie auf der Seite 5. Bleiben wir beim Schwaben-Stern: Der hat mit dem SL eine lebende Legende im Programm, wir konnten den Roadster in der kalifornischen Wüste testen. Das alleine wäre uns für eine Story zu wenig gewesen. Deshalb haben wir den Achtzylinder antreten lassen gegen eines der luxuriösesten Elektroautos, die es zur Zeit gibt. Gegen einen Lucid Air. Geboren in Kalifornien, gebaut in Arizona, finanziert von Saudi-Arabien. So lautet der Steckbrief des US-Herstellers. Wer das Duell der Duelle gewonnen hat, das lesen Sie auf der Seite 11. Weil wir gerade bei Legenden sind: Opel hat den Frontera neu aufgelegt (Seite 8) und auch beim zwischenzeitlich eingestellten Mazda6 gibt es einen Nachfolger - allerdings voll elektrisch (Seite 9). Zu einer aussterbenden Art gehören leider der Porsche Spyder RS und der Cayman GT 4 RS - warum man ihnen eine Träne nachweinen muss: vor dem Lesen der Seite 10 vorsichtshalber ein Taschentuch herrichten.

## 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:** Lufthansa, Opel, Mercedes  
Benz, Mazda, MG, Bögel

**Gestaltung:** SZ Medienwerkstatt

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

**Nächster Erscheinungstermin:** 14.04.2025

# Neuer Glanz zum 100.Geburtstag

Schönere Kabinen, besseres Essen – und endlich wieder pünktlich: So will die Lufthansa bei ihren Kunden landen

Alles wird besser – damit alle am Ende sagen können: Alles ist gut. Nach den schwierigen Post-Pandemie-Jahren will die Deutsche Lufthansa wieder zu alter Stärke zurückfinden. Mit einem Investment von rund 200 Millionen Euro in einen stabileren Flugbetrieb soll Fliegen wieder das werden, was es mal war.

sorgen. Sie wurden intensiv geschult – und das ist neu: auch für unterschiedliche Rollen und Positionen, falls es durch Krankheit oder Urlaub an bestimmten Stellen klemmt. Speziell für den Sommer will Ritter die Zuverlässigkeit der Airline mit längeren Umsteigezeiten von zehn



Ein A380-Airbus im Anflug auf München. Acht der „Airbosse“ sind hier stationiert. Fotos: Lufthansa

Der Traum vom Fliegen. Die Jahre 2023 und 2024 waren für die Lufthansa nicht besonders schön. Verspätungen ohne Ende, Flugausfälle, Stornierungen – da ging so mancher Kunde in die Luft, obwohl er gar nicht erst in die Luft gehen konnte. Mit diversen Sofortmaßnahmen will die Fluglinie jedoch wieder bei den Kunden landen und zu dem werden, was der Anspruch ist: Premium. Rechtzeitig zum Sommerflugplan und zu gleich zwei Unternehmens-Jubiläen. Am 1. April 1955 startete der innerdeutsche Betrieb der neuen Lufthansa nämlich wieder durch. Macht 70 Jahre. Die eigentliche Geburtsstunde war allerdings der 6. April 1926, als sich die Fluggesellschaften Deutscher Aero Lloyd AG und Junkers Luftverkehrs AG zur Deutsche Luft Hansa AG zusammenschlossen. Und spätestens bis zum 100-jährigen Geburtstag im nächsten Jahr will der Kranich dann wieder in

Minuten mehr pro Verbindung erhöhen. Zur Freude der Passagiere. Zehn Minuten länger als bislang bleiben auch die Flieger am Boden, für Reinigung, Tanken, Ein- und Aussteigen. Außerdem sollen Verbindungen, die besonders kritisch sind, weil sie oft von Luftraumengpässen betroffen sind, sogar eine Extra-Portion Zeit von 30 Minuten erhalten. Sogar auf Wachstum will die Lufthansa verzichten: Heuer will man nur um 3,5 Prozent zulegen, und käme damit nur auf eine Kapazität von 90 Prozent im Vergleich zum Vor-Pandemie-Jahr 2019. Was nützen pünktliche Flüge, wenn die In-frastruktur nicht stimmt? Lange Warteschlangen vor der Sicherheit sollen bald passé sein, wenn überall die blitzschnellen CT-Scanner installiert sind. CT steht für Computer Tomographie, die Technik ist schon aus der Medizin bekannt. In München sollen bald alle Schleusen damit



Mehr Platz und größere Bildschirme gönnt die Lufthansa auch ihren Passagieren in der Economy-Klasse.

neuem Glanz erstrahlen. Ganz oben auf der Prioritätenliste steht die Pünktlichkeit. Lufthansa-Airlines-Chef Jens Ritter erläuterte in München, was alles getan wurde und wird. Dreh- und Angelpunkt ist das Personal. 22 Prozent mehr Stations-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen für stabile Flugoperationen

Allegris heißt das neue Kabinenkonzept der Lufthansa: Wer will, kann in der Business-Klasse sogar eine Suite für zwei buchen.



Lufthansa-Airlines-Chef Jens Ritter, hier im Business-Class-Sitz, verspricht, dass die Fluglinie zu alter Stärke zurückkehren wird.

ausgestattet sein. Investiert hat die Lufthansa, die am Terminal 2 zu 40 Prozent beteiligt ist, auch in die Gepäckförderanlagen (22 Prozent größer) und in die Check-in-Bereiche (13 Prozent erweitert). Und schließlich geht es auch noch um adäquates Fluggerät, um pünktlicher und zuverlässiger in die Luft zu gehen. Dafür hat der Kranich alle acht A380-Flieger für das Drehkreuz München reaktiviert. Gerade eben kam die letzte Maschine „Mike-Alpha“ aus Manila vom Zwölf-Jahres-Check zurück. Ab Sommer fliegen sie nach Los Angeles, New York, Boston, Washington, Denver und Delhi. Um auf der sicheren Seite zu sein, heben nur sechs „Airbosse“ ab, zwei sind Reserve. Last but not least geht es bei den Qualitätsverbesserungen auch um die Kabine. Stichwort Allegris. Das neue Lounge- und Sitz-Konzept hält nach und nach Einzug in die A350-Flotte, die in München stationiert ist. Jetzt sind es 30 Langstreckenflieger, noch 14 weitere sollen folgen. Darunter die A350-1000, die bis zu 480 Passagiere mitnehmen kann.

Bis zum 100. Lufthansa-Jubiläum wird auch der Service noch mal neu gedacht. Schon im Sommer bietet die Airline kostenloses Messaging mit dem Smartphone jetzt auch auf der Langstrecke an. Über 180 Mitarbeiter beschäftigen sich mit jedem Detail – vom Teller bis zum Essen, Snacks, Kissen und Decke, wie CCO Heiko Reitz verriet. Auch hier lautet das Ziel: Am Ende wird alles gut – und wenn es noch nicht gut ist, dann ist es noch nicht das Ende. Stammt leider nicht von uns, sondern von Oscar Wilde. Rudolf Bögel



# Watt für ein Kombi!

Den Audi A6 e-tron gibt es erstmals als voll elektrischen Avant mit über 700 km Reichweite

**S**pät kommt er, aber er kommt. Aufgrund der bekannten Software-Probleme startet der neue elektrische Audi A6 e-tron als Limousine und als Avant zwar mit reichlich Verspätung, dafür aber wollen die Ingolstädter wieder mal eine echte Duftmarke in Sachen Technik setzen. Zum Marktstart bietet Audi den A6 e-tron mit vier verschiedenen Motorisierungen an. Los geht es mit dem 286 PS starken e-tron-Basismodell, gefolgt von der 367 PS leistenden performance-Variante. Beide werden über eine Maschine am Heck angetrieben. A6 e-tron quattro und S6 e-tron verfügen über einen zusätzlichen Antrieb an der Vorderachse und leisten allradgetriebene 428 PS respektive 503 PS. Bärenstark geht es deshalb auch von 0 auf Tempo 100: Wahlweise in 7,0, 5,4, 4,7 oder 4,1 Sekunden. Genauso schnell steigen aber auch die Preise: Das Basismodell, das nur über eine 83 kWh große Batterie verfügt (alle anderen 100 kWh) liegt noch bei 62.800 Euro. 75.600 sind es beim performance, der e-tron quattro kostet 79.800 und der S6 99.500. Für den Kombi muss man jeweils noch 1.650 Euro draufsatteln.

Zumindest vom Design her bietet Audi ziemlich viel. Die Front wächst optisch in die Breite, einmal durch den in Schwarz eingefassten Kühlergrill, und zweites durch die schmalen Tagfahrlichter, die vom Hauptscheinwerfer getrennt jetzt ganz flach unter der Fronthaube sitzen. Das zweite auffällige Merkmal ist der geschlossene Kühlergrill mit seinen steuerbaren Luftklappen. Hinten dominiert das durchgehende Lichtband, oben drüber in der Mitte liegen die erstmalig rot leuchtenden Audi-Ringe. Gibt es allerdings nur zusammen mit der teuren OLED-Technik. Dafür aber „spricht“ das Licht mit anderen Verkehrsteilnehmern. So warnt es zu Beispiel mit kleinen Dreiecken vor einem plötzlichen Stau oder nachfolgende Radfahrer, wenn die Türen geöffnet werden.

