Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

mobile faszination

Ausgabe Nr. 01 · Januar 2024

Mit allem und scharf

Hybrid-Technik für den neuen Porsche Cayenne

Auto mit zwei Gesichtern

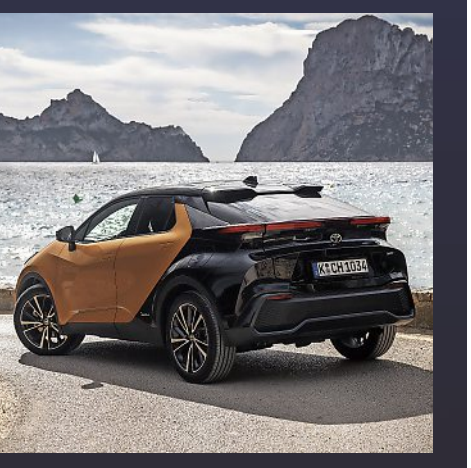
So gut fahren die Ioniq-Modelle von Hyundai

Ausflug mit dem Batmobil

Wie der BMW zu seinem Namen kam

E-WELLE: DAS ROLLT ALLES AUF UNS ZU!

NEUHEITEN VOM VW ID.7 BIS ZUM ELEKTRO-TRAKTOR



Pedelec im Praxistest

Trenoli Livenza: Wie gut ist das Bayern-Bike aus der Oberpfalz?

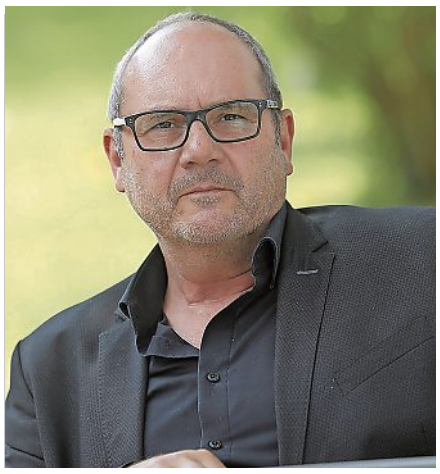
Pariser Edel-SUV

DS 7: Französische Göttin mit kleinen Schönheitsfehlern

Erste Prototypen

E-Mobilität: Dieser Traktor braucht keinen Agrardiesel

EDITORIAL



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

Wer hätte das mal gedacht? Dass der gute alte bayerische Bulldog elektrisch durch die Furchen pflügt. Tatsächlich ist die E-Mobilität jetzt auch in der Landwirtschaft angekommen, wie unser Bericht hier rechts zeigt. Definitiv da ist die Elektro-Revolution bei den Fahrrädern. Ob E-Bike oder Pedelec – man sieht ja fast niemanden mehr auf Straße und Radweg, der nur noch mit der eigenen Muskelkraft unterwegs ist. Die Fahrräder werden immer leichter, die Motoren immer stärker – und damit das Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine möglichst effizient klappt, kommt neuerdings auch künstliche Intelligenz zum Zug. Was uns heuer an Neuheiten alles erwartet, haben wir auf der Seite 8 unter dem Titel „Leichte Kost und dicke Muskeln“ zusammengefasst. Auch bei den Autos rollen einige Neuigkeiten auf uns zu. Da ist zum Beispiel der VW-Konzern, der mit dem ID.7 eine Limousine in Passat-Größe ins Rennen schickt. Er soll im Idealfall über 600 Kilometer weit kommen und in knapp einer halben Stunde den Akku wieder auf 80 Prozent laden (S. 3). Aus China kommt ein Kompakt-Kracher. Er heißt Volvo EX30 (S. 5) und wird von Geely gebaut. Erstens sieht er gut aus und zweitens ist er scharf wie ein Rassiermesser. Schon die Basisversion hat 272 PS, es geht aber rauf bis auf 428 PS. Ob das Sinn macht, lassen wir dahingestellt. Nostalgisch wird es auf der Seite 11. Hier durften wir mit einer echten Sportwagen-Ikone fahren. Dem Batmobil von BMW.

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: Porsche, Hyundai, BMW Classic, Volkswagen, Yamaha, Volvo, Toyota, Tadus
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
Nächster Erscheinungstermin: 19.02.2024
* freie Mitarbeit

ELEKTROMOBILITÄT

Wenn der Traktor nicht mehr dieselt

Auch in der Landwirtschaft führt an alternativen Antriebsformen kein Weg vorbei – sogar die TUM arbeitet an einem E-Bulldog

Gut bei Kräften: Auch als Rückewagen lässt sich der Elektro-Traktor von Tadus nutzen. Foto: Tadus

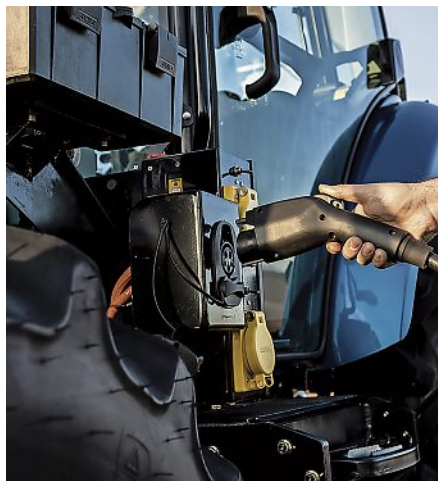
Für Thaddäus Baier aus Schnaitsee ist die Sache völlig klar: Die Zukunft des Traktors ist elektrisch. Und der erste Prototyp des Technikers und Chefs der Firma Tadus ist für ihn der Beweis dafür, dass diese Zukunft schon begonnen hat. Denn das mächtige Gefährt in der 100-kW-Klasse erfüllt nach seinen Worten nicht nur sämtliche Anforderungen bei landwirtschaftlichen Einsätzen, es bietet auch hohe Energieeffizienz und schont die Umwelt.

Mit nur einem E-Aggregat kommt so ein Arbeitstier auf Rädern nicht aus. Beim Tadus-Prototypen sind zwei Elektromotoren mit 100 kW/136 PS für den Achsantrieb zuständig, einer mit 30 kW für die Hydraulikpumpe und ein weiterer mit 80 bis 90 kW für den Zapfwellenantrieb. Und bei Bedarf ließe sich ab 2025 in den Serienfahrzeugen optional auch noch ein fünfter E-Motor für die Frontzapfwelle unterbringen. „Je nach Arbeitseinsatz reicht die Leistung mit einer Akkuladung für circa vier bis fünf Stunden“, so der Firmenchef. Für einen Großteil der Tätigkeiten wie morgendliche und abendliche Stallarbeit, Grünlandpflege oder Transportarbeiten sei das völlig ausreichend.

Entscheidender Vorteil des E-Schleppers neben der saubereren Energie und den deutlich leiseren Arbeitsgeräuschen: Auch der Geldbeutel der Betreiber wird geschont. Thaddäus Baier geht von 50 Prozent niedrigeren Kosten für Reparaturen und Schmiermittel aus, weil es im elektrischen Antriebsstrang deutlich weniger bewegte Teile gibt. Und die Kosten für Kraftstoff ließen sich gar um die 75 Prozent verringern. Schließlich produzieren die meisten Landwirte auch Strom. Macht der Traktor Pause, kann der austauschbare 130-kWh-Akku PV-Strom zwischenspeichern – oder etwa die Melkanlage antreiben, wenn die Kollektoren auf dem Dach mangels Sonnenschein nicht liefern können. Der Umgang mit dem Fünf-Tonnen-Trumm ist laut Baier absolut problemlos und einfacher als mit jedem Diesel-Traktor. Interessanter Aspekt am Rande: Der Tadus fährt maximal 40 km/h – vorwärts wie rückwärts. Natürlich ist das oberbayerische Start-up Tadus nicht der einzige E-Pionier im Bereich Landwirtschaft. Hersteller Fendt errang beispielsweise mit seinem e107 V Vario den Titel „Sustainable Tractor of the Year 2024“. Das Schmalspur-Arbeitstier liefert eine Leistung bis zu 66 kW/90 PS, verfügt über eine Batteriekapazität von 100 kWh, was eine Einsatzzeit von vier bis sieben Stunden bei Schnitt- und Mäharbeiten oder bei der Straßenpflege bedeutet. Klar ist, dass nach aktuellem Stand der Akkutechnik der Stromantrieb nur für kleine bis mittlere Traktoren sinnvoll ist. Bei ganz dicken Brummern müsste allein der Akku um die 15 Tonnen wiegen, um in etwa mit einem Diesel-Traktor mit 800-Liter-Tank gleichzuziehen.

Und so bewegt sich auch ein Pilotprojekt der Technischen Universität München (TUM) in den unteren bis mittleren Gewichtsklassen. Dafür wurde eine Plattform für elektrische Traktoren namens TUMtrac entwickelt. Basis ist eine einheitliche Bodengruppe. „Diese wird durch einen Wechselakku ergänzt, der je nach Aufgabenfeld vorne oder hinten auf dem Fahrzeug platziert werden kann“, heißt es. Die Batterie übernimmt dabei eine Doppelrolle als Stromquelle und als Gegengewicht für Anbauten wie Mähwerk oder Schneepflug. „Unser Traktor-Baukasten soll dank seines modularen Aufbaus ganz unterschiedliche Traktorenkonzepte simulieren und bewerten können“, so Korbinian Götz, Leiter des Forschungsprojekts am Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik. Ab 1000 Betriebsstunden pro Jahr sollen sich Traktoren, die mit dem Baukasten konstruiert werden können, besonders gut eignen. Ziel sei es, Landmaschinen-Produzenten markenübergreifend bei der Entwicklung neuer Traktoren-Konzepte zu unterstützen. Offenbar liegen die Münchner mit ihrem Projekt richtig: Die erste Vorstellung von TUMtrac auf der Fachmesse Agritechnica stieß jedenfalls auf großes Interesse. Rudolf Huber

Flexibel aufgebaut: Der TUMtrac bietet Module für verschiedene Einsatzzwecke. Foto: TUM



Strom marsch: Die E-Steckdose am Traktor bietet eine Menge Vorteile – auch finanzieller Art. Foto: New Holland

NEUVORSTELLUNG

ID.7 im 7-Punkte-Check

Wie gut ist das neue Elektro-Flaggschiff von Volkswagen? Erster Fahrtest

Volkswagen ist zurück in der Spur. Zurück im Spiel. Mit dem neuen elektrischen Flaggschiff ID.7 zeigen die Wolfsburger wieder ihre alten Autobauer-Tugenden: Bezahlbare und verlässliche Qualität, die auch noch Spaß macht. „Der ID.7 ist 100 Prozent Volkswagen", sagt VW-Chef Thomas Schäfer. Ist die Nummer 7 der große Streich? Zumindest im westlichen Kulturkreis bedeutet die Sieben schon mal Glück. Und in sieben Tagen hat Gott die Erde erschaffen. Also bleiben wir bei der Zahl Sieben und machen den 7-Punkte-Check nach den ersten Testfahrten.

