

mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 07 · Juli 2024



Telematiktarife - die Diskussion

Fährt man so bei der Versicherung wirklich günstiger?



Mit dem E-Auto über die Alpen

Was die Gewinner der Verlosung bei der Probefahrt erlebt haben



Klettermaxe aus Bayern

Ist das Bionicon Jesse FS 750 sein Geld wert?



NEU - UND FÜR SIE ENTDECKT

VOM ELEKTRISCHEN KLEINWAGEN BIS ZUM PRAKTISCHEN KOMBI: WIE GUT SIND DIESE AUTOS?



Sportwagen & Kult-Comic

Alpine A110 GT: So schnell wie Asterix, so stark wie Obelix!

Neuer Quartermaster

Pritschenwagen mit 286 PS – das kann der Grenadier im Gelände

Ungewöhnliche Testfahrt

Mit dem Familien-SUV durch die Wüste – der Mazda CX-60 lebt



Schreibt für die mobile faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

Das eigene Auto – es wird immer teurer. Das hat jetzt der ADAC in einer Studie festgestellt. Demnach sind Kleinwagen in den vergangenen zehn Jahren um 73 Prozent teurer geworden. Hat ein neuer Verbrenner 2014 noch im Schnitt 13.041 Euro gekostet, so sind es heuer schon 22.591 Euro. Noch mehr kosten reine Elektroautos. Aber es gibt Hoffnung – zumindest bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Sie wird nicht etwa vom VW-Konzern genährt, der die Nähe zum Volk ja im Namen trägt, nein, es sind die Franzosen, die mit dem Citroën ë-C3 bereits heuer einen bezahlbaren E-Kleinwagen bringen. Er kostet 23.300 Euro – aber schon im nächsten Jahr soll ein Modell unter 20.000 Euro mit einer geringeren Reichweite kommen. Wie revolutionär der ë-C3 wirklich ist, das lesen Sie auf der Seite 3. Sieht man sich die Preise der vielen anderen Fahrzeuge an, die wir in dieser Ausgabe vorstellen, so bestätigt sich der Trend des ADAC. Der Kleinwagen Yaris Cross von Toyota (S. 4) etwa kostet schon in der Basis 28.540 Euro. Der bislang recht günstige Mittelklasse-Kombi Skoda Octavia (S. 5) startet gar erst bei 35.000 Euro, ganz zu schweigen vom Multivan T7. Der Bulli (S. 10) taugt preislich nichts für breite Volk: Los geht's ab 53.000 Euro. Des Deutschen liebstes Kind ist wirklich ein teures Vergnügen geworden. Bestätigt auch der ADAC: 2014 musste man 60 Prozent des durchschnittlichen Jahres-Nettoarbeitseinkommens für den neuen Kleinwagen aufwenden, jetzt sind es schon 78 Prozent. Heilig's Blech!

Impressum

Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
Produktmanagement: Christine Sindl

Anzeigen:

Christine Tolksdorf (verantwortlich)
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: Citroën, Skoda, Toyota, Ineos, Mazda, Valtech Mobility, Oliver Körtge, Bionicon

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck:

Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München

Nächster Erscheinungstermin: 23.09.2024

* freie Mitarbeit

Im Elektroauto über die Alpen

Der Münchner Oliver Körtge hat ein Test-Wochenende mit einem Volvo EX 30 gewonnen – das hat er erlebt



Nicht immer war Aufladen in Italien so einfach: Gerade am Wochenende, weil viele Stationen geschlossen hatten.

Ein Wochenende in Italien verbrachten die Gewinner unserer Aktion. Hier ein Bild aus Trento.



Oliver Körtge ist kein Mann für halbe Sachen. „Alle sprechen von Energiewende und Transformation – wir ziehen das gerade durch“, schrieb er der mobilen faszination, „Nachdem wir im letzten Sommer die Ölheizung durch eine Wärmepumpe ersetzt und zusätzlich noch im Dezember eine Photovoltaik-Anlage auf das Dach gebaut haben, steht nun, um alles schlüssig zu machen, der Kauf eines Elektroautos an.“ Deshalb hat der Chef eines kleinen Metallbaubetriebs in Trudering auch bei unserem Gewinnspiel mitgemacht – und das Glück war ihm hold. Unter den vielen Einsendungen wurde seine gezogen. Körtge durfte ein Wochenende lang den brandneuen Volvo EX30 testen, kostenloses Aufladen inklusive. Übergeben wurde das Fahrzeug im Autohaus München von Verkaufsleiterin Meryem Tekin nach einer ausführlichen Einweisung. „Das war auch nötig“, sagt Körtge, „ich bin vorher noch kein Elektroauto gefahren.“ Dazu kommt: Der Volvo EX30 ist ein Fahrzeug der neuesten Digital-Generation und hat eine ganze Reihe von Innovationen, die man so nicht kennt. Zum Beispiel, dass es keinen Tacho mehr hinter dem Lenkrad gibt und dass stattdessen alles Wesentliche auf dem zentralen Touchscreen auf dem Armaturenbrett abgebildet wird. Auch das gefahrene Tempo. „Das war schon komisch im ersten Moment“, sagt Körtge, „aber man gewöhnt sich ziemlich schnell daran.“