Die flache Linienführung des 4,94 Meter langen und 1,53 Meter hohen A6 e-tron (Kombi 1,49 m) zahlt natürlich auf die Aerodynamik ein. Der A6 e-tron Sportback erreicht einen cw-Wert von 0,21, der Avant liegt bei 0,24. Interessant ist dabei, welche Maßnahmen welche Reichweite bringen. Audi rechnet vor: Strömungsoptimierte Felgen und Reifen sorgen für sechs zusätzliche Kilometer, die verbesserte Kühlluftführung schon für zwölf- und die virtuellen Seitenspiegel immerhin noch sieben. Audi setzt auf ein kamerabasiertes System wie schon im ersten e-tron. Die Displays wurden diese Mal zwar besser in der Türfüllung integriert, so richtig natürlich ist die Blickrichtung aber immer noch nicht. Bei der Reichweite sollen bis zu 765 Kilometer drin sein. Der S6 soll auf 675 (647) Kilometer kommen, das Einstiegsmodell auf bis zu 627 km. Die offiziellen Verbrauchswerte bewegen sich zwischen 13,6 bis 16,7 kWh pro 100 Kilometern. Bei unseren ersten Fahrten mit dem A6 performance und dem S6 in Teneriffa konnten wir das nicht seriös überprüfen,

Audi sieht Rot: Die vier Ringe des Ingolstädter Autobauers werden zum ersten Mal in der Firmengeschichte beleuchtet. Fotos: Audi



Interieur-Klassiker: bei Audi Klavierlack und rote Ledersitze kann man für das Topmodell S6 ordern.

da wir nur auf steilen und kurvigen Bergstrecken unterwegs waren. Rauf auf 2.365 Meter und gleich wieder zurück auf Meereshöhe. Es fehlten Landstraßen und Stadtverkehr. Beim S6 lagen wir nach 140 flott gefahrenen Kilometern bei 20,6 kWh. Mit dem performance nach 100 Kilometern bei 22,4 kWh.

„Schuld“ an unsere hohen Testverbräuchen sind die Entwickler von Antrieb und Fahrwerk. Es ist zu verführerisch, dem A6 die Sporen zu geben, statt den vernünftigeren Effizienztest zu machen. Neben der Wucht der E-Motoren (Heckmaschine 580 Nm, Front 270 Nm Drehmoment) kommt die Würze von der präzisen und fein reagierenden Progressivlenkung, die Audi-typisch ein Genuss ist. Vergnüglich ist auch das Fahrwerk, das es in zwei Ausführungen gibt. Mit Stahl- oder aufpreispflichtig mit Luftfederung. Letztere schluckt sogar die monströsen Asphaltbuckel weg, die auf den Kanaren für die Einhaltung des Tempolimits sorgen. Kurze Nicken beim Rauffahren, kurzes Nicken beim Runterfahren. Ab in die Horizontale - war was? Großzügig legt man bei Audi die Elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) aus. Da geht es im Sportmodus bis an die Grenzen, fast schon ins Driften. Ist Absicht, sagen die Entwickler, der Fahrer soll nicht bevormundet werden. Heißt in der Praxis: Der A6 e-tron macht einen Heiden Spaß. Den sollte es auch an der Ladesäule geben. Erfreulicherweise hat Audi den A6

mit Plug & Charge ausgestattet. Und die 800 Volt-Technik will Ladegeschwindigkeiten bis zu 270 kW ermöglichen. Damit soll der größere Audi-Akku in 21 Minuten von zehn auf 80 Prozent geladen werden.

Kommen wir zum Innenleben: Dank des Radstandes von 2,95 Metern bietet der A6 auch größeren Menschen ausreichend Platz. Der Kofferraum fasst klassenüblich zwischen 522 und 1.422 Liter im Avant, im Sportback sind es 522 und 1.330 Liter. Auch das Raumgefühl ist bestens, dank des durchgehenden Glashimmels, den man mithilfe von Flüssigkristallen verdunkeln kann. Den digitalen Vorhang zieht man entweder ganz zu oder teilt das Glasdach in transparente und blickdichte Elemente. Eine nette Spielerei. Das Cockpit mit seinen 11,9 Zoll großen Digital-

Tacho und dem 14,4 Zoll großen Infotainment-Bildschirm kennt man so schon aus dem Q6 e-tron oder aus dem neuen A5. Unterstützt wird der Fahrer durch ein noch größeres Head-up-Display mit Augmented-Reality-Features. Da sind zum Beispiel

die blauen Pfeile, die genau in die Straße huschen, in die man abbiegen muss. Oder die digitale Tempo-Angabe, die je nach Beschleunigung oder Bremsvorgang größer oder kleiner wird.

Das mit Stoff-Dekoren, Klavierlack-Elementen und Kunstleder aufgehübschte Interieur wirkt wertig. Billiges Plastik findet sich auch im A6, allerdings dort, wo man es normalerweise nicht bemerkt. Zum Beispiel in den Stautaschen der Innentüren oder im Kofferraum. An anderer Stelle hat man sich wesentlich mehr Mühe gegeben. Die Türen mit Soft-Closing zum Beispiel zeigen (Luxus-) Klasse. Und auch das Öffnen der Heckklappe mit einem gezielten Tritt unter die Heckschürze ist praktisch. Zärtlicher geht es bei der Frontklappe zu. Um den Frunk (27 Liter) zu entriegeln, muss man erst die Haube streicheln. Die Sinnfrage stellen wir an dieser Stelle lieber nicht.

Unser Fazit zum Audi A6 e-tron: Gelingt den Ingolstädtern mit dem A6 e-tron der große Wurf, oder bleibt es doch nur bei einem kleinen Einwurf? Das ist hier die Frage. Positiv sind die herausragenden Fahreigenschaften, das digitale Angebot mit einem Head-Up-Display der nächsten Generation und die großzügigen Platzverhältnisse. Negativ ist der hohe Preis, der weit über dem eines Verbrenners liegt. Jetzt entscheiden die Käufer.

Rudolf Bögel

Der Kühlergrill des Audi A6 e-trons ist geschlossen, die schmalen Tagfahrlichter wandern nach oben, der Hauptscheinwerfer liegt darunter in der schwarzen Spange.



## NEUVORSTELLUNGEN



# Einmal ist keinmal

Erstkontakt mit der britischen Sportwagenmarke – warum wir nach Testfahrten mit Vantage und DBX 707 mehr wollen

Erstkontakt mit der britischen Sportwagenmarke – warum wir nach Testfahrten mit Vantage und DBX 707 mehr wollen

nehmen. Aber starten wir mit dem Aston Martin Vantage. Die eigenständige Modellreihe kam 2008 auf den Markt, und wurde einer Radikalkur unterzogen. Mit 665 PS hat er 155 mehr als der Vorgänger, das Drehmoment steigt auf bärenstarke 800 Newtonmeter (Nm). Da haben die Briten eine große Schippe draufgesattelt und schicken den neuen Zweisitzer hinaus auf die Straße, um sich endlich mit Porsche Turbo oder SL 63 AMG duellieren zu können. Schon beim ers-

Schönheit mit zwölf Zylindern, aber nur zwei Sitzen. Der Aston Martin Vanquish ist ein elegantes Kraftpaket. Fotos: Aston Martin

ten Anlassen und dem Tritt aufs Gaspedal wissen wir: Die Vier-Liter-Biturbo-Maschine ist ein Viech. Orchestriert wird die Leistung von einer standesgemäßen Auspuffanlage, die auf die Pauke haut, Trompeten-Soli herauskitzelt oder einen Basslauf hinlegt, der tief unten im Magen detoniert. Das Drehmoment lässt sich nicht lange bitten und legt schon bei 2.750 U/min die Ohren an. Der Vantage ist kein Sportwagen, das ist ein Katapult. In 3,5 Sekunden schleudert es uns auf Tempo 100. Entscheidend ist aber, wie der Zweisitzer mit dem Heckantrieb um die Kurven geht. Großen Wert legten die Konstrukteure auf die Verbesserung der Karosserie-Steifigkeit. Sie wurde unter anderem mit neuen Streben ergänzt und das zählt auf das Kurvenverhalten ein. Den Vergleich mit Porsche, AMG und Co. muss der Brite definitiv nicht scheuen: Weder bei der Lenkung noch beim Fahrwerk, das mit neuen adaptiven Dämpfern ausgestattet wurde und blitzschnell auf die Veränderungen der Fahrbahn reagiert. Gut sieht er auch noch aus der neue Vantage – der Kühlergrill wirkt gierig, so als ob er die Straße verschlucken möchte. Ein Asphalt-Wegsauger, der richtig Spaß macht und – vorausgesetzt man hat so viel Geld – dasselbige auch Wert ist. Mit 198.000 Euro liegt er auf dem Niveau der illustren Konkurrenz.