Design und Aussehen: Das bislang größte Modell aus der elektrischen ID-Familie zeigt seinen Anspruch schon beim Aussehen. Das Auto will in die gehobene Mittelklasse und hat dementsprechend Präsenz. Kurze Überhänge, wie bei E-Autos üblich, fließende Formen wie bei einem Coupé, dazu das typische forsche Markengesicht mit dem VW-Logo in der Mitte und eine markante, aber optisch zunächst gewöhnungsbedürftige Heckpartie mit durchgehendem Leuchtenband.

Strotzt vor Selbstbewusstsein: An das skulpturale Heck des neuen VW ID.7 mussten wir uns erst gewöhnen.

Vorbei sind die Zeiten, in denen die Hecklichter in der Karosserie integriert waren. Im Elektrozeitalter wird Auto-Design wieder mutiger und kühner. Fotos: Volkswagen

Übersichtlich und leicht bedienbar. Das digitale Cockpit des VW ID.7 besteht aus drei Elementen: Mini-Digital-Tacho, 15-Zoll-Bildschirm und Head-up-Display.

Abgesehen vom letzten Punkt: Der ID.7 gefällt auf Anhieb. Cockpit & Infotainment: Holla die Waldfee! Der gute Eindruck setzt sich auch im Innenraum lückenlos fort. Staunend schmiegen wir uns in die (auch nach langer Fahrt noch) bequemen Sitze. Kurz mal tasten: Das Kunstleder auf der Armablage fühlt sich gut an, die Mittelkonsole mit den zweistöckigen Ablagen ist massiv. Da wackelt nichts. Die LED-Spange für bis zu 30 verschiedene Lichtstimmungen zieht sich von den Seiten-Türen über das komplette Armaturenbrett und wirkt ebenfalls nicht billig. Vergeblich (Gott sei Dank) suchen wir Billigplastik, das findet sich auch nicht versteckt in der zweiten Reihe. Das Instrumenten-Cockpit wurde neu gedacht – und ist unserer Meinung zumindest von der Einteilung her das beste auf dem Markt. Gleich hinter dem Lenkrad, fein eingepasst in die Konsole, befindet sich ein Mini-Bildschirm mit den nötigsten Informationen wie Geschwindigkeit und Reichweite. Das Head-up-Display hat eine wohltuend aufgeräumte Optik und bietet neuerdings auch Augmented-Reality-Elemente wie animierte Richtungspfeile an.

Im Zentrum schwebt der 15 Zoll große Infotainment-Bildschirm mit einer bedienungsfreundlichen Dreiteilung. Die obere (natürlich digitale) Leiste ist je nach Gusto teilweise frei belegbar und immer sichtbar. Gleiches gilt für das Pendant unten: Hier kann man alle Klimafunktionen einstellen. Darunter die oft kritisierten Slider für Lautstärke und Temperatur – aber endlich beleuchtet. Auch bei der Bedienung des Home-Screens mit seiner Kachel-Optik hat VW die Hausaufgaben gemacht. Erstens ist alles logisch und zweitens beeindruckt das System mit seiner extremen Schnelligkeit. Auch ein Novum bei Volkswagen. So wie die Sprachassistentin Ida, die kaum Verständnisschwierigkeiten hat. Platz und Wendigkeit: Gehobene Mittelklasse bietet der ID.7 tatsächlich beim Platz. Der fast fünf Meter lange Elektro-Passat hat ja auch einen knapp drei Meter langen Radstand. Da sitzt auch der 1,90-Meter-Lulatsch noch bequem auf den Frontsitzen, im Fond stößt der Kollege aber an seine (Dach-)Grenzen. Der Kofferraum hat mit 532 Litern sogar etwas mehr als so manche Konkurrenz, zum Beispiel der i5 von BMW. Wer mehr Volumen braucht: Abwarten, Tee trinken – der Kombi, hier Tourer genannt, steht schon in den Startlöchern. So groß der ID.7 auch wirkt: Wendig ist er wie ein Kleinwagen. 10,9 Meter – da schaut auch die Mercedes E-Klasse mit Hinterachslenkung alt aus. Fahrwerk & Lenkung: Als echtes Kind der neuen VW-Generation hat der ID.7 den Ganghebel jetzt am Lenkrad. Eine Wohltat im Vergleich zu dem fummeligen ID.3-Knubbel. Das Lenkrad liegt gut in der Hand, die Lenkung selbst ist nicht die leichteste, aber sie passt zur Limousine, weil sie vermittelt, dass hier ein Trumm von Auto bewegt wird. Beim adaptiven und komfortablen Fahrwerk haben die Ingenieure einen guten Job gemacht, ohne groß in den Technologie-Kasten zu greifen. Nur bei größeren Unebenheiten und Querrillen schlagen die Dämpfer durch, vor allem akustisch. Ansonsten hat der Hecktriebler auch bei Starkregen zuverlässige Traktion, der Fahrdynamik-Manager sorgt für Stabilität und ausreichend spaßige Kurvenfahrten.

Motor und Verbrauch: Egal, was da noch an anderen Motorisierungen (GTX mit Allrad und zwei E-Maschinen) kommen mag: Die Standard-Ausführung mit 210 kW (286 PS) und 545 Nm Drehmoment genügt. 6,5 Sekunden von 0 auf 100 – wenn das nicht reicht! Wie immer im Leben: Speed hat seinen Preis. Und so fahren wir den ID.7 mit knapp 23 kWh Verbrauch auf 100 Kilometern. Damit sind wir weit von den offiziellen Werten (14,1 – 16,3 kWH) entfernt. Mit der Reichweite von bis zu 621 Kilometer wird das so nichts. Zumindest nicht unter den Testfahrt-Bedingungen: Dauerregen, sieben Grad, viel Autobahn und Landstraßen. Batterie und Laden: Wenn die Reichweite dahinschmilzt – da hilft nur schnelles Aufladen der 77-kWh-Batterie, die standardmäßig auch im ID.Buzz eingebaut ist. Theoretisch könnten wir mit bis zu 175 kW „auftanken", die Ladesäule an der Autobahn-Raststätte bietet aber nur 150 kW. Und die schöpft der ID.7 ordentlich lang aus. In 30 Minuten haben wir wieder 80 Prozent Ladung im Akku. Das ist fast schon langstreckentauglich. Unterstützt wird man bei der Suche nach Strom-Zapfstellen vom digitalen Ladeplaner, der zuverlässig arbeitet und sich nur bei der Zielangabe „Lofoten" eine längere Auszeit nimmt.

Preis und Ausstattung: Auch hier will Volkswagen wieder mehr Volksnähe zeigen. Bei knapp 57.000 geht es los, da fehlen nur noch die adaptive Fahrwerksregelung DCC, das intelligente Matrix-Licht oder die Sitze mit Massagefunktion, sonst ist schon alles Wesentliche drin. Wer knapp 64.000 Euro ausgibt, hat dann aber schon ein fast luxuriöses Auto. Zum Vergleich: Der BMW i5 startet bei 70.000 Euro. Unser Fazit: Gestört haben uns nur Kleinigkeiten: Zum Beispiel, dass die Scheibenwischer-Geschwindigkeit schwer justierbar ist oder dass man die Türen kräftig zuschlagen muss, damit sie auch schließen. Und warum ist die Wärmepumpe nicht serienmäßig (999 Euro Aufpreis)? Aber das alles kann unser positives Urteil nicht trüben: Der ID.7 ist erstens mal wieder ein echter Volkswagen und kann zweitens mit der Elektro-Konkurrenz von Tesla, China und Co locker mithalten.

Rudolf Bögel

Elektro- Limousine im Anflug: Mit dem ID.7 fährt Volkswagen sein neues Flaggschiff vor. Ein geräumiges Coupé, das auf die Edel-Ableger Passat CC und Arteon folgt.

TECHNISCHE DATEN

ID.7 PRO

Motoren:
Permanenterregte Synchronmaschine
Leistung: 210 kW (286 PS)
Drehmoment: 545 Nm
Antrieb: Heck
Batterie: 77 kWh (netto)
Verbrauch kombiniert: 14,1 – 16,3 kWh / 100 km
Reichweite: 621 km
Ladezeit: 8 h bei 11 kW (0 – 100 Prozent) AC 28 min bei 175 kW DC (10 – 80 Prozent)
Beschleunigung: (0 – 100 km/h): 6,5 s
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Abmessungen: (L/B/H): 4,96 / 1,86 / 1,57 m
Radstand: 2,97 m
Wendekreis: 10,9 m
Kofferraum: 532 – 1586 l
Gewicht / Zuladung: 2172 / 458 kg
Anhängelast (gebr.) / Stützlast: 1200 / 75 kg
Preis: 56.995 Euro

NEUVORSTELLUNGEN

Ein Schaf im Wolfspelz

Der neue Toyota C-HR Hybrid sieht ziemlich spektakulär aus – fährt er auch so?

Keine Lust mehr auf Schäfchenzählen, um einschlafen zu können? Dann empfiehlt sich ein Blick auf die Toyota-Modelle der letzten Jahrzehnte. Mit Ausnahme des Land Cruisers und des ein oder anderen Sportwagens findet sich dort nur wenig Aufregendes. Irgendwann hat das auch den Chef genervt. „No more boring cars", keine langweiligen Autos mehr – das ordnete Akio Toyoda im Jahr 2017 an. Intern muss der Ruf schon vorher erschallt sein. Denn just 2017 kam der erste Toyota C-HR auf den Markt. Kühn gezeichnet, zerklüftet gebaut, ein echtes Enfant terrible. Entworfen wurde der Coupé High-Rider (so das Kürzel C-HR) in Europa für Europa. Und siehe da: Design verkauft Autos. 840.000 Einheiten wurden unters Volk gebracht.