Zeit genug dazu hatte der Metallbauer aus München auf alle Fälle. Wie schon gesagt: Er ist kein Mann für halbe Sachen. Und deshalb

ging die Probefahrt nicht bloß an den Chiemsee, sondern gleich am Gardasee vorbei in die norditalienische Stadt Verona. Wie passend, dass das Ehepaar schon Karten für die berühmte Arena hatte. Körtge: „Leider konnten wir den Motor gar nicht richtig ausfahren – der Urlaubsverkehr war schon ziemlich

dicht.“ Aber was heißt hier Motor? Der EX30 hat in der Top-Version gleich zwei davon. Auf Vorder- und Hinterachse sitzt jeweils eine E-Maschine – die Leistung liegt bei stattlichen 428 PS. Damit saust der Volvo in atemberaubenden 3,6 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Das Basismodell hat nur einen Motor im Heck – bringt es aber auch schon auf 272 PS. „Das hätte uns auch schon genügt“, meint Körtge. „Aber so war die Leistung natürlich schon bärenstark. Und das Auto fährt sich wirklich schön.“ Findet auch Ehegattin Barbara, die ebenfalls zum ersten Mal ein elektrisches Auto gefahren ist. Sie lobt den „tollen Komfort und das angenehme Handling.“

Aufgeladen haben die Körtges schon nach 250 Kilometern. Rein theoretisch hätte es der Volvo EX30 von München nach Verona schaffen müssen. Schließlich hat das Modell mit dem Twin-Motor eine Reichweite zwischen 462 und 476 Kilometern. Aber das wäre knapp geworden, zumal das Auto mit Klimaanlage im Sommer und gerade bei langen Berganstiegen viel Strom braucht. Das ist nicht anders als bei einem Verbrenner. Das Aufladen war kein Problem – zumindest in Brixen, erzählt Körtge. „Wir mussten aber schon mehr als einen Espresso trinken, bis der Akku wieder zu 100 Prozent voll war.“ Ein kleiner Besuch im Einkaufszentrum nebenan hat die Zeit dann doch verkürzt. Auf der Heimfahrt ging es dann in Trento an die Ladesäule. Vorsichtshalber. „War gar nicht so einfach eine Säule zu finden. Es war Sonntag und da hatten viele private Betreiber geschlossen.“ So dicht wie in Deutschland ist das Ladenetz in Italien halt noch nicht. „Wir sind dann mit 17 Kilometern Restreichweite daheim eingetroffen“ erzählt Körtge, der das Auto dann an der Steckdose auflud. Sein Fazit: „Der Volvo EX30 ist ein schönes und gutes Auto, das viel Spaß macht. Für unsere Zwecke wäre es zu klein, wir sind begeisterte Skitourengänger – da hätten wir zu wenig Platz. Aber als flottes Stadtauto wäre der Volvo eine Überlegung wert.“ rdf

Hatten sichtlich Spaß im Volvo EX30, der mit einem großen Panoramadach ausgestattet war: Barbara und Oliver Körtge. Fotos: Körtge



Schlüsselübergabe im Autohaus München: Verkaufsleiterin Meryem Tekin erklärt dem Gewinner der Gewinnspielaktion die Besonderheiten des Volvo EX30. Foto: scanautomobile





So sieht ein Revoluzzer aus. Der ë-C3 von Citroën kostet mit 300 Kilometern Reichweite knapp 23.000 Euro, bald kommt ein Modell mit kleinerem Akku für unter 20.000 Euro.

Elektro-C3 ist von Anfang an am Start – und zwar das Modell mit dem 44-kWh-Akku, das für Reichweiten über 300 Kilometer sorgen soll. Im Stadtbetrieb verspricht der Hersteller sogar über 400 Kilometer. Die Batterie besteht aus Lithium-Eisen-Phosphat und kostet 20 Prozent weniger als vergleichbare Nickel-Mangan-Kobalt-Speicher. Laut Citroën ist das auch der Grund, warum der ë-C3 vergleichsweise günstig angeboten werden kann. Die E-Maschine leistet 113 PS und bringt 125 Nm Drehmoment auf die Räder. Hört sich nicht gerade bärenstark an. Der Franzosen-Flitzer macht aber trotzdem einigen Spaß, auch

Citroën ë-C3: Vive la révolution!