Das gilt auch für den DBX 707. Der will mit Lamborghini Urus oder Bentley Bentayga konkurrieren – und war bis zum Erscheinen des Ferrari Purosangue (725 PS), Titelträger in der Kategorie der stärksten Verbrenner-SUVs. Immerhin 707 Pferdestärken bringt der DBX auf die Straße mit samt 900 Nm Drehmoment. Ob das vernünftig ist oder nicht – auf jeden Fall ist es satt. Muss es auch sein, weil das SUV mit 2.245 Kilogramm



Erstbegegnung mit einem Aston Martin. Autor Rudolf Bögel und das Modell Vantage, das mit 155 PS aufgepeppt wurde und jetzt mit 655 PS satt im Futter steht.

einiges an Hüftspeck mitbringt. Trotzdem zieht das Fünf-Meter-Teil dem Vantage davon. 3,1 Sekunden von 0 auf 100 – wenn diese Masse unter Mithilfe des Allrad-Antriebs in Schwung kommt, gibt es kein Halten mehr. Möchte man meinen, aber die elektronischen Stabilitätskontrollen bringen die Wuchtbrumme immer wieder schnell in die Balance. Das ist wahrer Luxus. Fettes Auto, schlankes Fahrerlebnis. Üppig wird es auch beim Interieur, sofern man will. Dann kommt die Abteilung „Q by Aston Martin“ und macht alle Wünsche möglich – von Rauch-Eiche über Ziricote-Holz bis hin zu Titan-Gewebe. Unser DBX war Ton in Ton.

Eine Orgie in Rot – wer keine Angst vor knalligen Farben hat, der fühlt sich bei diesem Interieur im Aston Martin DBX wohl.

Rotes Leder mit knallrotem Leder. Wer da jetzt bestimmte Assoziationen hat: Ein Schelm, der Böses dabei denkt. Kommen wir zum eigentlichen Objekt der Begierde. Dem Vanquish. Als wir den Sportwagen zum ersten Mal sehen, und das passiert uns selten, stockt uns der Atem. Was für eine Schönheit. Atemberaubende, fließende Formen, die sich über 4,85 Meter Karosserie erstrecken. Dicke Schultern, flache Fronthaube, dazu ein mächtiger Kühlergrill – das ist mal ein Sportcoupé mit Charakter. Der Vanquish schöpft seine monströse Kraft (835 PS, 1000 Nm Drehmoment) aus einem V12-Motor mit 5,2 Litern. 3,3 Sekunden von 0 auf 100 – hier reiht er sich zwischen DBX und Vantage ein. Um uns nicht gleich zu verlieben, werfen wir einen Blick auf das Preisschild, das mit 386.000 Euro ziemlich schnell die Schmetterlinge im Bauch vertreibt. Unser Fazit. Das erste Mal Aston Martin war einmalig gut – hoffentlich gibt es ein zweites Mal. Denn, wie heißt es so schön? Einmal ist keinmal. rdf



Die volle Breitseite bietet die Digitalkamera im Außenspiegel. So kann man ganz genau sehen, wer sich neben dem Fahrzeug befindet, in diesem Fall ein Radfahrer. Foto: Bögel

wirkt trotzdem nicht billig. Je nach Ausstattung besteht die Bildschirmlandschaft aus bis zu zwei 12,3-Zöllern mit hoher Auflösung und schneller Reaktionszeit. Der digitale Tacho ist überfrachtet

mit allerhand Grafiken. Beim Ganghebel, der an einen Schubregler aus einem Flugzeug erinnert, fragen wir uns: Wer hat da bei wem geklaut? Richtig ist, es gibt ihn schon im Renault Espace. Eine Besonderheit sind Kameras, die nicht nur den toten Winkel egalisieren, sondern die Seitenansichten zeigen. Gut beim Abbiegen, aber auch wenn man aus einer Parklücke herausrangieren muss. Unser Fazit: Schon in der Basisausstattung zeigen sich die Chinesen generös – da können sich andere Hersteller eine Scheibe Peking-Ente abschneiden. Bei Antrieb und Fahrwerk gibt es kaum was zu lästern. Wenn jetzt noch die nervigen und übermüßigen Fahrassistenten an die Leine gelegt werden, dann bleibt fast nichts mehr übrig, um rumzuckern. rdf

Auch MG setzt auf SUVs: Der ZS Hybrid+ tritt in der gleichen Klasse wie der VW T-Roc an, sieht gut aus und kostet als Basismodell gerade mal 22.990 Euro. Foto: MG



## NEUVORSTELLUNGEN

# Das erste 1-Liter Auto im E-Zeitalter

Mit einem Verbrauch von 12 kWh und einer Reichweite von über 750 Kilometern soll der Mercedes CLA Tesla vom Thron stoßen



Es isig weht der Wind über das Timmelsjoch. Einsam und weiß liegt die Passstraße vor uns. Am höchsten Punkt auf 2.474 Metern Höhen endet sie abrupt. Nix Italia. Winterrampe. Es ist 9 Uhr morgens und mit 14,5 Grad minus immer noch bitterkalt. Langsam nähert sich ein orange-roter Fleck aus der Schneewüste und schlängelt sich die Serpentina

trimmt“ sagt er. Und das fängt beim Akku an. Viel Reichweite braucht viel Batterie. Viel Batterie wiegt auch ziemlich viel. Und Gewicht wiederum kostet Reichweite. Ein Teufelskreis, den Mercedes beim CLA zu durchbrechen versucht. Mit einer neuen Akkugeneration zum Beispiel. Bei der großen Batterie mit einem nutzbaren Energiegehalt von 85 kWh wurde die Zellchemie so verändert, dass sich die Energiedichte um 20 Prozent erhöht hat. Schöner Nebeneffekt: Die Akkukosten sinken um bis zu 30 Prozent. Umgesattelt hat Mercedes auch auf das leistungsfähige 800-Volt-System. Dadurch lässt sich der CLA mit bis zu 320 kW aufladen. Was das bedeutet? Als griffigen Wert gibt Mercedes „300 Kilometer Reichweite in zehn Minuten“ an.



Testfahrten auf Schnee und Eis. Hier muss der noch voll getarnte Mercedes CLA zeigen, was er unter Extrembedingungen drauf hat.

hoch. Camouflage. Noch dürfen wir den neuen Mercedes CLA nicht in seiner ganzen Pracht sehen. Aber mitfahren können wir schon. Ziemlich exklusiv – was in diesem Fall keine Wichtigkeit ist, sondern tatsächlich spannend. Denn der CLA ist das erste Fahrzeug der neu entwickelten Elektro-Generation von Mercedes. Sie steht auf der neuen MMA-Plattform, auf der auch der neue CLA Shooting Brake, sowie die SUVs GLA und GLB gebaut werden sollen. Ist es aufgefallen? Die EQ-Modelle sind Geschichte, jetzt heißt ein Mercedes wieder so, wie er heißen muss. „Effizienz ist die neue Währung“, sagt Timo Stegmaier, der am Steuer des CLA sitzt. Der Ingenieur ist als Senior Manager Electric Drive System der Ober-Guru der E-Antriebe von Mercedes-Benz. In seinem Team wurde auch der Technologieträger Vision EQXX entwickelt, der mit einer Batterieladung über 1.200 Kilometer schafft. Wenn Effizienz die neue Währung ist – wo liegt da der aktuelle Kurs beim CLA, wollen wir wissen. „Das Ziel war ein Verbrauch von 12 kWh auf 100 Kilometern“, meint der Ingenieur, „und diesem Ziel haben wir von Anfang an alles untergeordnet“ 12 kWh, das wäre so etwas wie das erste 1-Liter-Auto im Elektrozeitalter. Mit einer Reichweite von über 750 Kilometern würde man auch am Thron von Tesla rütteln.

Während Stegmaier auf Schnee und Eis die letzten Testkilometer mit dem auch innen komplett getarnten CLA absolviert, lässt er sich zumindest ein wenig in die Entwickler-Karten blicken. „Wir haben das komplette System auf Effizienz ge-

Erste Mitfahrt im brandneuen Mercedes-Benz CLA: Autor Rudolf Bögel bei minus 14,5 Grad auf der gesperrten Timmelsjoch-Straße.