Der Erfolg hat Toyota noch mutiger gemacht. Es folgten Yaris, bZ4x und der neueste Prius, der ebenfalls einen Designpreis verdient hat. Die zweite Generation des Crossover-SUVs C-HR ist sogar noch exzentrischer geworden. Vor allem mit der zweifarbigen Premieren-Lackierung in Sulphurgold und Schwarz. Vorne erinnert der C-HR mit seinen U-förmigen Leuchten an den Prius. Das Heck ist knackig. Und natürlich darf das modische durchgehende Lichtband nicht fehlen. Bei geöffneter Kofferraumklappe stehen die Rücklichter wie zwei Stachel weg, ein Wunder, dass sich der TÜV daran nicht gestoßen hat. Nicht gerade üppig ist der Platz im Fond: Man sitzt tief, die Seitenfenster sind hoch und ziemlich klein. Da geht es im Kofferraum etwas großzügiger zu: 422 Liter sind es, das ist ähnlich viel wie im vergleichbaren Opel Crossland. Keine Überraschungen beim volldigitalen Cockpit. So groß die Display-Landschaft (zweimal 12,3 Zoll) auch ist, so fummelig ist leider die Bedienung. Wer zum Beispiel die Geschwindigkeitswarnung ausschalten will, muss sich durch unübersichtliche Untermenüs plagen. Der Infotainment-Bildschirm hingegen ist sauber strukturiert: Gut, dass man die Klangeinstellungen nicht suchen muss, sie sind auf der Startleiste. Auch die Klimaanlage bedient man mit eigenen Schaltern. Und für Sonderfunktionen wie die Lenkradheizung stehen ebenfalls Tasten zur Verfügung. Bequem sind auch die Sitze. Selbst bei längerer Fahrt bieten sie ausreichend Komfort und Seitenhalt. Obwohl es den eigentlich gar nicht bräuchte, weil der Toyota C-HR kaum sportliche Ambitionen hat. Unwillig taucht der Paradiesvogel auf vier Rädern in die Kurven ein, genauso mühevoll und zäh kämpft er sich wieder heraus. Auch die ein oder andere Hybrid-Motorisierung ist eher von der lahmen Sorte. Drei Varianten bietet Toyota an. Der 1,8-Liter-Hybrid mit einer Systemleistung von 140 PS treibt das Auto an der Vorderachse an. Quälend versucht der auf Effizienz getrimmte Benziner sein Leistungshoch zu finden. Besser bedient ist man mit dem 2,0-Liter-Hybrid, den es als Fronttriebler, aber auch als Allradler gibt.

Wem die Frontscheinwerfer, die wie ein liegendes U geformt sind, bekannt vorkommen: So sieht auch der neue Prius von Toyota aus. Fotos: Toyota

Zwei Bildschirme, zwei Welten: Das Kombi-Instrument ist im Vergleich zum Infotainment-Display schlechter zu bedienen.

Die zweifarbige Lackierung in Sulphurgold und Schwarz gibt dem ohnehin schon exzentrischem Aussehen des C-HR noch einen zusätzlichen Kick.

Zum Elektro-Motor auf der Vorderachse gesellt sich dann ein Heck-Aggregat. Die System-Power klettert auf knapp 200 PS. Noch etwas mehr Spaß verspricht der Plug-in-Hybrid mit seinen 223 PS. Aber eigentlich ist der C-HR mehr ein Auto für gemütliche Gleiter. Dafür sorgt die angenehm leichte und trotzdem präzise Lenkung und die gute Federung. Die Dämpfer bügeln alles weg, was für die Bandscheiben gefährlich werden könnte. Beim Antrieb werden sich hierzulande wohl die meisten Kunden für den 2,0-Liter-Hybrid entscheiden mit der Ausstattung „Team Deutschland". An Bord: LED-Licht, digitales Cockpit, kabelloses Handy-Aufladen und beheizbare Frontscheibe. Wer die Preise zu happig findet, dem rechnet Toyota vor: Der neue 1,8-Hybrid (plus 18 PS) kostet mit dieser Ausstattung 38.190 Euro – das ist auf Augenhöhe mit dem Vorgänger. Ansonsten ist die Schere groß. Die Basis fährt für 34.990 Euro vor, der PHEV ruft dann schon 43.490 Euro auf. Viel Geld für wenig Reichweite (62 Kilometer) und kleinen Kofferraum (minus 100 Liter). Unser Fazit: Es lebe der Gegensatz. Aufregend ist das Design des neuen C-HR. Unauffällig sind hingegen die Fahrleistungen. Mehr ein Schaf im Wolfspelz als anders herum. rdf

TECHNISCHE DATEN

TOYOTA C-HR 2,0 LITER HYBRID

Motor: 2,0 Liter Vierzylinder-Benziner
Leistung (max.): 112 kW (152 PS)
Drehmoment: 190 Nm
E-Maschine (vorne): 83 kW (111 PS) / 206 Nm
E-Maschine (vorne): 30 kW (40 PS) / 84 Nm
Systemleistung: 145 kW (197 PS)
Antrieb: Allrad / Automatik
Benzinverbrauch: 5,1 l / 100 km
Beschleunigung: 7,9 s (0 – 100 km/h)
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Batterie: 4,08 kWh
Abmessungen (L/B/H): 4,36 m / 1,83 m / 1,56 m
Kofferraum: 422 l
Preis: ab 40.190 Euro

Turbonit fürs Super-Mobil

Der Porsche Panamera kommt in der dritten Generation – die Turbomodelle werden auch optisch geschärft

Oh wie schön ist Panam(er)a! Vermutlich haben sich die Designer des gleichnamigen Porsche-Modells Titel und Inhalt des Kinder-Klassikers von Janosch gleichermaßen zu Herzen genommen. Zwar bringen die Zuffenhausener mittlerweile die dritte Generation der Sport-Limousine unters Volk – aber eigentlich sieht der neue Panamera so aus wie der letzte Panamera. Hier ein paar Retuschen in den Lufteinlässen, etwas breiter ausgestellte Kotflügel und am Heck das obligatorische Leuchtenband mit dem eingearbeiteten Porsche-Schriftzug. Auch bei den Dimensionen bleibt alles beim Alten: Die Sportlimousine mit Preise ab 107.900 Euro gibt es in zwei Ausführungen: Entweder 5,05 Meter lang oder als Langversion mit 5,20 Metern. Neu und noch differenzierter als die normalen Modelle sehen die Turbos aus. Hier gibt es sogar eine eigene grau-metallische Farbe zum Beispiel für das Porsche-Wappen oder die Airblades. Turbonit heißt sie und erinnert vom Wortstamm her an das von Superman so gefürchtete Kryptonit, das den Superhelden schwach werden lässt. Wer eine Schwäche für den Turbo hat, sollte beim Kontostand stark aufgestellt sein: Er kostet ab 192.500 Euro, bringt es dann aber mit seinem 4,0-Liter-V8-Verbrenner in Kombination mit einer 190 PS starken E-Maschine auf 680 PS und 930 Newtonmeter Drehmoment: Damit spurtet der Allradler in 3,2 Sekunden von 0 auf 100. Und das kostet fast einen sechsstelligen Betrag mehr im Vergleich zum Basismodell (Sechszylinder-Turbo mit 353 PS). Insgesamt bietet Porsche zum Verkaufsstart im März zwei Mild-Hybride an, entweder mit Hinterrad oder mit Allrad-Antrieb. Und den oben erwähnten Plug-in-Hybrid, der es dank seiner 25,9 kWh-Batterie rund 70 Kilometer weit elektrisch schaffen soll.

Das Cockpit wurde überarbeitet. Die wichtigste Neuerung: Der Gangwahlhebel wandert rechts neben das Lenkrad. Deshalb hat die Mittelkonsole jetzt auch Platz für eine Klima-Einheit. In der Mitte thront ein 12,3 Zoll großer Infotainment-Bildschirm – und auch die Beifahrer gehen nicht leer aus. Erstmals bekommen sie ein eigenes Display, zum Streamen, Hören oder für ein eigenes Navi. Der eigentliche Gag ist aber das neue Fahrwerk „Porsche Active Ride", das alles auf den Kopf stellt, was man bislang kennt. Denn ab sofort kann jedes Rad selbst angesteuert werden. Nach wie vor gibt es eine Luftfeder, aber die eigentliche Arbeit erledigen die aktiven Hydraulik-Stoßdämpfer. Sie werden über elektrische Hochleistungspumpen mit Öl befüllt. Damit wird das Aus- und Einfedern bestimmt. Das heißt: Die Steuerung sammelt Sensordaten wie Rad- und Aufbaubeschleunigung sowie die jeweiligen Karosseriebewegungen. Dann entscheidet sie bis zu 13-mal in der Sekunde, ob ein Rad auf die Straße gedrückt wird oder ob es sich besser in das Radhaus zurückziehen soll. Damit lassen sich lästiges Nicken und Wanken kontrollieren. Ganz ohne Stabilisatoren. Aber genug Theorie. Wir dürfen das Fahrwerk ausprobieren. Bevor es losgeht, zeigen uns die Ingenieure einen tanzenden Panamera. Per Fernsteuerung bewegt sich die Karosserie so, als ob man Lambada mit Ententanz kreuzt. In der Praxis bemerkt man vom aktiven Fahrwerk relativ wenig. Die Karosserie bleibt jederzeit und ganz komfortabel in der Horizontalen. Deutlicher spürt man die Sonderfunktionen. Zum Beispiel legt sich die Karosserie auf Wunsch wie ein Motorrad in die Kurven. Noch schräger ist die sogenannte Helikopter-Einstellung. Hier verhält sich das Auto entgegen seiner Natur. Normalerweise hebt sich beim Beschleunigen der Vorderwagen, hinten geht es in die Knie. Hier ist es genau andersherum. Der Panamera duckt sich und streckt seinen Bürzel nach oben, wie eine Raubkatze auf dem Sprung. Beim Bremsen geht die Front nicht nach unten, sondern nach oben. Verkehrte Welt. Gut hingegen ist die bequeme Liftfunktion: Das Auto hebt sich selbständig um fünf Zentimeter beim Ein- und Austeigen.