Der französische Hersteller bringt einen bezahlbaren elektrischen Kleinwagen unter das Volk - als Erster

Schlechter hätte VW den Zeitpunkt nicht wählen können. „Aus Europa für Europa: Volkswagen Group bringt Projekt für vollelektrische Einstiegsmobilität auf den Weg“ hieß es in einer Pressemitteilung stolz. Mit dem großen Versprechen, bezahlbare Elektrofahrzeuge auf den Markt zu bringen. Weltpremiere allerdings erst 2027! Doch wir schreiben Ende Mai 2024 und fahren bereits den neuen Citroën ë-C3. Ein Elektroauto mit über 300 Kilometern Reichweite zu einem Preis von 23.300 Euro. Ausgeliefert wird er im Sommer (2024). Im nächsten Jahr folgt ein Modell mit 200 Kilometern Reichweite und einem Preis von unter 20.000 Euro. Entwickelt in Europa, gebaut in Europa. Eine (kleine) französische Revolution!

Der C3 ist für Citroën das, was der Golf für VW ist. Ein echter Volkswagen mit 5,6 Millionen abgesetzten Exemplaren. Mit der vierten Generation gehen die Franzosen gleich an zwei Fronten zum Angriff über. Erschwingliche Autos aus beiden Welten. Sowohl der 1,2-Liter-Verbrenner als auch der Elektro C-3 nutzen die gleiche Karosserie, die im Vergleich zum Vorgänger von den Dimensionen her (4,02 Meter lang, 1,81 m breit) nahezu gleichgeblieben ist. Nur in der Höhe hat der Kleinwagen zugelegt, was groß gewachsenen Passagieren vor allem im Fond zugutekommt. Außerdem hat der C3 jetzt mehr Bodenfreiheit. 197 Millimeter sind es beim Verbrenner, 163 Millimeter beim E-Auto. Dadurch wirkt das Fahrzeug wie ein SUV. Das bullige Design verstärkt diesen Eindruck noch. Auffällig sind die großen, neuen und ovalen Citroën-Logos, die vorne und hinten auf dem Blech prangen und die U-förmigen Lichtsignaturen in Front- und Heckleuchten. Auch das Interieur haben die Designer großzügig und modern umgemodelt. Beim Cockpit sticht das neue, extrem flache und im Armaturenbrett versenkte Tacho-Instrument hervor. Dabei handelt es sich um eine gestochene scharfe Projektion wie bei einem Head-up-Display. Es zeigt nur die wichtigsten Informationen wie etwa Geschwindigkeit, Tank- und Ladestand sowie die Temperatur und es erinnert entfernt an den flachen Tacho der luxuriösen CX-Modelle der 70er und 80er

Jahre. Was das Infotainment angeht, bietet Citroën beim Basismodell „You“ in der Mitte nur eine Smartphone-Halterung an. Über eine App werden beim Elektro-C3 aber Fahrzeugdaten wie Akkustand und Verbrauch auf das Handy übertragen, um einen eigenen Ladeplaner zu nutzen. Denn so etwas gibt es beim C3 noch nicht. Die großzügigere Ausstattung heißt „Max“ und verfügt über einen 10,25 Zoll großen Infotainment-Touchscreen. Traditionell wichtig ist den Autobauern aus Frankreich das Thema Komfort. So soll etwa das neue Ge-



Ordentlich Platz für 310 Liter Ladevolumen, allerdings hat der Citroën eine unpraktische und hohe Ladekante. Fotos: Citroën

stühl das Gefühl vermitteln, „in einem bequemen Sessel zu sitzen, der Sie von den Unebenheiten der Straße isoliert“, heißt es dazu von Citroën. Offenbar hat man jede Menge Zusatzschaum in die Polster gepackt. Das fühlt sich zunächst gut an, aber schon nach einer zwei-stündigen Tour meldet sich der verlängerte Rücken mit Beschwerden. Dafür punkten die Franzosen beim Fahrwerk. Schon in der Serie kommt die „Advanced Comfort Federung“ zum Einsatz, eine Nachfahrin der berühmten berührtigen Hydropneumatik, die beim CX im Einsatz war. Sie verwendet hydraulische Anschläge und speziell abgestimmte Dämpfer, um große Unebenheiten abzufedern und ein Nachschwingen der Karosserie zu verhindern. Das sorgt tatsächlich für angenehmen Fahrkomfort und manierliches Kurvenverhalten. Die Lenkung hätten wir uns etwas präziser gewünscht. Gestört hat uns die mangelnde Rückstellung, da musste man manchmal nachhelfen. Letzte Anmerkung zum Komfort: Der Kofferraum hat mit 310 Litern eine ordentliche Dimension. Allerdings ist die Ladekante