Booster, der sofort auf Zack ist. „Der Wirkungsgrad unseres Antriebs“, meint Stegmaier, „liegt auf der Langstrecke bei 93 Prozent von der Batterie bis zum Rad.“ Auf die Effizienz zählt auch die Rekuperation ein, die bis zu 200 kW in das System zurückspeisen kann. Fast alle Bremsvorgänge sollen im Alltag mit dem Stromgenerator absolviert werden. „Wir gewinnen sogar Energie zurück, wenn das ABS läuft“, erzählt der Chef-Stromer von Mercedes. Nur beim Thema Aerodynamik wird er wortkarg. Hier wurde um jede Ziffer hinter dem Komma gekämpft, mehr wird nicht verraten vor der Weltpremiere im Frühjahr. Elektro hin, Effizienz her – Mercedes setzt beim neuen CLA, der nach dem Wegfall von A- und B-Klasse ja den Einstieg in die Mercedes-Welt bedeutet, auch auf einen herkömmlichen Mild-Hybrid-Antrieb. Hauptakteur ist ein 1,5-Liter-Vierzylinder, den es zunächst mit 136, 163 oder 190 PS geben soll. Er wird von einem 20 kW starken Elektromotor im eigenen Haus unterstützt, der dank einer Rekuperation von 25 kW und einer 1,3 kWh großen Batterie im innerstädtischen Bereich sogar voll elektrisch fahren kann. Damit ist der knapp 4,80 Meter lange Viertürer auch eine Option für Elektro-Skeptiker oder für Menschen, die nicht ganz so viel Geld ausgeben wollen. Denn bei aller Euphorie darf man nicht vergessen, dass es neben der neuen Währung „Effizienz“ ja auch noch die alte Währung gibt, die beim Autokauf auf den Tisch gelegt werden muss. Und hier dürfte sich auch entscheiden, ob der rein elektrische Mercedes CLA tatsächlich zum Gamechanger wird, oder ob ein hoher Verkaufspreis nicht doch noch zum Spielverderber wird. Rudolf Bögel



Die Aerodynamik spielt bei Elektroautos eine ganz besondere Rolle. Getestet wird zunächst wie immer im Labor, in diesem Fall im Windkanal. Fotos: Mercedes Benz

Manch einer hat schon das automobilen Abendland untergehen sehen, begraben unter einem gelben Elektro-Tsunami aus dem Reich der Mitte. Die große Flut ist zwar bislang ausgeblieben, aber es gibt einige Wellen, die so manchen deutschen Autohersteller beunruhigen dürften. Zum Beispiel die Marke mit den zwei Buchstaben M und G. Als Morris Garages (daher auch die Abkürzung) anno 1923 in Oxford gegründet, gehört MG mittlerweile dem größten chinesischen Hersteller von Fahrzeugen, Motorrädern und Autoteilen – der SAIC Motor Company. Fünf Millionen Autos hat SAIC 2023 weltweit verkauft, davon 560.000 Fahrzeuge in Europa. Ganz neu auf dem Markt ist der MG ZS Hybrid+. Er tritt in der Liga von VW T-Roc, Hyundai Kona und Nissan Qashqai an und setzt gleich mal eine Duftmarke beim Preis. Das Basismodell kostet schlanke 22.990 Euro und hat mit Halogen-Scheinwerfern und Rückfahrkamera sowie zwei 12,3 und 10,25 Zoll großen Displays (Tacho und Infotainment) auch schon einiges zu bieten.

Unter der ansehnlichen Motorhaube des ZS verrichten gleich drei Maschinen ihren Job: Ein 1,5-Liter-Benziner (102 PS), ein E-Motor (136 PS) und ein Generator für die Stromerzeugung, der die Bremsenergie nützt. Die Systemleistung liegt bei 197 PS, der Spurt von 0 auf 100 hat sich nach 8,7 Sekunden erledigt. Na ja – geht so, denken wir uns, treten auf das Gas und freuen uns auf

# Preiskampf: Die Ansage aus China

Mit dem ZS Hybrid+ zeigt MG, wie man ein modernes und trotzdem günstiges Auto für 22.990 Euro baut

den prächtigen Abzug von unten heraus. Sanft schaltet sich der Verbrenner hinzu, wenn die gespeicherte Energie im 1,83 kWh großen Akku verbraucht ist. Erst bei hoher Last reagiert der Motor unwillig und wehrt sich lautstark gegen die höhere Drehzahl. Umgesetzt wird die Kraft über eine Dreigang-Automatik auf der Vorderachse. Der Front-Antrieb hat ordentlich Traktion, allerdings mag er keine feuchten Fahrbahnen. Da rutschen die Reifen gerne mal durch, wenn man aufs Gas geht. Der Verbrauch soll bei 5,1 Litern Benzin liegen. Obwohl wir fast ausschließlich in der Stadt unterwegs waren und so die Stärken des Hybridsystems ausgespielt haben, konnten wir diesen Wert nicht erreichen. 6,3 Liter standen auf dem Display. Die Lenkung ist leichtgängig, das Fahrwerk gutmütig, manchmal ein wenig unruhig, wenn es über Gullydeckel und Fahrbahnkanten geht. Bodenwellen steckt es gut weg, die Nick-Bewegungen halten sich in engen

Grenzen. Auffällig ist der gute Wendekreis – auch nicht selbstverständlich bei einem Auto mit einer Länge von 4,43 und einem Radstand von 2,60 Metern. Mit 1,81 Metern Breite und 1,64 Meter Höhe bietet der MG ZS Hybrid+ ordentlich Platz für zumindest vier Passagiere. Der fünfte müsste sich schon ziemlich hineinfallen, es sei denn, es handelt sich um ein Kind. Hinter der Heckklappe gibt es je nach Bestuhlung Platz für 443 bis 1.457 Liter. Eingeladen wird ohne störende Kante, dank des doppelten Bodens.

Das Interieur ist, wie das ganze Auto, gut verarbeitet. Kein Wunder, schließlich produziert SAIC in seinen chinesischen Werken auch Volkswagen-Modelle. Und warum sollten sie das Autobauen ausgerechnet bei den eigenen Produkten verlernen? Plastik ist im Reich der Mitte auch keine unbekanntes Zutat im Fahrzeugbau. Im MG wird es auch verwendet – aber irgendwo müssen die Kosten ja eingespart werden. Das Ambiente



Nutzfahrzeuge

# Reisemobilität, neu definiert

Mit dem neuen California Beach, California Ocean  
oder dem Grand California



## Der neue California Beach Tour

2.0 l TDI SCR 110 kW 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe  
Radstand: 3.124 mm LÜ

Energieverbrauch (kombiniert): 6,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 174 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: F.  
Lackierung: Candy-Weiß; Ausstattung: Raven-Sandwick

Leasing-Sonderzahlung: 5.950,- €  
Vertragslaufzeit: 48 Monate  
Jährliche Fahrleistung: 10.000 km

### Ausstattung:

Multifunktionskamera, Spurhalteassistent „Lane Assist“, Einparkhilfe im Front- und Heckbereich, Notrufsystem eCall, Radio „Ready 2 Discover“, Sprachassistent IDA und elektronische Sprachverstärkung, Geschwindigkeitsbegrenzer und „Intelligent Speed Assist“, Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung, Verkehrszeichenerkennung, Mobiltelefon-Schnittstelle, LED-Hauptscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, Aufstelldach manuell, mit 3 Fenstern und einer Frontöffnung u.v.m.

**359,- €**

mtl. Leasingrate<sup>1</sup>

## Der neue California Ocean

2.0 l TDI SCR 110 kW 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe  
Radstand: 3.124 mm LÜ

Energieverbrauch (kombiniert): 6,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 177 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: G.  
Lackierung: Candy-Weiß; Ausstattung: Raven-Sandwick

Leasing-Sonderzahlung: 6.950,- €  
Vertragslaufzeit: 48 Monate  
Jährliche Fahrleistung: 10.000 km

### Ausstattung:

Innenbeleuchtung an Aufstelldach, Heckklappe und Sommerküche und Ambientebeleuchtung am Dachrahmen, Sprachassistent IDA und elektronische Sprachverstärkung, Geschwindigkeitsbegrenzer und „Intelligent Speed Assist“, Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung, Verkehrszeichenerkennung, Multifunktionslederlenkrad mit Schaltwippen, Einparkhilfe im Front- und Heckbereich, Spurhalteassistent „Lane Assist“ u.v.m.

**499,- €**

mtl. Leasingrate<sup>1</sup>

## Grand California 600

2,0 l TDI EURO VI-e SCR 120 kW Frontantrieb  
8-Gang-Automatikgetriebe, Radstand: 3.640 m

Energieverbrauch (kombiniert): 9,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 253 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: G.  
Lackierung: Candy-Weiß; Ausstattung: Palladium

Leasing-Sonderzahlung: 0,- €  
Vertragslaufzeit: 48 Monate  
Jährliche Fahrleistung: 10.000 km

### Ausstattung:

Verkehrszeichenerkennung, Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung, Digital Cockpit Pro, Spurhalteassistent „Lane Assist“, Berganfahrassistent, Geschwindigkeitsbegrenzer, Front Assist mit Warnen und Bremsen auf Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer, Einparkhilfe im Front- und Heckbereich, Ledermultifunktionslenkrad mit Tiptronic, Tagesfahrlichtschaltung mit Assistenzfahrlicht u.v.m.

**399,- €**

mtl. Leasingrate<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. Angebot gültig bis auf Widerruf. Bonität vorausgesetzt. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer, zzgl. Bereitstellungs-kosten. Stand 02/2025. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.