Wie schön ist Panam(er)a? Bleiben wir bei Janosch. Hier ziehen Bär und Tiger aus, um das Paradies zu finden. Nach langer Zeit kehren sie zufälligerweise nach Hause zurück, erkennen es nicht wieder und glauben im Land ihrer Träume zu sein. Vielleicht ist es auch so mit dem neuen Panamera. Im Grunde bleibt er sich selbst treu. rdf

Der neue Panamera bei der ersten Sitzprobe: Das neue und voll digitale Cockpit wirkt aufgeräumt, der Gangwahlhebel rutscht von der Mittelkonsole neben das Lenkrad. Fotos: Porsche

Panamera, die Dritte: Zum letzten Mal kommt die Sportlimousine als Verbrenner auf den Markt. In der neuen Generation ist bei jedem Modell immer auch ein Elektromotor an Bord. Der PHEV-Version kommt damit immerhin 70 Kilometer weit.

NEUVORSTELLUNGEN

Auch das Hämmerchen ist schon ein Hammer

Das elektrische Kompakt-SUV EX30 von Volvo will mit viel Leistung und Nordic Design punkten

Noch nie hat Volvo so ein kleines SUV gebaut. Der voll elektrische EX30 will tief in die Kompaktklasse vordringen und trifft dort auf Jeep Avenger und Co. Mit einem attraktiven Design und einem nicht minder attraktiven Preis soll das gelingen. Das schwedische Produkt aus dem chinesischen Haus Geely hat allerdings einen kleinen Pferdefuß. Erste Testfahrt. Über skandinavisches Design ist eigentlich alles gesagt. Es ist klar, sauber und uneitel. Das Interieur im neuen EX30 wirkt so leergefegt wie die ewigen Weiten der lappländischen Tundra nach einem Wintersturm. Arm an Farben, Konturen und Kontrasten, aber trotzdem nicht ungemütlich. Ganz anders das Exterieur: Hier spielen die Designer mit Flächen und Formen, da prallt Rundes auf Eckiges. Das Heck verblüfft mit noch mal separat abgesetzten Leuchten, auf beiden Seiten der oberen Schulterpartie. Was sie können? Rot leuchten! Der legendäre Rambo-Dialog lässt grüßen. Die Frontseite wird von einer weiteren Lichtsignatur dominiert. Wer es nicht schon wusste: Das lange Tagfahrlicht mit der Querstrebe am Ende erinnert an Thors Hammer. Im neuen EX30 strahlt er noch heller.

Mit einem Hammer hat auch die Beschleunigung des EX30 zu tun. Hier muss man unterscheiden zwischen Single- oder Twin-Motor-Ausführung. Schon mit dem 200-kW-Aggregat (272 PS/343 Nm Drehmoment) und Heckantrieb geht es rasant zur Sache: 5,3 Sekunden von 0 auf 100. Im Vergleich zum Allradmodell ist das aber nur ein Hämmerchen. Die Twin-Motoren zeigen mit ihren 315 kW (428 PS/543 Nm), wo der Hammer wirklich hängt: In 3,6 Sekunden erreicht das Doppelgespann die magische 100er-Marke. Verrückte Zeiten, wenn Kompaktwagen spielend auf Supersportwagen-Werte kommen. Aber auch das ist Elektromobilität. Ob es Sinn macht, mit immer mehr PS die Mobilitätswende zu befeuern, bleibt fraglich. Denn auch hier gilt: Beschleunigung kostet Energie. Energie kostet Geld, und vor allem muss sie hergestellt werden: mehr oder weniger umweltverträglich.

Unstrittig bleibt: Wer mit dem Strompedal nicht pfleglich umgeht, den bestraft die Reichweite. 64 Kilowattstunden stellt derAkku in der Extended-Range-Variante (ab 41.790 Euro) zur Verfügung. Beim Basismodell (ab 36.590 Euro) sind es nur 49 kWh. Auf unseren Teststrecken erreichten wir mit dem einmotorigen Hecktriebler tatsächlich die angegebenen Verbrauchswerte von 17 kWh. Selbst damit ist es schon schwierig, auf die angepeilten Reichweiten von 344 respektive 463 Kilometer zu kommen. Wenn man da auch noch aufs Gaspedal drückt, schmilzt die Batteriepower dahin wie Vanilleeis in der prallen Sonne. Trost verspricht die Schnellladesäule: Mit bis zu 153 kW soll der Akku schon in einer halben Stunde wieder 80 Prozent haben.

Ohne Zweifel: Aufgrund der flotten Leistung ist es schon ziemlich verführerisch, den EX30 nach vorne zu peitschen. Auch wenn man je nach Ausstattung zwischen 1,8 und 1,9 Tonnen bewegt – es fühlt sich leichtfüßig an. Leichtgängig ist auch die Lenkung. Für unseren Geschmack vielleicht einen Tick zu easy, weil die Bindung zur Straße zu gering ist. Die Federung ist komfortabel und trotzdem straff. Respekt, weil die Volvo-Ingenieure das ganz ohne adaptive Dämpfer geschafft haben. Ein Kurvenräuber ist der EX30 trotzdem nicht, die Neigung zum Wanken schränkt den Fahrspaß ein. Und das teigige Sitzgestühl sowieso. Von daher ist die Frage, ob man – das entsprechende Kleingeld vorausgesetzt – das Twin-Motor-Modell (ab 48.490 Euro) kaufen soll, schnell beantwortet. Nein, der Hecktriebler reicht völlig. Ob der Kofferraum mit seinen eher mickrigen 318 Liter Kleinfamilientauglichkeit aufweist, darf bezweifelt werden. Außerdem ist das Teil unpraktisch: Allein schon wegen der hohen Ladelippe und des tiefen Bodens. Aber es gibt ja auch noch eine Rückbank. Erwachsene könnten hier zwar auch sitzen, aber erst wenn sie die etwas komplizierte Einsteigegymnastik mit Erfolg gemeistert haben. Hinten ein Bettler, vorne ein König: Fahrer und Beifahrer residieren herrschaftlich. Vergeblich suchen wir einen Tacho oder etwas Ähnliches. Gibt es nicht – und das geht auch gar nicht! Die Geschwindigkeit liest man vom Bildschirm in der Mitte ab. Wenn man zu lange hinsieht, mault aber der Aufmerksamkeitsassistent. Und das soll sicher sein? Hauptsache, der Geschwindigkeitswarner piepst ab einem Kilometer Überschreitung. Da wäre uns lieber gewesen, die Autoregulierer in Brüssel hätten sich mit der Frage beschäftigt, ob das Einstellen der Seitenspiegel im Volvo EX30 nicht zu sehr ablenkt. Denn das geht nur über den Hauptbildschirm. Erst muss man sich über die Fahrzeugeinstellungen zum Spiegel klicken, dann die richtige Seite wählen. Das sind drei Schritte. Und jetzt kommt's: Eingestellt werden die Spiegel dann über die auch noch ziemlich unempfindlichen Tasten am Lenkrad. Während der Fahrt ein Ding der Unmöglichkeit. Passend dazu werden übrigens auch die Fensterheber über Schalter in der Mittelkonsole bedient. Alles über die Mitte – das Auto kommt ja auch aus dem Reich der Mitte.

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

Flotter Feger zum anständigen Einstandspreis: Den Volvo EX30 gibt es in der Basisversion mit 272 PS ab 36.590 Euro, Extras wie die digitalen Services von Google sind schon mit dabei.

Unser Fazit zum neuen Volvo EX30: Wer Designer-Autos mag, der wird das kompakte SUV lieben. Es wirkt frisch, jung und modern. So fährt sich das kleinste Volvo-SUV auch. Die Reichweiten sind okay, die Ladegeschwindigkeit mit 153 kW ebenfalls. Betrachtet man das Gesamtpaket und vergleicht das alles mit dem preislich ähnlichen Opel Corsa Electric, gewinnt der Schwede das Duell deutlich nach Punkten. Nicht, weil das Produkt mit dem Blitz so schlecht ist. Der Volvo ist einfach so gut. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

VOLVO EX30 SINGLE MOTOR EXTENDED RANGE

Antrieb: Heckmotor / Automatik
Spitzenleistung: 200 kW (272 PS)
Drehmoment: 343 Nm
0 – 100 km/h: 5,3 s
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (limitiert)
Akku-Kapazität: 64 kWh (netto)
Ladezeiten: 0 – 100 Prozent bei 11 kW AC 7,5 h
10 – 80 Prozent bei 153 kW DC 28 min
Verbrauch: 16,9 – 17,5 kWh / 100 km
Reichweite: 462 – 476 km
Länge / Breite / Höhe: 4,23 / 1,84 / 1,55 m
Radstand / Wendekreis: 2,65 m / 10,7 m
Bodenfreiheit / Wattiefe: 15,5 cm / 50 cm
Leergewicht / Anhängelast:
1765 – 1885 kg / 1400 kg
Kofferraum: 318 - 904 l
Preis: 41.790 Euro / mit dem Twin Motor ab 48.490 Euro

Nutzfahrzeuge

Die große Freiheit entdecken

Mit dem California Beach, California Ocean oder dem Grand California

California 6.1 Beach Tour Aufstelldach

2.0 l TDI SCR 110 kW 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Radstand: 3.000 mm

Kraftstoffverbrauch l/100 km nach WLTP: langsam: 9,8; mittel: 7,8; schnell: 6,7; sehr schnell: 8,0; kombiniert: 7,8; CO_2-Emissionen kombiniert: 205 g/km
Lackierung: Ascotgrau; Ausstattung: Titanschwarz-Palladium

Ausstattung:
Aufstelldach manuell bedienbar, mit 2 seitlichen Fenstern, Berganfahrassistent, Seitenwindassistent, Campingtisch für Innen und Außen (in der Schiebetür) und 2 Klappstühle (in der Heckklappe), Innenleuchtenkonzept Camper im Fahrgastraum, Müdigkeitserkennung, Mobiltelefon-Schnittstelle, Halogen- und LED-Spots (Warmton) u.v.m.