Das Heck des Citroën ë-C3 ist ein echtes Statement: Der andersfarbige Dachspoiler, das neue und größere Logo sowie die U-förmigen Heckleuchten verschaffen dem Auto einen knackigen Auftritt.



Trotz des vielen Plastiks wirkt das Interieur des Citroën C3 nicht billig: Glänzende Lackoberflächen, Chrom-Zierat und Stoffbezüge machen das Auto wohnlich.



ziemlich hoch, da dürfte sich das Kreuz beim Herausheben des Bier- oder Wasserträgers bei dem ein oder anderen schmerzhaft melden. Mit zwei Antrieben geht der C3 an den Start. Da ist zunächst einmal der 1,2 Liter große Dreizylinder-Benziner mit 101 PS und 205 Nm Drehmoment (Preis ab 14.990 Euro). Er bringt seine Kraft über eine Sechsgang-Handschialtung an die Räder. Handschalter? Ja, das gibt es noch. Macht immer noch ziemlich viel Spaß, zumal wenn sich das Getriebe so sauber schalten lässt wie beim C3. Das volle Drehmoment liegt schon bei 1.750 U/min an – da kommt tatsächlich so etwas wie Fahrfreude auf. Sie hält allerdings nicht lange an, da die Beschleunigung ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt. 10,6 Sekunden sind es, um genau zu sein. Aber damit ist der Verbrenner immerhin noch vier Zehntelsekunden schneller als die Elektro-Variante. Der Verbrauch soll offiziell bei 5,6 Litern liegen, wir haben mit 6,0 Liter etwas mehr durch die Brennkammern gejagt. Weniger dürfte die Mild-Hybrid-Variante benötigen, die für das nächste Jahr angekündigt ist. Der

wenn ihm jenseits von Tempo 80 langsam die Luft ausgeht. Aufgeladen wird mit bis zu 11 kW an der Wallbox (20 bis 80 Prozent in 2 Stunden und 50 Minuten) oder mit 50 kW am Schnelllader (20 bis 80 Prozent in 26 Minuten). Sind 300 Kilometer Reichweite realistisch? Wir glauben ja, weil wir bei unserer zwei-stündigen Testfahrt überwiegend über flache Landstraßen und bei Temperaturen um die 20 Grad am Ende 11,4 kWh Verbrauch auf dem Tacho hatten. Das ist besser als beim potenziellen Konkurrenz-Produkt Dacia Spring. Unser Fazit: „Elektro – das ist nicht mehr länger ein Privileg der Elite. Die Revolution hat begonnen.“ Mit diesem Spruch endet der Werbespot über den Citroën ë-C3. Vielleicht ist es eher ein Revolutionsnähchen, das die Franzosen da losgetreten haben. Schließlich ist die Elektroversion immer noch um 8.000 Euro teurer als der hauseigene Verbrenner. Aber Citroën hat mit beiden Modellen bewiesen: Ein moderner Neuwagen mit guter Ausstattung und einem Design, das sich sehen lassen kann, muss nicht teuer sein. Vive la France! Rudolf Bögel

NEUVORSTELLUNGEN

Mini-SUV mit mehr Power

Toyota feilt an seinem erfolgreichsten Europa-Modell

Was ist er nun? Ein SUV, ein Kleinwagen, ein SUV-Kleinwagen-Coupé? Egal! Der Toyota Yaris Cross ist vor allem eins: ein Publikumsliebhaber. Allein 2023 wurden 200.000 Exemplare davon in Europa verkauft. Er hat es damit zur Nummer eins im B-Segment geschafft und ist für Toyota ein echter Glücksgriff. Und das bei einem überschaubaren Entwicklungsaufwand. Denn die optisch aufregendere Cross-Variante basiert technisch auf dem Yaris. Zum Facelift servieren die Japaner vor allem technische Verbesserungen. Die 4,06 Meter lange Karosserie sieht nahezu identisch aus. Die Ingenieure haben aber an drei Stellschrauben gedreht: Antrieb, digitale Ausstattung und Assistenzsysteme. Zunächst verspricht der fein-