Besuchen Sie uns auf der f.re.e!  
19. - 23. Februar 2025  
Halle B4, Stand 101

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Nutzfahrzeug-  
zentrum München  
Karl-Schmid-Str. 12  
81829 München  
Tel. 089 48001795

Volkswagen Zentrum  
München  
Landsberger Straße 240  
80687 München  
Tel. 089 411140140

**MAHAG**  
Volkswagen Nutzfahrzeuge München

[www.mahag-nutzfahrzeuge.de](http://www.mahag-nutzfahrzeuge.de)

## NEUVORSTELLUNGEN

# Rückkehr einer Legende

Mit dem Frontera bringt Opel ein Elektro-SUV unter 30.000 Euro und mit einer Reichweite von 300 Kilometern

**D**a stehen wir nun – vor dem neuen Frontera, mit gemischten Gefühlen. Großer Name mit großer Vergangenheit, aber ganz anderes Auto. Sogar als Siebensitzer gibt es ihn – allerdings nur in der Hybrid-Variante. Das Elektromodell hat wegen der Batterie keinen Platz für die 800 Euro teure dritte Sitzreihe. Letzteres hat einen E-Motor auf der Vorderachse, 113 PS und 125 Nm Drehmoment. Die Mild-Hybrid-Variante kann man wahlweise mit einem 100 oder 132 PS starken Gespann aus einem 1,2-Liter-Benziner und einer E-Maschine bestellen. Diese Fronteras kosten 23.900 oder 25.700 Euro – der elektrische kommt auf 28.990 Euro.

Bei unseren Testfahrten haben wir uns auf den elektrischen Frontera konzentriert. Wie sieht er aus? Vorne das neue Opel-Gesicht mit Visier-Optik, hinten keck und knackig – Anleihen an den alten Frontera sucht man vergeblich. Die LED-Scheinwerfer sind Serie, Matrix-Licht zu teuer. Gespart hat man auch beim Interieur. Zwar verdeckt die ein oder andere Stoffbahn das Hartplastik, aber grundsätzlich gilt: schon ziemlich viel Plaste und Elaste. Das Cockpit besteht bei der teureren GS-Ausstattung aus zwei 10 Zoll großen Bildschirmen. Im Basismodell ersetzt ein Klemmbrett das zweite Display. Hier kann man sein Smartphone befestigen und via Bluetooth mit dem Fahrzeug verbinden: quasi Apple Car Play – nur andersherum. Großzügig sind die Platzverhältnisse. Das fängt bei den großen und weit aufschwingenden Türen an. Zwar muss man mit einer Körpergröße von 1,75 Metern schon sein Hauptbeugen, um auf den hinteren Reihen Platz zu nehmen, aber wenn man mal sitzt, dann sitzt man gut. Große Klappe – aber viel dahinter: Der Kofferraum des Frontera verschlingt 400 bis 1.600 Liter. Die Ladekante hat mit 78 Zentimetern eine angenehme Höhe, und es gibt einen doppelten Ladeboden. Aus der Zeit gefallen ist der Zündschlüssel, den man noch richtig altmodisch ins Zündschloss stecken und drehen muss. Komisch für ein Elektroauto, bei den meisten Modellen legt man nur die Fahrstufe ein, löst die Fußbremse und schon geht's los. Rabimmel, rabammel – schon meldet sich die EU lautstark. Der Warnton ab einem km/h zu viel ist ja verpflichtend. Opel sei Dank, kann man das mit einem einzigen Knopfdruck ausstellen. Danke Opel, aber warum gibt es denn keine Verbrauchsangaben? Nur Restreichweite und Akkustand zeigt das System an.

Eine Spurt- und Sportgranate ist der Frontera nicht. Knapp 12 Sekunden von 0 auf 100 – mehr muss man nicht sagen. Aber es fühlt sich dank Elektroantrieb besser an. Das trifft auch auf das Stahl-Fahrwerk zu. Hier haben die Entwickler echt gute Arbeit geleistet. Das immerhin 1,66 Meter hohe, aber nur rund 1,5 Tonnen schwere SUV wankt tatsächlich nicht in den Kurven. Gleiches gilt für Nickbewegungen, wenn an scharf bremsen muss – der Frontera steht seinen Mann. Straßenunebenheiten oder Kanten bügelt der Opel fast schon humorlos weg. Da kann man nicht motzen, ebenso wenig wie über die präzise Lenkung,



die jederzeit gute Rückmeldung von der Straße gibt. Von daher fällt unser Fazit positiv aus: Dieser Opel bietet guten Fahrspaß zum überschaubaren Preis. Die Platzverhältnisse sind großzügig. Leichte Schwächen haben wir

bei der Reichweite entdeckt, Langstrecken möchte man damit nicht bewältigen, auch weil das Schnellladen mit maximal 100 kW funktioniert. *rdf*

Als Familientaxi tauglich ist der neue Opel Frontera, wenn man ihn mit sieben Sitzen ausrüstet. Geht aber nur beim Hybrid-Modell. Fotos: Opel

Das Cockpit des Fronteras ist auf Wunsch mit zwei 10-Zoll-Bildschirmen ausgerüstet. Die Bedienung ist nicht immer einfach.



## Grandi Emozioni

Warum der stärkste, aber rein elektrische Abarth trotzdem Spaß macht und was Carlo dazu gesagt hätte

**E**in Elektro-Auto ein echter Abarth? Was würde Karl Abarth dazu sagen? Sorry Carlo natürlich. Auf seinen italienischen Vornamen legte er Wert: der gebürtige Wiener, Gründer der sportlichen Kult-Marke, erfolgreicher Rennfahrer und genialer Konstrukteur. Mit aufgemotzten kleinen Autos verdiente Abarth in den 50er- und 60er-Jahren richtig viel Geld. Der Fiat 600 war die perfekte Basis für unzählige Abart(h)en – darunter auch ein gewisser 850 TC. 60 Jahre danach spielt der Oldtimer wieder eine bedeutende Rolle. Denn sowohl das Haifischmaul, das damals einen zusätzlichen Kühler beherbergte, als auch ein markanter Heck-Spoiler, der aus einer aufgestellten Motorhaube bestand, feiern im 600e Abarth ihre Auferstehung. Federführend bei der Entwicklung des 4,19 Meter langen „Skorpions“ war neben

den Abarth-Experten auch die Rennsport-Abteilung von Stellantis. „The most Abarth ever“ – dieser ambitionierte Anspruch schwebte über dem Projekt. Überarbeitet wurden alle Komponenten, die für eine gute Performance wichtig sind. Los ging es bei Karosserie und Aerodynamik. Der Skorpion liegt 25 mm tiefer, die Spur ist vorne 30 mm breiter, hinten 25 mm. Dazu kommen ein eckiger und durchströmter Dachkantenspoiler und die gestreiften schwarzen Stoßfänger – schon sieht der 600er richtig bullig aus. Im Serienfahrzeug werkeln 156 PS. Beim Abarth sind es 240 oder sogar 280 PS. Je nach Modell. Der schärfere „Scorpionissima“ wird allerdings nur 1.949 Mal gebaut. Die Zahl ist eine Hommage an das Gründungsjahr der Marke. Natürlich ist der Ober-Skorpion um 0,3 Sekunden schneller beim Spurt auf die magische Tempo-

100-Marke: 5,9 Sekunden sind es am Ende. Die Power kommt ausschließlich auf die Frontachse. Um hier für eine saubere Traction zu sorgen, setzen die Entwickler auf ein mechanisches Torsen-Sperrdifferential, das die Antriebsmomente zwischen den beiden Reifen verteilt. Und siehe da: Die Beschleunigung geht verlustfrei vonstatten, keine schubbernden Reifen auf der feuchten Fahrbahn – und aus den Kurven heraus beschleunigt der Abarth präzise und sauber. Der Nervenkitzel am Limit zu sein, wird vom ESC noch unterstützt, das im schärfsten Modus „Scorpion Track“ sogar kontrolliertes Driften erlaubt. Quietschende Reifen, pochende Herzen, schwitzende Hände – wem hier die Emotion fehlt, der sollte erwägen, eine Sitzung mit seinem Psychiater anzuberaumen wegen Verdachts auf Gefühllosigkeit.

Ach ja, fast hätten wir es vergessen: Der Abarth ist ein Elektro-Auto. Seine Batterie ist mit 51,5 kWh (netto) nicht sonderlich groß und soll für Reichweiten um die 320 Kilometer gut sein. In der Praxis ist das bis zu einem Drittel weniger. Gerade wenn man den Abarth scheucht, was ja im Sinne des Erfinders ist. Deshalb sind die Verbrauchsangaben mit 18,6 kWh hypothetisch.