Leasing-Sonderzahlung:	12.500,- €
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

359,- €
mtl. Leasingrate[1]

California 6.1 Ocean Aufstelldach

2.0 l TDI SCR 110 kW 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Radstand: 3.000 mm

Kraftstoffverbrauch l/100 km nach WLTP: langsam: 10,0; mittel: 7,9; schnell: 6,8; sehr schnell: 8,1; kombiniert: 7,9; CO_2-Emissionen kombiniert: 208 g/km
Lackierung: Kirschrot; Ausstattung: Titanschwarz-Palladium

Ausstattung:
Berganfahrassistent, 2-Stellen-Gaskocher mit Piezo-Zündung, 2er-Camper Sitz-/Liegebank, verschieb- und umklappbar zu zwei Schlafplätzen, Campingtisch für Innen und Außen (in der Schiebetür) und 2 Klappstühle (in der Heckklappe), Dachbett (ca. 2.000 x 1.200 mm), Edelstahlspüle mit Einzelarmatur, Kompressorkühlbox „Waeco“, Standheizung u.v.m.

Leasing-Sonderzahlung:	15.750,- €
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

499,- €
mtl. Leasingrate[1]

Grand California 600

2,0 l TDI EU6 SCR 130 kW Frontantrieb 8-Gang-Automatikgetriebe
Radstand: 3.640 m

Kraftstoffverbrauch l/100 km nach WLTP: langsam: 12,1; mittel: 10,1; schnell: 9,3; sehr schnell: 12,3; kombiniert: 10,9; CO_2-Emissionen kombiniert: 287 g/km
Lackierung: Candy-Weiß; Ausstattung: Titanschwarz-Palladium

Ausstattung:
Rückfahrkamera „Rear View“, Markise auf rechter Fahrzeugseite, Hochbett über Dinette inkl. Aufstiegsleiter, Beleuchtung, Panoramadachfenster, Solaranlage auf dem Dach, Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Blind Spot Sensor inkl. Ausparkassistent, ParkPilot im Front- und Heckbereich mit aktivem Flankenschutz u.v.m.

Leasing-Sonderzahlung:	13.900,- €
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

349,- €
mtl. Leasingrate[1]

[1] Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig. Angebot gültig bis auf Widerruf. Bonität vorausgesetzt. Alle Preise zzgl. der jeweils gültigen Mehrwertsteuer, zzgl. Bereitstellungskosten. Stand 01/2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

f.ree

Besuchen Sie uns auf der f.re.e!
14. - 18. Februar 2024
Halle B4, Stand 100

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Nutzfahrzeugzentrum München
Karl-Schmid-Str. 12
81829 München
Tel. 089 48001730

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

MAHAG
Volkswagen Nutzfahrzeuge München

www.mahag-nutzfahrzeuge.de

FAHRRÄDER

Leichte Kost und dicke Muskeln

Die kommende E-Bike-Saison wird garantiert spannend – das Angebot ist so vielfältig wie noch nie

Auch optisch kommt das neue Stevens E-Strada 7.3.4. sehr leicht daher. Foto: Stevens

Drei Trends zeigen sich beim Blick auf das 2024er-Angebot der Pedelec-Hersteller besonders deutlich: Es wird massiv am Gewicht gespart, vor allem im Antriebsbereich. Und geklotzt anstatt gekleckert, wenn es um die Leistungsdaten der E-Motoren geht. Und die Technik wird immer ausgefeilter, auch die vieldiskutierte KI, also die künstliche Intelligenz, hält Einzug beim elektrifizierten Radeln.

Flotter auf den Berg: Der neue PW-XM-Antrieb von Motorrad-Spezialist Yamaha sorgt für Schub. Foto: Yamaha

Leichte Antriebe versprechen besonders viel Spaß für alle Biker, die gerne selbst reichlich Kraft zusteuern, aber die Segnungen des E-Antriebs auf sehr anstrengenden Strecken gerne dabeihaben. Auch Schwergewicht Bosch ist jetzt mit dem Performance Line SX-Motor dabei. Der verbreitet sich geradezu viral bei vielen Leichtpedelec-Herstellern. Aus gutem Grund: Mit gerade mal zwei Kilo für den smarten Mittelmotor und ebenso viel für 400-Wattstunden-Akku sind sportliche Pedelecs mit unter 20 Kilo machbar. Und dank 55 Newtonmeter (Nm) maximalem Drehmoment und einer Spitzenleistung von 600 Watt kann das Gesamtpaket auch am Berg gut mithalten – entsprechende Tretfreude von Pilotin oder Pilot mal vorausgesetzt.

Hochwertige Touren-Pedelecs sind für die Pinion-MGU bestens geeignet. Foto: Pinion

In exakt die entgegengesetzte Richtung geht Hersteller Brose mit seinem neuen Drive3 Peak-Aggregat. Es wurde speziell für E-Mountainbikes entwickelt, liefert bis zu 95 Nm und eine Tretunterstützung von 410 Prozent. Das sollte auch für steile Anstiege reichen. Mit 2,9 Kilo bleibt das Gewicht des Antriebs noch im Rahmen. Knapp darunter liegt der Neuzugang von Yamaha namens PW-XM mit einem Drehmoment von 85 Nm und einem Gewicht von 2,6 Kilogramm. Die Japaner versprechen einen eindrucksvollen Antritt und einen automatischen Assistenz-Modus, der die Rauf- und Runterschalterei überflüssig machen soll. Top beim Drehmoment ist mit satten 130 Nm der neue Motor von Valeo aus Frankreich. Im sogenannten Cyclee ist ein Automatik-Getriebe integriert, eine lernende Software stellt beim Einsatz in Mountainbikes, Trekking- und Lastenrädern die optimale Unterstützung bereit. Einen Schritt weiter geht Urtopia mit seiner ersten Mittelmotor-Pedelec Fusion. Der Tiefeinsteiger integriert ChatGPT ins Zweirad, um etwa Tourenvorschläge oder dergleichen direkt auf den Bildschirm zu zaubern. Man darf gespannt sein, ob die Fusion eine KI-Welle im Pedal-Sektor auslöst.

Auch Pedelecs mit dem neuen Pinion MGU werden in der kommenden Saison trotz durchwegs hoher Preise zuhauf die Radl-Pisten bevölkern. Die Abkürzung hinter dem Firmennamen steht für Motor Gearbox Unit und beschreibt exakt das Produkt: Antrieb und Getriebe sind in einer Einheit zusammengefasst, dirigiert werden sie von einer elektronisch betätigten Schaltung mit neun oder zwölf Gängen. Die Spitzenleistung liegt bei 600 oder 800 Watt, das Drehmoment bei 85 Newtonmeter – also auf dem Niveau des Bosch-Bestsellers Performance Line CX.

Auch mit deutlich weniger Kraft kann man ordentlich Freude am Radeln haben – das zeigt etwa das E-Strada 7.3.4. von Stevens. Damit bedient der Hamburger Hersteller den Trend nach Leichtigkeit. Das mit einem 40-Nm-Hinterrad-Antrieb von Mahle und einem Neungang-Getriebe von Pinion im Bereich des Tretlagers ausgestattete Tourenrad bringt auch dank des nur 250 Wattstunden fassenden Akkus unter 18 Kilo auf die Waage – somit sind auch kleine Trageaktionen machbar. In einer ganz anderen Gewichtsklasse ist das dickste Pedelec der neuen Saison unterwegs: das Hopper, ein 2,10 Meter langes Dreirad des gleichnamigen Start-ups aus Augsburg. Seine Besonderheit: Es verfügt über eine Hinterradlenkung – und über eine Karosserie, die vor Wind und Wetter schützen soll. Um die 125 Kilo bringt das für Radwege freigegebene Pedelec mit 112-Nm-Antrieb auf die Waage. Es bietet je nach Ausführung zwischen 126 und 216 Liter Kofferraum und ist mit Handscheibenwischer, Frontscheibenheizung und Blinker zu haben – zu Preisen von rund 13.500 Euro. Rudolf Huber

Im Frühjahr 2024 geht es los: Hopper aus Augsburg bringt sein City-Dreirad zu den Kunden. Foto: Hopper

Trenoli Livenza: Eines für alles

Mit dem Zwitter aus City-, SUV- und Trekkingbike liefert der Hersteller aus Weiden ein überraschend vielseitiges E-Bike

Die 2023 gestartete Baureihe Livenza will eine sein für alle. Für die Stadtradler genauso wie für Langstrecken-Strampler, die zwischendurch gerne mal einen Kiesweg unter die Reifen nehmen. Letzteres trifft auch auf unser Testgefährt zu, das Livenza Classico 750. Wobei die Zahl am Ende signalisiert: Der in den Rahmen des Tiefeinsteigers integrierte, etwas mühsam nach vorne herausnehmbare Akku kommt auf eine Kapazität von 750 Wattstunden (Wh). Und damit lässt sich auch die Reichweitenfrage schnell beantworten: Je nach Fahrweise, Topografie und Temperatur sind 70 bis 120 Kilometer kein Problem. Der bequeme Sattel, die komfortable Positionierung des Lenkers und die vordere Federgabel in Kombination mit der höchst angenehmen Dämpfung durch die Super Moto-X 27,5-Zoll-Reifen von Schwalbe sorgen dafür, dass Touren mit dem Bayern-Bike aus Weiden auch länger ausfallen dürfen. Dazu passen der stabile Gepäckträger und die kräftige Beleuchtung, die vorne und hinten vom Akku gespeist wird. Ein Übriges zum Wohlbefinden auf diesem Trenoli-Pedelec trägt der Performance Line CX-Mittelmotor von Bosch bei, dessen maximal 85 Newtonmeter das Pedelec dank der ausgefeilten Sensorik und der gut abgestuften Shimano Deore Zehngang-Schaltung mit Schwung auch steile und steilste Passagen hochschiebt – die entsprechende Beteiligung an den Pedalen mal vorausgesetzt. Die Bedienung über die LED-Remote des Kiox 300-Displays läuft wegen der vielen kleinen Tasten nicht gleich intuitiv. Satt greifende Bremsen mit jeweils 180 Millimeter großen Scheiben sorgen für gut dosierbare Verzögerung. Und der – nicht mehr selbstverständliche – Kettenschutz hält die Hosenbeine sauber. 3799 Euro verlangt Trenoli für das Livenza mit dem dicken Akku. Ein angemessener Preis. hu

Saubere Sache: Das Trenoli Livenza Classico 750 ist für viele Einsatzzwecke geeignet.