Das Cockpit im neuen Yaris Cross ist erstmalig voll digital, und zwar schon in der Serie. Der 10,3 Zoll große Touchscreen kostet allerdings einen Aufpreis.

getunte Hybrid-Antriebsstrang – auf Wunsch – mehr Leistung und Komfort. Neben der bekannten 116 PS starken Einstiegsvariante wird nun alternativ ein 130 PS starker Vollhybrid-Antriebsstrang angeboten. Auch hier kommt ein 1,5 Liter großer Dreizylinder-Benziner zum Einsatz. Für das Plus an Leistung sorgt ein neues Getriebe, ein stärkerer E-Motor-Generator sowie eine überarbeitete Motorsteuerung. Damit bringt der Yaris jetzt 14 PS mehr auf die Straße und 30 Prozent mehr Drehmoment (185 statt 141 Nm). Das hört sich zunächst gut an. Schaut man allerdings auf die Leistungsdaten, dann macht das beim Sprint von null auf Tempo 100 (10,7 s) im Bestfall gerade mal eine halbe Sekunde aus.

Im Normalbetrieb bemerkt man davon kaum etwas, beim Überholen auf Landstraßen allerdings bietet die Leistungssteigerung spürbar mehr Sicherheit. So richtig gut tut der neue Antrieb vor allem dem Bedürfnis nach Ruhe. Durch den stärkeren Output des 0,8 kWh kleinen Akkus schiebt die E-Maschine von unten heraus kräftiger an und entlastet so den Benzinmotor, der länger im niedrigen und dadurch leiseren Drehzahlbereich bleiben kann. Bei höherer Leistungsanforderung muss der Verbrenner jedoch weiterhin kräftig mithelfen, aber auch hier hat sich der Yaris Cross dank des Einsatzes von mehr Dämmung akustisch verbessert. Beim Verbrauch verspricht Toyota 4,5 Liter auf 100 Kilometern für die 4x2-Variante mit 130 PS. Das erscheint realistisch. Wir ließen uns vom wendigen Mini-SUV mit seiner direkten Lenkung und dem recht ordentlichen Fahrwerk zu einer eher sportlichen Fahrweise hinreißen. Gleich zwei Mal ging es über die bergige Tramuntana in Mallorca mit ihren engen Passstraßen. Dazu ein paar Kilometer Autobahn und etwas City-Verkehr. Unterm Strich standen nach 130 Kilometern 5,5 Liter auf dem Display. Erstaunlich hoch lag der Elektroanteil mit 41 Prozent. Neben der neu hinzugekommenen, stärkeren Motorisierung legt Toyota auch bei der Ausstattung ein Pfund drauf. Das Cockpit ist ab sofort voll digital. Wahlweise wird der Yaris Cross



Ein Bestseller in Europa: Der Toyota Yaris Cross hat sich allein im vergangenen Jahr über 200.000-mal verkauft.

mit einer sieben oder 12,3 Zoll großen Instrumentenanzeige hinter dem Lenkrad ausgerüstet und erhält einen neun oder 10,5 großen Multimedia-Bildschirm. Den digitalen Tacho gibt es mit zwölf verschiedenen Layouts. Wer will, kann auch noch ein echtes Head-up Display ordern, das die Informationen direkt auf die Windschutzscheibe projiziert. Aufgerüstet wurde auch bei Software und Konnektivität: Die Navigation funktioniert mit Cloud-Unterstützung und bietet Live-Informationen für die Routenplanung. Auch Sprachsteuerung und kabelloses Verbinden mit Apple CarPlay und Android Auto hat der Yaris Cross jetzt drauf. Wenn es um die Sicherheit geht, will Toyota traditionell ganz weit vorne mit-



Für einen echten Kleinwagen ist das Kofferraumvolumen ziemlich groß. Knapp 400 Liter bis 1.100 Liter (Rückbank umgeklappt) schluckt der Yaris. Fotos: Toyota