Beim Aufladen geht es mit 100 kW zur Sache (DC) – das ist schlechter Durchschnitt. Hätte Carlo der Schmähe gefallen, den das Auto ausstrahlt mit solch extrovertierten Lackierungen wie „Acid Green“ oder „Hypnotic Purple“? Wie hätte er den Soundgenerator gefunden, den es nur im „Scorpionissima“ gibt und der so klingt, als ob man einen Achtzylinder mit einem Raumschiff gekreuzt hätte? Wir wissen es nicht und werden es auch nie erfahren. Wir können nur sagen: Wenn Abarth schon elektrisch werden muss, dann geht es nur so. *rdf*



Als Turismo leistet der Abarth 600e immerhin schon 240 PS, Tempo 100 schafft er in 6,2 Sekunden. Der teurere „Scorpionissima“ lässt 280 PS auf die Straßen los. Foto: Abarth

# Schöner Stromern

Endlich kein neuer SUV: Mazda bringt mit dem 6e eine todschicke Elektro-Limousine

Innen Chinese – außen extravaganter Japaner: Schon seit 20 Jahren pflegt Mazda eine enge Kooperation mit der Chongqing Changan Automobile Company. Seit 2012 stellt ein 50:50-Joint Venture Modelle wie den CX-5 oder den CX-30 her. Und jetzt haben die beiden Partner ein gemeinsames Auto entwickelt. Den Mazda EZ-6, wie er im Reich der Mitte heißt, oder den Mazda6e wie er in Europa verkauft wird.

Nichts für ungut, aber Gott sei Dank hat dieser Stromer nichts zu tun mit dem typischen China-Look. Die Mittelklasse-Limousine ist von der Optik her ein echter Mazda, vielleicht einen Tick extravaganter. Die Front mit der großen, nachts beleuchteten Spange unterhalb des Kühlers lässt das Auto auf der Straße schweben, während das kurze Heck mit dem ausfahrbaren Flügel einen knackigen Kontrapunkt setzt. Ob uns der Lichteffekt in den Fahrzeugseiten an „die Gischt eines über das Wasser schießenden Schnellbootes“ erinnert, wie uns das Mazda-Design weißmachen will? Nun ja!

Aufgeräumt, ruhig und klar präsentiert sich das Interieur. Japanischer Wohlfühlfaktor mit bequemem Gestühl und einer stattlichen Bild-



Wiederbelebung für den Mazda6: Die zwischenzeitlich eingestellte Limousine kommt als eleganter Verbrenner zurück. Fotos: Mazda

schirmlandschaft, die schon in der Serie erhältlich ist. 10,25 Zoll misst der digitale Tacho, stattliche 14,6 Zoll das individualisierbare und mit Gestensteuerung ausgestattete Infotainment-Display. Noch größer ist das Head-up-Display. Es misst 50 Zoll und wird von Augmented-Reality-Features bei der Navigation unterstützt. Nun aber zur Hardware der Elektro-Limousine. Und damit gleich zum wichtigsten, zum Diridari wie man in Bayern sagt, also zum Geldbeutel. Mit 45.000 Euro für das bereits gut ausgestatte-



Hellbraunes Nappaleder bietet die Ausstattungslinie „Takumi Plus“. Das Interieur-Design ist unaufgeregt und ziemlich wohnlich.

te Basismodell setzt Mazda ein Ausrufezeichen. Dafür gibt es ein geräumiges Auto, 4,92 Meter lang, 1,89 Meter breit und 1,49 Meter hoch, bei

einem Radstand von 2,90. Der Kofferraum hinter dem Schrägheck hat Platz für 330 Liter, bei umgeklappten Rücksitzen sind es 700.

Zunächst wird es den Mazda6e nur als Elektro-Auto geben. Auch bei Allrad heißt es: Fehl-anzeige. Die beiden Varianten, Mazda6e 258 und Mazda6e Long Range, werden jeweils an der Hinterachse angetrieben, wahlweise mit 258 oder 245 PS und 320 Nm Drehmoment. Dazu gibt es Akkus mit Reichweiten von 479 bis 552 Kilometern. Der Spurt von 0 auf Tempo 100 soll in 7,6 oder 7,8 Sekunden erledigt sein. Beim Fahrwerk setzen die Japaner auf Stahl. Dass sie das können, das beweisen sie ja schon seit Jahren im MX-5. Abgestimmt wurde die Limousine natürlich extra auf den europä-

ischen Geschmack. Kleine Schwächen weist der Stromer beim Laden auf. Nur 11 kW bei Wechselstrom – das ist nicht unbedingt zeitgemäß. Wer das Modell mit der größeren Reichweite kaufen will, muss beim Nachladen ebenfalls Geduld mitbrin-

gen. Maximal 95 kW an DC-Säulen bedeuten 45 Minuten Wartezeit, um die Batterie von 10 auf 80 Prozent zu bringen. Beim kleineren Akku geht das mit 200 kW in 22 Minuten. So richtig logisch ist das nicht, dass ausgerechnet das langstreckentauglichere Fahrzeug doppelt so lang am Schnellader hängt. *rdf*

## Der vollelektrische Kia EV3.

Die smarte Wahl für Ihr Business ohne Sonderzahlung.

mtl. Gewerbe-Rate<sup>1</sup>

# € 276,00

Kia EV3 Air  
mit 58,3-kWh-Batterie\*

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV3 (Air) 150 kW (204 PS) mit 58,3-kWh-Batterie schon für € 275,56 monatlich<sup>1</sup>

Sonderzahlung	€ 0,00	Gesamtlaufleistung:	40.000 km
Laufzeit in Monaten:	48	48 mtl. Leasingraten	€ 275,56

\*Kia EV3 Elektromotor, Frontantrieb, Langstrecken-Batterie Air (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 14,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse A. Bis zu 605 km Reichweite.<sup>2</sup>



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

<sup>1</sup> Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Gewerbetunden 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. Bonität vorausgesetzt. Alle Preise zzgl. MwSt., Überführungs- und Zulassungskosten.

<sup>2</sup> 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. U. reduzieren. Aktion gültig für Privatkunden solange der Vorrat reicht. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten.

## ALLTAGSTESTS



## Sauger und Sound - das werden wir vermissen

Abschiedstour mit den RS-Modellen der Porsche 718er Baureihe

Die Zukunft war früher auch schon mal besser. Hat schon der berühmte Humorist Karl Valentin gesagt. Zutreffender könnte man das Dilemma gar nicht beschreiben, in dem sich Porsche befindet. Hier die ewigen Verbrenner-Helden, dort die Elektro-Autos, die wenig Käufer finden. Deshalb haben die Zuffenhausener beschlossen, wieder mehr auf Benziner zu setzen. Solange es halt noch geht. Doch reden wir lieber über die gute alte Zeit: Zum Beispiel über

ne. 3,4 Sekunden sind es von 0 auf Tempo 100 - nur 10,9 Sekunden vergehen bis 200. Dabei entwickelt die Auspuffanlage einen formidablen Sound. Mal kehlig und rau, fordernd und kreischend, dazwischen mit wohl temperierten Trompeten-Stößen. Am besten erlebt man diese Klangkulisse natürlich im Boxster, der im Vergleich zum Serienmodell nur ein kleines Sonnensegel hat. Allerdings sollte man es nur im Notfall hissen, weil man sonst zu viel verpasst von der Open-Air-Symphonie. Aber auch im GT erlebt man die Klangwolke. Hier wurde doch mal an der richtigen Stelle die Dämmung gespart. Boxster oder GT4? Mal vorausgesetzt man hätte das viele Geld für die 158.700 Euro teuren Autos und man würde noch welche auftreiben. Reine Typfrage könnte man sagen - das ist aber nur die halbe Wahrheit. Denn der GT4 mit dem verstellbaren Heckflügel wurde in der Tat etwas schärfer abgestimmt bei Federn und Dämpfern. Ist ja auch für die Rennstrecke gebaut. Da kann man sich mit dem

Spyder RS zwar auch sehen lassen. Mit dem etwas komfortablere Fahrwerk fühlt man sich aber auch auf normalen Straßen wohl. Erstaunlich, dass man trotz Carbon-Vollschalen-Sitze auch lange Strecken ohne Steiß-Prellungen übersteht - auch der laute Sound von Motor und Auspuff hinterlässt keinen Tinnitus. Herausragend ist - wie so oft bei Porsche - die Lenkung. Sie reagiert so feinfühlig als ob man selbst verwachsen wäre mit dem Lenkgetriebe. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet zackig und auf den Punkt genau durch die Gänge. So gut, dass man einen Handschalter definitiv nicht vermisst. Alles in allem ist das Fahren dieser letzten echten 718er, manche meinen sogar der letzten alten Porsches, ein wahres Vergnügen. Nicht allein wegen der unbändigen Power - nein das Gesamtpaket aus Fahrwerk, Sound und Sauger ist hier zur Perfektion gereift. Mal sehen, was die Zukunft so bringt. Wir befürchten allerdings, dass sie in diesem Fall schon mal besser war. rdf