Kraftquelle: Der Bosch Performance Line CX-Antrieb sorgt für ein dickes Grinsen am Berg. Fotos: R. Huber

Mit allem und scharf

Mit dem Würzen ist das so eine Sache: Den einen genügt Salz und Pfeffer, andere schwören auf Knoblauch und Ingwer, für die dritten muss es einfach nur scharf sein. Wer ein Auto mit Pfeffer sucht, der wird traditionell bei Porsche fündig. Die Zuffenhausener haben sogar ein Modell, das das Aroma im Namen trägt. Der Cayenne ist ein Bestseller und verleiht der Porsche-Bilanz die entsprechende Würze. Brüssel hat die Suppe jetzt jedoch versalzen. Das Spitzenmodell, der Cayenne Turbo GT, fliegt wegen seiner hohen Abgaswerte aus dem Programm. Aber Porsche wäre nicht Porsche, wenn den Ingenieuren nicht doch noch eine Lösung einfallen würde. Und so haben sie jetzt einfach den stärksten Cayenne aller Zeiten auf die Straßen gestellt.

Mit dem Turbo E-Hybrid bringt Porsche den stärksten Cayenne aller Zeiten – was kann er wirklich?

Der Cayenne Turbo E-Hybrid, den es als SUV und als Coupé gibt, hat 739 PS, 950 Nm Drehmoment. Man nehme, um beim Kochen zu bleiben, einen (jetzt auf 599 PS angeschwollenen) Achtzylinder und kombiniere ihn mit einer (nunmehr auf 176 PS aufgepumpten) Elektro-Maschine. Fusion-Küche nennt man das in der Kulinarik. Im Automobilbau Hybrid-Technik. Leider kommt dabei meistens schwere Kost heraus, weil zum Gewicht des E-Aggregats ja noch das der Leistungselektronik und der Batterie dazukommt. Macht unterm Strich runde 300 Kilogramm Hüftspeck mehr, den das Hybrid-SUV mit sich herumschleppen muss.

Der stärkste Cayenne aller Zeiten greift auf einen Hybrid-Antrieb zurück. In 3,7 Sekunden geht es von 0 auf Tempo 100, mit GT-Paket sogar noch eine Zehntelsekunde schneller.

Wie scharf ist der stärkste Cayenne wirklich? Die Würze liegt hier üblicherweise in der Kürze: Nach 3,7 Sekunden erreicht das SUV Tempo 100. Das Coupé mit GT-Paket ist sogar eine Zehntelsekunde schneller – aber beide sind langsamer als der schon fast legendäre Turbo GT, der schon in 3,3 Sekunden die Marke erreicht. Die Spurtwerte sind das eine. Aber wie fühlt sich das an auf der Rennstrecke? Wir sind im „Parcmotor de Castelloli", ganz in der Nähe von Barcelona: 4113 Meter Länge, acht Prozent Gefälle, neun Prozent Steigung – und Achtung, das ist keine Strickanleitung: Sieben rechts, vier links, damit sind natürlich die Kurven gemeint.

Wie macht man aus dem schärfsten Cayenne einen noch schärferen Cayenne? Der Mann an der Pfeffermühle heißt Michael Schätzle und ist der zuständige Baureihenleiter: „Wir haben die Querbeschleunigung optimiert, arbeiten mit einer voll variablen Quersperre und haben das Fahrwerk GT-spezifisch abgestimmt." Serienmäßig wird die Luftfederung mit dem Zweikammer-System und separater Steuerung von Zug- und Druckstufe eingebaut. Hört sich kompliziert an, fährt sich – nein schwebt sich – mega komfortabel. In dieser Disziplin überholt der Turbo E-Hybrid sogar den Turbo GT. Aber kann er auch in Sachen Sportlichkeit mithalten? Die Traktion ist bärenstark, im Handling ist der Hybrid fast genauso präzise und exakt wie der Verbrenner, nur in den Kurven merkt man einen Unterschied. 300 Kilo Mehrgewicht lassen sich elektronisch einfach nicht wegbügeln. Fein fühlt sich die Ad-hoc-Dynamik an, die der Elektromotor mit in die Antriebsehe bringt, und der Sound der Titan-Endrohre, die es nur mit dem GT-Paket (besseres Fahrwerk) gibt. Womit wir bei den Preisen sind: Schon der normale E-Hybrid mit 470 PS kostet 107.304 Euro, beim Coupé mit GT-Paket geht es erst ab 208.454 Euro los. Um im Bild zu bleiben: Den Cayenne Turbo E-Hybrid können sich halt nur Pfeffersäcke leisten. So wurden im Mittelalter Menschen genannt, die durch den Gewürzhandel reich geworden sind. rdf

Das Cockpit im neuen Cayenne ist natürlich voll digital. Das Layout stammt aus dem Elektro-Sportwagen Taycan, der bald schon in der zweiten Generation vorfährt. Fotos: Porsche

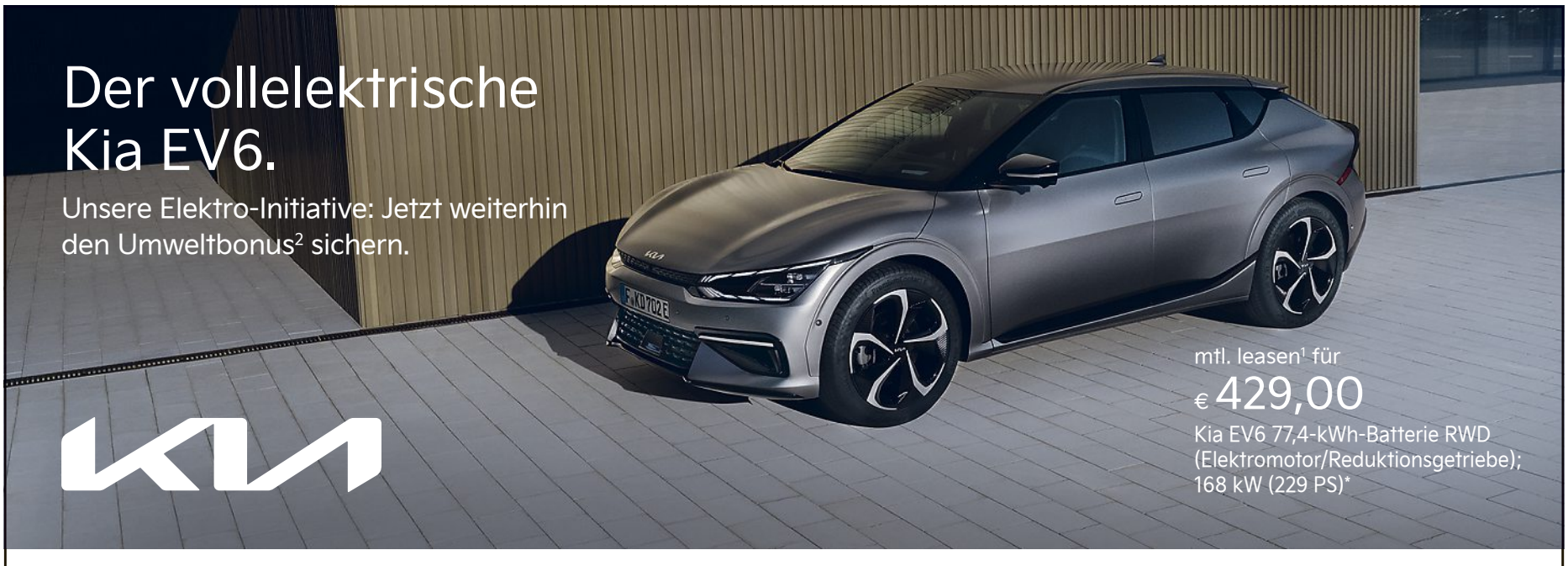


Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV6 77,4-kWh-Batterie RWD (Elektromotor/Reduktions getriebe); 168 kW (229 PS) schon für € 428,87 monatlich[1] / sofort verfügbar

Hauspreis	€ 56.770,00	48 mtl. Leasingraten	€ 428,87
Sonderzahlung	€ 5.677,00	Gesamtbetrag:	€ 26.423,18
Laufzeit in Monaten:	48	Effektiver Jahreszins	6,95 %
Gesamtlaufleistung:	40.000 km	Gebundener Sollzins p.a	6,84 %

***Kia EV6 77,4-kWh-Batterie RWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 168 kW (229 PS): Stromverbrauch kombiniert 16,5 kWh/100 km; CO_2-Emission kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse A+++. Bis zu 528 km Reichweite[3]**

AUTO SCHMID GmbH
Wir bewegen.

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

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

[1] Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Privatkunden auf Basis einer Kilometerabrechnung von der 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. € 1.1590,- Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Alle Preise inkl. gesetzlicher MwSt.

[2] Für alle zwischen dem 1. Januar 2024 und dem 31. März 2024 von Privatkunden getätigten Bestellungen eines Kia e-Soul, Kia Niro EV oder Kia EV6 / EV6 GT wird der Erhalt des Umweltbonus inklusive der Innovationsprämie (Hersteller- und ehemaliger Bafa-Anteil) in der im Jahr 2024 ursprünglich geplanten Höhe garantiert. Die Garantie gilt für das aktuell bestellbare Produkt-Lineup. Der von Kia garantierte Betrag wird beim Händler vom Bruttolistenpreis abgezogen. Die Aktion ist nicht kombinierbar mit anderen privaten oder gewerblichen Verkaufsförderungsmaßnahmen und Programmen. Bei allen teilnehmenden Kia Händlern.

[3] 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 CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-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.