mischen. Deshalb gibt es den „T-Mate“ jetzt serienmäßig. Unter diesem Oberbegriff werden alle Sicherheitssysteme zusammengefasst, die im Fahrzeug eingebaut sind. Reichlich davon gab es schon bislang im Yaris Cross, jetzt kommen noch einige Features dazu wie der Notbremsassistent an Kreuzungen, Kurven- und Lenkassistent, adaptives Fernlicht oder der Ausstiegswarner. Dazu gibt es auch noch eine automatische Beschleunigungsrückdrückung, wenn das Risiko einer Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug besteht. Noch ein paar Worte zur Ausstattung und zu den Preisen. Die kleine 116-PS-Motorisierung gibt es ausschließlich mit Frontantrieb (ab 28.540 Euro). Bei der 130-PS-Variante kann man auch Allrad ordern, wobei man hier mindestens an die Ausstattungslinie „Team Deutschland“ gebunden ist. Der Toyota Yaris Cross kostet dann 33.290 Euro. Im Vergleich zur Basis sind 17-Zoll-Felgen dabei, das Multimedia-System mit dem 10,5 Zoll-Touchscreen und Rückfahrkamera sowie LED-Lichter. Unser Fazit: Schon der Vorgänger war gut, der neue Yaris Cross ist noch besser geworden, ohne dabei seine Vorzüge zu verlieren. Neben Fahrspaß und einem erstaunlich großen Kofferraum (400 bis knapp 1.100 Liter) zählt vor allem die hohe Effizienz des Antriebs zu den Stärken des City-SUV. rdf

Erste Geige der Kombis

Beim Škoda Octavia ist wieder Musik drin – es gibt neue Mild-Hybrid-Motoren und ein digitales Cockpit

Škoda lässt seinen neuen Octavia eine Oktave höher spielen. Der Bestseller der VW-Tochter (7,15 Millionen verkaufter Exemplare) robbt sich an die obere Mittelklasse heran. Vor allem in einem Segment ist Musik drin: Als Combi spielt der Octavia in 14 europäischen Ländern die erste Geige, und ist dort die meistverkaufte Kombilimousine. Ein echter Abräumer und –Aufräumer: Mit 4,70 Metern Länge bietet er Platz für fünf – und wenn es sein muss, dann wird aus dem Octavia sogar ein veritabler Transporter. 640 bis 1.700 Liter Kofferraumvolumen – das schätzt der Familienvater genauso wie der Monteur. Das erfolgreichste Auto der tschechischen Autohersteller gibt es schon seit 1959 (zunächst gebaut bis 1971). Es war die Nummer 8 in der Firmenhistorie, deshalb auch der Name Octavia. So richtig durchgestartet sind Limousine und Combi jedoch erst nach der Übernahme durch VW. Als Basis diente der Golf. Auf Anhieb wurden von der ersten Generation (1996 – 2004) 1,45 Millionen verkauft. Davon zwei Drittel Limousinen. Heute ist das Verhältnis umgekehrt. Von zehn Octavias sind sieben Kombis. Was ist neu? Zunächst mal handelt es sich optisch nur um ein Facelift der vierten Generation: Neue Frontscheinwerfer (LED, optional auch Matrix-Licht), ein überarbeiteter Kühlergrill



Bis zu 1.700 Litern Fassungsvermögen bietet das Heck bei umgeklappten Sitzbänken – der Škoda Octavia Combi räumt ganz schön was weg. Fotos: Škoda

und andere Rückleuchten mit animierten Blinkern. Das war es auch schon. Türen öffnen, reinsetzen – Überraschung, Überraschung. Das Cockpit hat einen Sprung in die digitale Zukunft gemacht. Hinter dem Lenkrad ersetzt ein 10-Zoll-Bildschirm die analogen Instrumente. Ein weiterer 10-Zöller dient schon in der Serie als Infotainment-Bildschirm. Erstmals kann man sogar einen 13-Zoll-Screen gegen Aufpreis ordern.

Was nützt das schönste Display, wenn man sich beim Bedienen die Fingerkuppen wund tippt? Auch hier hat Škoda nachgebessert mit einer neuen Menüstruktur. Wir haben uns relativ schnell zurechtgefunden. Sehr praktisch sind die fünf frei belegbaren Shortcuts. Lobenswert, dass die Klimaanlage-Bedienung mit einem eigenen Panel regelbar ist. Die Sprachassistentin Laura ist auch mit an Bord, später im Jahr wird sie noch gesprächiger – dank künstlicher Intelligenz mit ChatGPT. Intelligente Lösungen bietet Škoda auch mit den neuen Features „Pay to Fuel“ und „Pay to Park“. Bei ersterem bezahlt man seinen Treibstoff an aus-

gewählten Tankstellen tatsächlich nur über das Infotainment-System. Pay to Park zeigt verfügbare Parkplätze an, lotst den Fahrer dorthin – und auch hier bezahlt das Auto. Mit dem technischen Upgrade bekommt das Interieur des Octavias auch einen neuen Look. Je nach Ausstattungslinie (Essence, Selection und Sportline) lässt sich der Škoda sogar mit cognacfarbenem Lederimitat bestellen. Wert gelegt hat man wie alle anderen Hersteller auch auf Nachhaltigkeit. Alles kalter Kaffee? Tatsächlich, denn die Sitzzüge wurden aus Kaffeesatz hergestellt. Nicht gefallen hat uns das recycelte und wild gesprenkelte Plastikdekor, es wirkt kalt und sieht aus wie der Resopal-Boden in einem ärztlichen Wartezimmer. Muss man aber so nicht bestellen. Kurze Sitzprobe hinten: Das üppige Platzangebot zeigt, warum der Octavia so beliebt ist – in dieser Kategorie zählt er mindestens zur oberen Mittelklasse. Das Herz des Octavias schlägt nach wie vor im Motorraum – und hier gibt es gleich mal eine gute Nachricht. Der Dreizylinder-Benziner wurde ausgemustert