Technisch gesehen sind sie Zwillinge: der Porsche Spyder RS (oben) und der Cayman GT4 RS. Fotos: Porsche

zwei Modelle der 718er-Reihe. Lebende Legenden mit Ablaufdatum. Ein Boxster Spyder RS, also das Cabrio, und ein Cayman GT4 RS. Beide mit der gleichen, legendären Maschine unter der Heck-Motor-Haube. Ein vier Liter großer Sechszylinder-Sauger mit 500 PS und 450 Nm Drehmoment. Entwickelt wurde er in Weissach für den 911 GT3 und ist wirklich eine ziemlich abgedrehte Renn-Maschine: Erst bei 8.400 Umdrehungen pro Minute (U/min) erreicht sie die volle Power, bei 9.000 ist Schluss. Das volle Drehmoment liegt schon bei 6.750 U/min an. Erstaunlich, wie blitzschnell der Sechszylinder auf das kleinste Streicheln des Gaspedals anspricht. Selten hat man einem Sauger so genau bei der Arbeit zuhören können. Denn die Ansaugung für das Triebwerk liegt direkt auf Ohrenhöhe von Fahrer und Beifahrer. Fühlt sich so an, als ob man eine hechelnde Bestie im Rücken hat. Und so ist es auch. Der Mittelmotor treibt die beiden nur rund 1.400 Kilogramm schweren Sportwagen unerbittlich nach vor-

ne. 3,4 Sekunden sind es von 0 auf Tempo 100 - nur 10,9 Sekunden vergehen bis 200. Dabei entwickelt die Auspuffanlage einen formidablen Sound. Mal kehlig und rau, fordernd und kreischend, dazwischen mit wohl temperierten Trompeten-Stößen. Am besten erlebt man diese Klangkulisse natürlich im Boxster, der im Vergleich zum Serienmodell nur ein kleines Sonnensegel hat. Allerdings sollte man es nur im Notfall hissen, weil man sonst zu viel verpasst von der Open-Air-Symphonie. Aber auch im GT erlebt man die Klangwolke. Hier wurde doch mal an der richtigen Stelle die Dämmung gespart. Boxster oder GT4? Mal vorausgesetzt man hätte das viele Geld für die 158.700 Euro teuren Autos und man würde noch welche auftreiben. Reine Typfrage könnte man sagen - das ist aber nur die halbe Wahrheit. Denn der GT4 mit dem verstellbaren Heckflügel wurde in der Tat etwas schärfer abgestimmt bei Federn und Dämpfern. Ist ja auch für die Rennstrecke gebaut. Da kann man sich mit dem Spyder RS zwar auch sehen lassen. Mit dem etwas komfortablere Fahrwerk fühlt man sich aber auch auf normalen Straßen wohl. Erstaunlich, dass man trotz Carbon-Vollschalen-Sitze auch lange Strecken ohne Steiß-Prellungen übersteht - auch der laute Sound von Motor und Auspuff hinterlässt keinen Tinnitus. Herausragend ist - wie so oft bei Porsche - die Lenkung. Sie reagiert so feinfühlig als ob man selbst verwachsen wäre mit dem Lenkgetriebe. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet zackig und auf den Punkt genau durch die Gänge. So gut, dass man einen Handschalter definitiv nicht vermisst. Alles in allem ist das Fahren dieser letzten echten 718er, manche meinen sogar der letzten alten Porsches, ein wahres Vergnügen. Nicht allein wegen der unbändigen Power - nein das Gesamtpaket aus Fahrwerk, Sound und Sauger ist hier zur Perfektion gereift. Mal sehen, was die Zukunft so bringt. Wir befürchten allerdings, dass sie in diesem Fall schon mal besser war. rdf

## Kecker Schluckspecht

Unterwegs im Nissan Juke, den es jetzt auch als Vollhybrid gibt

Wie all live in a yellow submarine, yellow submarine, yellow submarine. Kommt Ihnen das bekannt vor? Das Lied ist eines der wenigen Beatles-Songs, der von Drummer Ringo Starr gesungen wurde. Vor uns steht ein „yellow submarine“ für die Straße. Der Nissan Juke, zweite Generation in der Lackierung „Iconic Yellow“. Einst wurde es von uns zum schönsten hässlichsten Entlein der Automobilwelt gekürt - der Nachfolger ist vom Design her leider mehr ganz so exaltiert, aber immer noch ein Auto für Extrovertierte. Der Juke tritt an gegen so arrivierte Konkurrenz wie Ford Puma oder VW T-Cross - und es gibt ihn mittlerweile auch als Vollhybrid mit einem 94 PS starken Vierzylinder-Benziner, der von einem Startergenerator und einer E-Maschine (49 PS) unterstützt wird. Diese Art von Antrieb ist auf maximale Effizienz ausgerichtet und soll einen Verbrauch sogar unter fünf Litern möglich machen. In der Stadt und bei sommerlichen Temperaturen mag das sein, unsere Testfahrten fanden in diesem Winter statt, mit viel Autobahnanteil. Das ernüchternde Ergebnis: Knapp über acht Liter. Dabei ist der Nissan ein gutes Reiseauto. Vorne sitzt man leicht erhöht, Platz genug ist dort auch - hinten wird es allerdings eng



Gelbe Akzente finden sich im Juke Hybrid auch im Interieur. Foto: Nissan

und dunkel, weil die Seitenscheiben und auch das Heckfenster sehr klein geraten sind. Letzteres ist auch zu monieren, weil die Sicht nach hinten nicht gut ist. Dafür schluckt der Kofferraum ordentlich was weg: Unser Urlaubsgepäck für eine Woche nebst Wanderausrüstung hat reingepasst, ohne dass wir die Rückbank umklappen mussten. Wer es eilig hat, der sollte bedenken, dass der Juke 10,1 Sekunden von 0 auf 100 braucht, der Motor läuft dabei auf Hochtouren und ist quälend laut. Das gilt auch für schnelle Autobahnfahrten jenseits der 120 km/h. Unser Fazit: Witziges Auto für Individualisten, vor allem für Stadtbewohner. Als Hybrid kostet er allerdings stattliche 37.030 Euro mit N-Sport-Ausstattung. rdf

## Vernunft auf Rädern

So praktisch und effizient ist der Toyota Corolla TS

Was ist Vernunft? Laut Oxford Languages handelt es sich um „die geistige Fähigkeit des Menschen, Einsichten zu gewinnen, sich ein Urteil zu bilden, die Zusammenhänge und die Ordnung des Wahrgenommenen zu erkennen und sich in seinem Handeln danach zu richten“. Diese Definition im Kopf setzen wir uns in ein Vernunftauto. In einen Toyota Corolla 1,8 I Hybrid TS. Warum vernünftig? Erstens ist der Japaner ein Ausbund an technischer Zuverlässigkeit schon in der zwölften Generation. Zweitens ein kompakter Kombi (4,65 Meter lang) mit viel Platz (596 bis 1.606 Liter) - und drittens bietet er als Voll-Hybrid mit einem 1,8-Liter-Vierzylinder-Benziner und einem E-Motor einen effizienten Verbrauch von 4,6 Litern. Das ist realistisch. Bei

uns standen zwar 6,2 Liter auf dem Tacho, man muss aber fairerweise dazusagen, dass wir viel Langstrecke dabei hatten und ziemlich flott unterwegs waren. Wenn es sein muss, läuft der Corolla 180 km/h - dann wird der Motor aber unangenehm laut. Das trifft auch auf das Abrufen der vollen Systempower von 140 PS zu. Dieser Antrieb will gestreichelt werden. Nicht wundern darf man sich, wenn sich beim leisen Gleiten der Verbrenner zuschaltet. Dann produziert er Strom für den Akku. In der Stadt kamen wir auf einen rein elektrisch gefahrenen Anteil von 50 Prozent. Die Beschleunigung liegt bei 9,2 Sekunden von 0 auf 100, von unten heraus schiebt der Toyota gut an. Überzeugt waren wir auch vom Fahrwerk. Eine schöne, direkte Lenkung, komfortable Federung. Nicht zu weich, nicht zu hart. Ab und zu drehen die Vorderräder durch, wenn man Gas gibt - das ist aber schon das einzige, was es hier zu meckern gibt. Soweit so vernünftig. Dass es keinen Knopf mehr gibt für die Lautstärke und dass die Assistenten über das kleine Tacho-Display mit kryptischen Abkürzungen (RSA) bedient werden - da hoffen wir auf Einsicht und Vernunft bei künftigen Modellen. Der Preis: Ab 37.190 Euro in der Ausstattung „Team Deutschland“. rdf



Fällt nicht unbedingt auf: Das Design des Toyota Corolla ist trotzdem gefällig. Foto: Toyota



# Freude, schöner Zündfunke!

Was macht mehr Spaß – ein brabbelnder Achtzylinder oder ein smarter Luxus-Stromer?  
Ein besonderer Roadtrip mit zwei Autos aus zwei unterschiedlichen Welten

**A**lte Welt gegen neue Welt. Benziner-Charme gegen High-Tech-Schick. Zur Linken eine Ikone der Verbrenner-Welt, ein Mercedes-AMG SL 63 Roadster. Und rechts strahlt in glänzendem Weiß ein Lucid Air Touring. Ein Stromer. Das Duell ist so etwas wie der legendäre „Rumble in the Jungle“ als Muhammad Ali gegen Joe Foreman in den Ring stieg. Unser Rumble findet allerdings nicht in Afrika statt, sondern in den USA. In Kalifornien, dort, wo die Wiege des jüngsten US-Autobauers Lucid steht. Und dort, wo die großen Achtzylinder wie der des Mercedes SL die Hollywood-Stars verückten. Seit 70 Jahren wird der Sportwagen von Mercedes gebaut und das Defilee seiner Fans ist lang. Sophia Loren, Lady Di, Grace Kelly, Gerd Müller oder Alfred Hitchcock saßen schon hinter dem Steuer des Zweisitzers.