PRAXIS-TESTS

Die zwei Gesichter des Hyundai Ioniq

Gewagtes Design und schnelle Ladezeiten zeichnen die beiden Limousinen aus, ganz billig ist das Vergnügen jedoch nicht

Die trauen sich was, die Koreaner: Beim Design ist Hyundai mutiger als so manch anderer Hersteller, auch solche mit einem Stern im Kühlergrill. Und die Koreaner trauen sich was zu: In der Elektromobilität waren sie unter den ersten, die ihre Modelle auf 800-Volt-Technik umgestellt haben – und damit zum Pionier für schnelle Ladezeiten wurden. Auch bei der Effizienz rangieren sie weit vorne. Typische Vertreter ihrer Art sind der Hyundai Ioniq 5 und Ioniq 6.

Heck in Entenschnabel-Optik: Ioniq 6. Das Coupé hat einen Technik-Bruder, den Ioniq 5 (oben). Fotos: Hyundai

Unterschiedlicher kann man nicht aussehen: Während der Ioniq 5 ein klassischer Kompakt-SUV ist, duckt sich der Ioniq 6 weg wie eine Raubkatze. Die fließenden Formen ordnen sich einem einzigen Zweck unter: Einer besseren Aerodynamik. Mit 0,21 ist der cw-Wert der geringste bei Hyundai. Von der Seite schön wie ein formvollendetes Coupé ruft das Heck mit seinen zwei Spoilern die ein oder andere Geschmacks-Diskussion hervor. Den breiten Entenschnabel muss man mögen. So wie das ganze Auto. Wir waren uns auch nie ganz sicher. An einem Tag fanden wir ihn grandios. Am nächsten dann schon wieder grenzwertig. Dagegen wirkt der Ioniq 5 insgesamt ein wenig gefälliger, auch wenn er so aussieht, als sei er gerade aus einem Science Fiction-Film gefallen.

Preisfrage: Welches Auto ist größer? Auch wenn es nicht so wirkt: Der Ioniq 6 ist knapp 20 Zentimeter länger, beim Radstand aber punktet der 5er. Außerdem hat er nicht die Coupélinie und bietet so etwas mehr Platz für die Passagiere hinten. Auch beim Kofferraum liegt der Ioniq 5 mit 480 Litern um knapp 80 Liter vorne. In beiden kann man die Vordersitze in eine bequeme Liegeposition fahren. Für das Nickerchen beim Aufladen. Wird angesichts der Ladezeiten (10 bis 80 Prozent in knapp 20 Minuten) aber eher ein Power-Napping. Fahren lassen sich die beiden Hyundais richtig gut. Von der Leistung her geht es beim Ioniq 5 ab 170 PS los. Mit kleiner Batterie (58 kWh) kostet er 43.900 Euro, das Coupé startet mit 151 PS und 53 kWh-Akku und kostet das Gleiche. Am anderen Ende rangieren die Spitzenmodelle mit Allrad, 77,4 kWh-Batterie und 325 PS (58.800 respektive 61.100 Euro). Damit gelingt der Sprint in rund Sekunden von 0 auf 100.

Unser Fazit: Abgesehen von den Preisen, die genauso stattlich ausfallen wie bei der Konkurrenz, orientieren wir uns mit unserem positiven Urteil an der Wortbedeutung des Namens. Ioniq kommt von Ion, ein elektrisch geladenes Atom, der zweite Teil leitet sich vom englischen Wort unique ab, also einmalig. *rdf*

TECHNISCHE DATEN
IONIQ 6

Motor: Elektro
Leistung: 239 kW (325 PS)
Drehmoment: 605 Nm
Antrieb: Allrad
0 – 100 km/h: 5,1 Sekunden
Spitze: 185 km/h
Batterie (netto): 77,4 kWh
Normverbrauch: 15,1 kWh / 100 km
Ladeleistung: 11 kW (AC) / 233 kW (DC)
Schnellladezeit: 16 Min. (44 auf 325 km Reichweite)
Reichweite: 583 km
Länge / Breite / Höhe: 4,86 / 1,88 / 1,50 m
Kofferraum: 401 l
Leergewicht / Zuladung: 2070 / 425 kg
Anhängelast: 1500 kg
Preis: 61.100 Euro

Göttin mit kleinen Schönheitsfehlern

Im Stellantis-Konzern übernimmt DS den Luxuspart

Der bayerische Dialekt steckt voller französischer Ausdrücke. Da geht man auf dem Trottoir, schaut ins Portemonnaie, ob noch Geld drin ist, ruht sich auf dem Kanapee aus und hat in der Garage noch eine alte Schäsn stehen. Sollte es eine neue Chaise sein, dann schaut sich der Bayer schon qua Sprachverwandtschaft gerne in Frankreich um. Dort findet sich neben Peugeot und Citroën etwa auch eine Marke mit dem Kürzel DS. Kenner verbinden damit den schönsten Citroën – die DS 19. La Déesse heißt nichts anderes als Göttin und auf ihre Geburtssstunde anno 1955 schielte der Stellantis-Konzern, als er 2015 die neue Marke aus der Taufe hob.

Ähnlich wie bei Bentley zeigt sich die Uhr erst, wenn der Startknopf gedrück wird. Foto: DS

Vier Modelle gibt es nun, drei davon sind SUV´s. Als Marke mit Pariser Anspruch ist sie in erster Linie natürlich „tres chique". Die Scheinwerfer erinnern an Kristalle, das Leder ist handgenäht, die chromfarbene Bord-Uhr hat Lochzeiger. Die feinste Ausstattung nennt sich „Opera", die einfachste fürs Volk ironischerweise „Bastille". Aber wie fährt sich nun die Schäsn aus dem Stellantis-Konzern? Kommt naturellement ganz auf die Motorisierung an. Es gibt das 4,60 Meter lange SUV als Diesel mit 130 PS (ab 42.090 Euro), aber auch als Plug-in-Hybride mit 225, 300 oder wahlweise 360 PS. Wir hatten das zweitstärkste Modell, das über Allrad verfügt (ab 55.040 Euro). Von 0 auf 100 geht es in 5,9 Sekunden, das reicht. Fahrdynamisch gehört der Franzose nicht zu den tollkühnen Kisten. Der Federungskomfort genügt den Anforderungen herkömmlicher Strecken. Geht es auf buckligen Landstraßen zur Sache, ist er nur noch so lala. Noch eine Petitesse, wie wir Bayern sagen: Bei einem Luxus-Geschöpf hätten wir uns Spritzdüsen gewünscht, die nicht immer gleich alle Seitenfenster versauen. Sacré dieu! Oder Sakradi auf gut Bairisch. *rdf*

Familienkutsche mit Hybrid-Herz

Der Kia Sportage hat zwei Motoren – aber ist er sparsam?

Keine Lademöglichkeit zu Hause oder noch nicht reif für ein vollelektrisches Auto? Dann käme ein Hybrid-Auto in Betracht. So etwas wie der Kia Sportage 1,6 T-GDI, der mit einem Vierzylinder-Benziner angetrieben wird, aber dank der Unterstützung eines E-Motors sehr effizient sein soll. Wir machten die Probe aufs Exempel.

Ob die fünfte Generation des Sportage gefällt, ist ein Geschmacksfrage. Das Design ist schroff und frech. Everybody's Darling wird er sicher nicht, aber er dürfte seine Fans finden. Das ist mutig von Kia, schließlich hat man vom Kompakt-SUV seit 1994 in Europa rund 750.000 Exemplare verkauft. Uns gefällt der Sportage, weil er kein Auto von der Stange ist. Innen ist er genauso modern. Ein gewölbtes HD-Display entfaltet sich elegant auf dem Armaturenbrett. Hinter dem Lenkrad das Kombi-Instrument mit Tacho, Drehzahl und Kamerabildern aus dem toten Winkel. Rechts davon der Infotainment-Bildschirm (beide 12,3 Zoll groß). Darunter die Klimabedienung und in der Mittelkonsole alles, was man schnell braucht: Startknopf, Ganghebel, Sitzheizung, Einparkhilfe. So sieht ein gutes Bedienkonzept aus.

Die Tagfahrlichter des Kia Sportage erinnern an einen australischen Bumerang. Foto: Kia

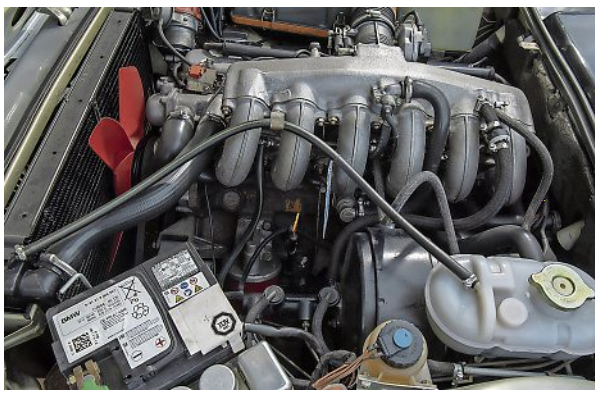
Im Vergleich zum Vorgänger sitzt man etwas bequemer: Bein- und Kopffreiheit sind gewachsen, ebenso der Kofferraum, der jetzt 591 Liter fasst (umgeklappt 1780 l). Das Fahrwerk ist Kia-typisch knackig, aber komfortabel, wenn es die Straßensituation erfordert. Benziner und E-Maschine bringen es auf 230 PS Leistung, was nötig ist, schließlich wiegt das Auto knapp 1,7 Tonnen. Weil der Verbrenner auf effiziente Drehzahlen getrimmt ist, klingt es aus dem Motorraum manchmal ein wenig gequält. Linderung verspricht die Tankrechnung. Mit 5,6 Litern sind wir nicht ausgekommen, aber knapp sieben Liter sind ja auch ein Wort für ein großes und praktisches Familienauto. *rdf*

OLDTIMER

Leichtbau war schon damals der Schlüssel für schnellere Autos. Der BMW 3,0 CSL aus der Baureihe E9 hatte Türen aus Aluminium, leichtere Scheiben, außerdem verzichtete man auf die vordere Stoßstange. Wem das zu gefährlich war, der konnte sie als Sonderzubehör wieder anschrauben lassen. Fotos: BMW Classic

„Überlegenheit durch Siege“

50 Jahre BMW 3,0 CSL – so fährt sich das legendäre bayerische Batmobil



206 PS lieferte der Reihen-Sechszylinder von BMW im CSL ab.

Dieser Heckflügel sorgte für den Spitznamen „Batmobil“.