Modern, funktionell und nicht zu verspielt: So sieht das Cockpit im neuen Škoda Octavia aus, der zum ersten Mal ein 13-Zoll-Display im Angebot hat.

NEUVORSTELLUNGEN

Der Kombi, bei Škoda traditionell mit „C“ geschrieben, ist der Liebling der Käufer. Fast zwei Drittel ordern den Caravan.

und durch ein Aggregat mit einer vierten Brennkammer ersetzt. Den 1,5 TSI gibt es in insgesamt vier Varianten: Zwei 6-Gang-Handschalter mit wahlweise 115 oder 150 PS. Oder als Mild-Hybrid mit Automatik und 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Hier schiebt ein Startergenerator mit an – an den beiden Leistungsstufen ändert das nichts. Und dann sind da noch der 2,0-Liter-Diesel mit Handschalter und 115 PS, sowie die Automatik-Variante mit 150 Pferdestärken.

Im Test hatten wir die beiden Einstiegs-Benziner und den großen Diesel. Die Strecken ähnelten sich: viel Landstraßen und Autobahn – wenig Stadtverkehr. Unterm Strich erwiesen sich alle drei als Vernunftautos, was den Spritverbrauch angeht. Auf Platz 1 landete tatsächlich der Mild-Hybrid (ab 34.030 Euro), der dank Segelfunktion und abschaltbaren Zylindern nur 4,8 Liter verbrauchte. Gleich dahinter rangierte der große Diesel (ab 38.430 Euro), der sich mit 5,4 Litern ebenfalls vornehm zurückhielt. Der günstige Handschalter (31.430 Euro) brauchte mit 5,8 Litern das meiste. Was die Dynamik angeht – klar, da ist der Selbstzünder nicht zu schlagen, aber rentiert das den Mehrpreis von knapp 7.000 Euro im Vergleich zum kleinen Benzin? Dank Handschalter fährt sich der nämlich einigermaßen spritzig, tatsächlich auch besser als der Mild-Hybrid. Das ist aber mehr ein Gefühl – denn die Leistungsdaten (85 kW und 220 Nm Drehmoment) unterscheiden sich nicht großartig. Für beide gilt: Wer ruhig mit dem Gaspedal umgeht, der wird mit Ruhe im Fahrgastraum belohnt. Mit Lenkung und Fahrwerk waren wir überwiegend einverstanden bis sehr zufrieden. Wie meistens bei Škoda oder VW. Es gibt halt doch noch Dinge, auf die Verlass ist. Verlass ist auch auf die Preise – aber leider nur, dass sie steigen. Das Basismodell des Vorgängers hat als 1,5-TSI-Benziner mit 150 PS 30.960 Euro gekostet (heute: 35.170 Euro), der kleine Diesel mit 115 PS lag bei 31.990 Euro. Jetzt werden 36.200 Euro aufgerufen. Über den Daumen gepellt ergibt das einen Preisaufschlag von rund zehn Prozent. Und weil wir grad bei Preisen sind. Der vergleichbare Golf Variant startet derzeit bei 28.280 Euro, der Peugeot 308 SW bei 29.150 Euro – den günstigsten Kombi liefert aber Opel: Der Astra Sportstourer kostet ab 24.700 Euro.

Unser Fazit zum neuen Octavia: Škoda bietet mehr als nur ein Facelift. Das neue digitale Cockpit und solche Features wie Pay to Fuel katapultieren den guten alten Octavia in die Neuzeit. Wer viel unterwegs ist und Geld sparen will, der sollte auf den Mild-Hybrid-Antrieb setzen. Wenn wir schon bei unserem Test fast ausschließlich über Landstraßen mit 4,8 Litern ausgekommen sind, dann dürfte das im Stadtbetrieb noch weniger werden, weil hier mehr Power rekurviert werden kann. Der Škoda Octavia ist und bleibt ein technisch mehr als solides Fahrzeug mit viel Platz für Kind und Kegel. Jetzt sogar mit einem schicken Interieur mit Oberklasse-Feeling.