Unser Testwagen ist ein SL 63 Roadster mit vier Litern Hubraum, acht Zylindern, 585 PS und 800 Newtonmetern Drehmoment. Ein Bulle mit Bärenkräften. Bei der Leistung kann der rein elektrische Lucid locker mithalten. Das schneeweiße Raumschiff heißt „Air“ wie alle Lucids. Wir führen den Touring aus, er hat im Gegensatz zur Basis-Variante Pure zwei Elektromotoren, einen hinten und einen vorne, und bringt damit 628 PS auf die Straße mit bis zu 1.200 Nm Drehmoment. Genauso wie der Mercedes-AMG SL 63 schiebt der US-Stromer auf allen vier Rädern an. Direkter Vergleich: Der Schwabe braucht 3,6 Sekunden, um von 0 auf Tempo 100 zu sprinten. 3,6 Sekunden – das ist auch der Wert für den Lucid Air Touring. Knapp 630 Meilen oder 1.000 Kilometer liegen vor uns. Start mit dem Stromer, der Kollege fährt Cabrio. Wir überqueren die Oakland Bay auf einer dieser endlosen Brücken, der Himmel ist groß und weit. Big Sky. Und großes Kino auch hier im Lucid. 84 Zentimeter breit zieht sich das gebogene Fahrer-Display über das Armaturenbrett. Alles voll digital, sauber und clean. Wie alle E-Autos bietet der Lucid jede Menge Platz innen, fast schon verschwenderisch. Wir genießen die Ruhe, den Sound der Anlage und erreichen das Central Valley, das größte Obst- und Gemüseanbaugbiet Kaliforniens. Dann geht es in den Yosemite Nationalpark. Berühmt für seine weißen Gipfel und die Schwarzbären. Unser Ziel ist der Tioga-Pass, 3031 Meter hoch, der Thron Kaliforniens. Haben wir uns bei gemächlichem Tempo um die 65 bis 70 Meilen noch gefreut über den ge-

Start am Flughafen von San Francisco mit zwei ganz besonderen Autos aus zwei verschiedenen Welten. Links der Verbrenner, ein Mercedes-AMG-SL 63 Roadster. Rechts der Stromer: Ein Lucid Air Touring, der Hersteller ist in Kalifornien daheim.  
Fotos: Bögel



ringen Verbrauch, so schmilzt die Akkukapazität von 92 kWh am Berg schnell dahin. Auch weil der Lucid verführerisch viel Leistung hat. Unser Etappenziel, die Stadt Bishop auf der

Knackiges Cabrio: mit dem SL auf den kalifornischen Tioga-Pass.



Rotes Leder macht jedes Cabriolet schön: das Cockpit des Mercedes SL.

anderen Seite der Sierra Nevada, werden wir wohl nicht schaffen. Also Zapfsäule suchen. Tabu sind die Tesla Supercharger (das hat sich mittlerweile geändert) und auch an die exklusiven Lader von Rivian dürfen wir nicht ran. So auch in dem idyllischen Bergort Groveland. Tesla-Supercharger vorhanden, Rivian auch – aber nicht für uns. Frust. Es gibt zwar einen Ladepark etwas außerhalb, aber die Säulen sind noch in Plastik verpackt. Gott sei Dank findet sich am Spielplatz eine Säule mit einer Kapazität von bis zu 66,5 kW. Und hatten wir bei der Herfahrt nicht eine kleine Microbrewery erspäht für einen kleinen Zwischenstopp? Ab geht es in die „Around The Horn Brewing Company“ auf einen Burger und ein Pale Ale. Der Lucid tankt Strom, wir Proteine.

Zwischenstopp in Gold Point, Nevada. Die Straßen sind leer, ungefähr sieben Einwohner sollen hier leben. Wir haben keinen gesehen.



Der Lucid voll, der AMG aufgetankt – wir schrauben uns hinauf auf 3.031 Meter. Der Tioga-Pass. Weites Land, weiter Blick. In den Kurven merkt man kaum, dass der Lucid immerhin knapp 2,5 Tonnen schwer ist. Leichtfüßig taucht er in die Kurven ein, lässig zieht er wieder in die Geraden hinaus. Das Fahrwerk fühlt sich nach Luftfeder an – dabei ist es aus Stahl und trotzdem komfortabel. Wir errei-

Symphonie aus vier Töpfen – Freude schöner Zündfunke! Anders als in Europa, darf die Vierliter-Maschine ganz ohne Ottopartikelfilter vor sich hin sprotseln, spratzeln und trompeten. Unser Herz hüpfte vor Freude, als wir hinter Zurich die gewellte Serpentinstraße hinaufschwangen. Rein in die Kurve, raus aus

der Kurve. Carving auf Asphalt, der Mercedes-AMG folgt jedem Lenkbefehl präzise. Die Hinterachse denkt (lenkt) schließlich mit. Wir überqueren auf der 169 die Staatsgrenze nach Nevada und biegen ziemlich bald auf die Wiley Road ab. Eine Staubstraße, die nach Goldpoint führt, einer alten Minensiedlung mit 50 Gebäuden und, wie Wikipedia schreibt, mit „ungefähr sieben Einwohnern“. Hier in der Mitte des Nichts, überall Sand und Geröll – ausgerechnet hier überfällt einen das Glück. Staub in den Augen, Auspuff-Sound in den Ohren. Das ist Cabrio-Feeling pur. Weiter geht's, die Temperaturen steigen über 35 Grad. Wieder das alte Lied. Tesla Supercharger. No! Amargosa Valley – alle Ladesäulen kaputt. Unser Verbrauch liegt bei 27 kWh auf 100 Kilometern, der Akku fällt unter 20 Prozent. Last Exit, Pahrump. Die Siedlung in der Nähe von Las Vegas hat Strom für uns. Von den vier Ladesäulen funktioniert zwar nur eine, aber die gehört uns. Was für ein schönes Gefühl, denn wir wissen: Nun kommen wir doch noch zu unserem Ziel. Nach Pioneertown, 200 Kilometer östlich von Los Angeles. Dieser Ort ist eine lebende Kulisse. Eine Westernstadt gebaut für Hollywood-Stars. Über 50 Filme und

Schwebend, aufgeräumt und total digital: das Armaturenbrett des Lucid Air.



Serien wurden hier gedreht. Und Paul McCartney trat schon auf, im Pappy & Harriet's. Wir sitzen bei einem kalten Bier und ziehen unser Resümee. Das Duell der Duelle. Wer hat den Rumble auf dem Highway gewonnen? Die alte, laut Welt, voller Emotionen – wie sie der Mercedes-AMG SL63 repräsentiert oder die leise, neue Welt, abgasfrei mit dem Lucid Air Touring. Unser Urteil ist salomonisch. Den einen für den Alltag, der andere für den Spaß. Der eine für das Hirn, der andere für das Herz.

Rudolf Bögel

V O L V O



## Der Volvo XC40 Black Edition.

Unser selbstbewusstes Kompakt-SUV für Ihr Business.  
Jetzt als ausdrucksstarkes Sondermodell.

Modernes Design, nachhaltige Materialien und intelligente Details.  
Der Volvo XC40 bietet Technologie, die auf Ihr Leben zugeschnitten ist.

IM GESCHÄFTSKUNDEN-LEASING FÜR

219 €/Monat<sup>1</sup>  
(netto)

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Volvo XC40 B3 Mild-Hybrid Benzin Plus Black Edition, 120 kW (163 PS); Kraftstoffverbrauch 6,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission 147 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); CO<sub>2</sub>-Klasse E.

<sup>1</sup> Ein Gewerbekunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC40 B3 Mild-Hybrid Benzin Plus Black Edition, 7-Gang Automatikgetriebe, Benzin, Hubraum 1.969 cm<sup>3</sup>, 120 kW (163 PS). Monatliche Leasingrate 219,00 Euro, Vertragslaufzeit 36 Monate, Laufleistung pro Jahr 5.000 km, Leasing-Sonderzahlung 0,00 Euro. Angebot zzgl. Überführungskosten i. H. v. 1050,42 Euro, zzgl. Zulassungskosten und zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 31.03.2025. Ausgeschlossen sind spezielle Kundengruppen wie z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

### Ein Angebot der Auto Eder Gruppe

#### **scanAutomobile**

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

#### **AUTOHAUS MÜNCHEN**

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

#### **AUTO EDER MIESBACH**

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

#### **AUTOHAUS KIRCHSEEON**

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

#### **AUTO EDER TRAUNSTEIN**

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

#### **HARTMANN KEMPTEN**

Auto Hartmann GmbH  
Im Moos 3 | 87435 Kempten  
Tel.: 0831/960460-0  
www.autohaus-kempten.de