Rundinstrumente, Schaltknüppel aus Holz: Der CSL von innen.

Einmal Batman sein ... Und dazu muss man gar nicht erst ins dystopische Gotham City, wo der fiktive Superheld lebt. Ein Ausflug zu BMW Classic in München reicht. Dort steht ein echtes Batmobil, wie die Rennversion des legendären Coupés genannt wurde. Ausfahrt mit der weiß-blauen Legende 3,0 CSL. Unser Autor Rudolf Bögel als Steuermann, quasi als Batman.

Bei diesem Auto war schon vor 50 Jahren alles anders: Zum Beispiel die Serienausstattung. Sie zeichnete sich durch Verzicht aus: Eine Frontstoßstange gab es nicht, zumindest ab Werk. Wer wollte, konnte sie gegen Aufpreis nachrüsten lassen. Rennsport-Fans mussten nach dem Kauf sogar den Gang zur Werkstatt antreten. Der Heckspoiler, der dem 3,0 CSL den Spitznamen „Batmobil“ verliehen hatte, war ebenfalls Sonderzubehör. Aber eines mit Aufmerksamkeitsgarantie. Als der Rennfahrer Hans-Joachim Stuck mit seinem Dienst-CSL beim Tanken war, wurde er weiland gefragt, ob das Teil hinten auf seinem BMW ein neuer Skiträger wäre. Aber zurück zu den Ursprüngen des CSL:

„Sehr geehrter Herr Redakteur, die Bayerischen Motoren Werke rüsten jetzt ihr Leichtbau-Coupé auch mit einem 3-Liter-Einspritzmotor aus. Für eine Veröffentlichung wären wir Ihnen dankbar.“

Mit diesen dürren Worten fing eine Pressemitteilung vom 14. August 1972 an. Dabei ging es um den E9, dem schönsten Coupé, das BMW jemals im Programm hatte. Nach dem CS und dem CSi baute BMW zusammen mit Alpina die Rennsportversion CSL, zunächst mit dem Vergasermotor und 180 PS, dann bekam das Batmobil den Einspritzer mit 200 PS. Im Fahrzeug-Prospekt von damals wurde BMW blumiger in der Ausdrucksweise:

„Überlegenheit durch Siege: Die Einheit durch Mensch und Maschine ist treibende Kraft im BMW-Automobilbau … im BMW CSL findet die konstruktive Überlegenheit von BMW ihren sportlichen Höhepunkt. Denn in ihm steckt die Begeisterung der Ingenieure für sportliches Fahren.“

Durfte das Batmobil von BMW fahren: Unser Autor Rudolf Bögel.

Entscheidend am CSL war allerdings nicht, was in ihm steckte, sondern was nicht drin war. Das L steht nämlich für Leichtbau. Also hat man Türen, Heckklappe und Kofferraumdeckel aus Aluminium gemacht. Auch bei den Scheiben senkte man das Gewicht durch ein anderes Material, die elektrischen Fensterheber fielen weg. Vorne keine Stoßstange, hinten eine aus Plastik, nur 2,5 Kilogramm schwer – und schon wog das Auto nur noch 1165 Kilogramm. Das macht ein Leistungsgewicht von 5,8 Kilo pro PS. Zum Vergleich: Ein einfacher Porsche 911 Carrera wiegt heutzutage schon 1,5 Tonnen. BMW war von sich und vom CSL begeistert:

„Eine Spezialversion, in der alle konstruktiven Möglichkeiten auf Leistung und Fahreigenschaften ausgerichtet sind. Für den Wettbewerb und die Straße. Der BMW 3,0 CSL ist ein rennerprobtes Automobil. Es zeigt, was Freude am Fahren in der sportlichsten Form bedeutet.“

Mit dem Leichtbau alleine war es noch nicht getan. Die Karosserie wurde um 20 Millimeter abgesenkt, um die Wankneigung auch ohne Stabilisatoren in den Griff zu bekommen. Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer und eine Differenzialsperre machten aus dem eher zahmen CSi ein „Bad Mobil“ für die Rennstrecke. Das sollte der Käufer nicht nur spüren, sondern auch sehen:

„Im Cockpit herrscht Rennatmosphäre. Die Ausstattung erlaubt einen reaktionsschnellen Fahrstil. Durch das griffsichere Sport-Lederlenkrad und die direkte Lenkung hat der Fahrer den BMW 3,0 CSL fest in der Hand.“

Im Gegensatz zu Cockpits der Moderne ist der BMW 3,0 CSL tatsächlich aufgeräumt. Gelöchertes Dreispeichenlenkrad, Tacho, Drehzahlmesser, Uhr und noch ein Rundinstrument für Informationen wie etwa die Kühlertemperatur, dazu ein paar Klimaregler und Knöpfe. Das ist es schon. Fast schon schmeichlerisch liegt der hölzerne Schaltknüppel mit dem Alpina-Zeichen in der Hand. Muss er auch, weil: Nix Automatik. Hier zählt beim Autofahren noch die gute alte Handarbeit. Und Schalten kann so viel Spaß machen. Auch wenn der CSL nur vier Gänge hat. Aber zunächst einmal gehen wir mit viel Ehrfurcht ans Werk. Insgesamt drei Ausbaustufen gab es von diesem BMW. Wir sitzen in der letzten Variante mit 206 PS. Nur 167 Exemplare wurden davon gebaut.

Schon nach wenigen Kilometern spüren wir: Das Biest will ausgefahren werden. Und so drehen wir den Reihen-Sechszylinder immer höher: 2000 Touren, 3000, 4000 – jetzt erreicht das Drehmoment seine volle Kraft. Trotzdem fühlt sich der Wagen dynamisch an, spritzig mit viel Durchzug. Und der soll 50 Jahre alt sein? Die gleiche Frage stellen wir uns beim Tanz, nein beim Tänzchen in den Kurven. Das Batmobil fliegt durch die Kurven wie eine Fledermaus durch die stockfinstere Nacht. Präzise taucht es in die Biegungen ein, und genauso exakt beschleunigt der CSL wieder heraus. Kein Wunder, dass der Tourenwagen auf den Rennstrecken in den Siebzigern kaum zu schlagen war. Und wir bilden uns auch was ein auf unsere Fahrkünste. Aber das war auch die volle Absicht von BMW, wie uns der Prospekt verrät:

„Der CSL ist einer der sportlichen Höhepunkte des BMW-Konzepts. In ihm steckt die Erkenntnis, dass nur das bessere Automobil den besseren Fahrer ermöglicht.“

Vielen Dank, BMW!

TECHNISCHE DATEN

BMW 3,0 CSL (E9)

Motor: Sechs Zylinder in Reihe
Hubraum: 3153 ccm, Einspritzer
Leistung: 206 PS bei 5600 U/min
Drehmoment: 292 Nm bei 4200 U/min
Antrieb: Viergang-Handschalter / Heck
Beschleunigung (0 – 100 km/h): 6,9 - 7,1 s (Angaben schwanken)
Höchstgeschwindigkeit: 220 – 222 km/h (Angaben schwanken)
Verbrauch: 10,9 l / 100 km
Maße (L/B/H): 4,63/1,73/1,37 m
Wendekreis: 10,5 m
Gewicht: 1165 – 1270 kg (Angaben schwanken)
Bauzeit: 1973 - 1975
Stückzahl: 167
Verkaufspreis: 37.850 Mark

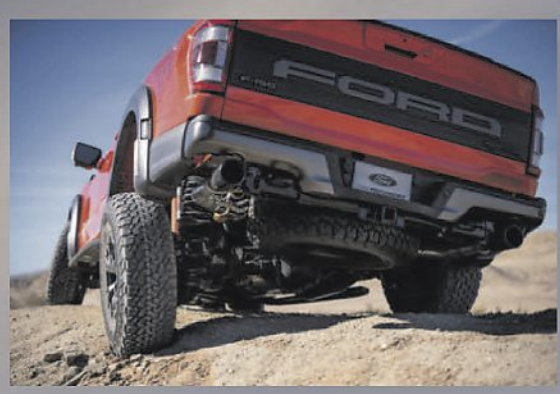
DER F-150. EXKLUSIV BEI KUTTENDREIER.

FORD F-150 XLT

5,0l PFDI V8, 299 kW (406 PS) Flexfuel, 10-Gang-Automatikgetriebe, u.a. mit Ausstattungspaket High 302A, XLT Sportlook-Paket, 360º-Kamera-Paket, Anhängerpaket, Co-Pilot 360 Assist 2.0 mit adaptivem Tempomat und integriertem Navigationssystem, Großer 136-Liter-Kraftstofftank, Ladeflächenschutz Bedliner Spray-in, Heckklappe mit Trittstufe und Arbeitsfläche, SYNC 4 Kapazitiver 12-Zoll-LCD-Touchscreen, Kabelloses Apple Carplay und Android Auto, Dunkle 20-Zoll-Sechsspeichen-Leichtmetallräder u.v.m.

Bei uns schon ab netto

€77.900,-



Automobilforum Kuttendreier Just drive!

Automobilforum Kuttendreier GmbH
1 **Hauptbetrieb mit Transit Center** • Drosselweg 21 • 81827 München
2 **Moosach mit Transit Center** • Dachauer Straße 463 • 80993 München
3 **FORD STORE | Solln** • Meglinger Str. 30-32 • 81477 München

www.kuttendreier.de

Die Abbildungen zeigt den Ford F-150 Raptor, es können Details auf den Abbildung nicht EU-Spezifikation entsprechen. Abgebildete Fahrzeuge können Sonderausstattung zeigen. Ausstattungen werden eventuell nur in Kombination mit anderen Optionen angeboten oder unterliegen zusätzlichen Anforderungen/Einschränkungen bei der Bestellung. Abgebildete Abmessungen können aufgrund optionaler Funktionen und/oder Änderungen in der Produktion abweichen. Alle Informationen sind ohne Gewähr und können technische, Druck- oder andere Fehler enthalten . Sofort verfügbar. Die Ausstattungsmerkmale der abgebildeten Fahrzeuge sind nicht Bestandteil des Angebotes. Alle Angaben vorbehaltlich Irrtum, Änderung und Druckfehler.