Rudolf Bögel

Pritschenwagen mit 286 PS

Den geländefähigen Grenadier aus dem Hause Ineos gibt es jetzt auch als Pick-up

Was für ein Mordstrumm von Auto! Die bayerische Längeneinheit für etwas unglaublich Großes (Mordstrumm Hirsch, Mordstrumm Watschn) beschreibt den Ineos Grenadier Quartermaster aufs Trefflichste. Der britische Pick-Up streckt sich auf 5,44 Meter Länge und ist mit seinem Wendekreis von 14,5 Metern bestimmt kein Auto für das schicke Lifestyle-Klientel, das am Wochenende die Innenstädte unsicher macht. Und das will er auch nicht sein. Der Quartermaster ist ein echter Lastesel und damit ein Arbeitstier – auch für extrem schwieriges Gelände. Ineos? Grenadier? Quartermaster? Sollten Sie von diesen Dreien noch nichts gehört haben, sind Sie nicht allein. Der Autobauer ist ziemlich neu. Finanziert wird er von einem der größten Chemie-Unternehmen der Welt, damit sind wir bei der britischen Firma Ineos. Grenadier heißt das erste Modell, weil die Idee dafür im gleichnamigen Londoner Pub geboren wurde. Bleibt noch der Quartermaster – der war

beim britischen Militär als Quartiermeister zuständig für Nachschub aller Art. Was eignet sich dafür besser als ein Pritschenwagen? Mit dem Pick-up (ab 72.460 Euro) bringt Ineos die zweite Karosserievariante des Grenadiers. Das Lastentier mit der Doppelkabine ist bis zu den hinteren Türen identisch mit dem Station Wagon.



Der Radstand wächst von 2,92 auf 3,23 Meter. In der Länge legt er um 54 Zentimeter zu. Und das alles, damit hinten eine Euro-Palette drauf passt – das ist quasi der Ur-Meter für Pick-ups. Insgesamt verträgt die Pritsche je nach Motor 760 oder 835 Kilogramm Zuladung, und wenn es sein muss, nimmt der Grenadier sogar Anhänger bis zu 3,5 Tonnen an den Haken. Damit das alles auch flott bewegt werden kann, greift Ineos auf zwei 3,0 Liter große Reihen-Sechszylinder von BMW zurück. Der Diesel hat 249 PS und ein Drehmoment von 500 Nm, der Turbo-Benziner stellt 286 PS und 450 Nm zur Verfügung. Natürlich ist der Benzinmotor die elegantere Triebwerk mit seiner kultivierten Laufruhe und dem direkten Antritt. Wer jedoch oft schwere Lasten zu schleppen hat, für den empfiehlt sich der Selbstzünder. So viel zum Thema Arbeitstier. Die zweite Kern-Kompe-

Platz für eine Euro-Palette bietet der Ineos Grenadier Quartermaster auf seiner Pritsche. Die Zuladung liegt bei circa 800 Kilogramm.



Ein Arbeitstier fürs Gelände: Mit dem Pritschenwagen Quartermaster bringt Ineos sein zweites Modell. Fotos: Ineos

tenz des Grenadiers ist seine Geländefähigkeit. Hier werden die Fans des alten Land Rover Defenders mit der Zunge schnalzen. Denn hier haben die Konstrukteure keine Kompromisse gemacht. Leiterrahmen, Starrachsen und drei Sperren – das ist die Heilige Dreifaltigkeit auch für schwieriges Gelände. Die Bodenfreiheit liegt mit 26,4 Zentimetern auf Augenhöhe mit der Konkurrenz, bei der Wattiefe kommt der Brite ebenfalls auf einen guten Wert: Furten von einer Höhe bis zu 80 Zentimetern dürfen kein Problem sein. Wie fährt er sich im Gelände? Überwiegend gut. Sieht man einmal davon ab,

dass enge Kurven im Wald aufgrund des extrem großen Wendekreises nicht zu den Lieblingen des Quartermasters zählen dürften. Eine Achillesferse des Grenadiers ist die Kugelumlaufenkung. Normalerweise leistet sie ihre Dienste in Nutzfahrzeugen. Sie ist schwergängig und muss nach jeder Kurve geradegestellt werden. Macht aber Sinn, weil sie im Gelände robuster ist. Ansonsten arbeitet sich der Grenadier kompromisslos und zuverlässig durchs Terrain. Macht richtig Spaß, wie leichtfüßig der Pick-up unterwegs ist. Dabei ist er wirklich ein Mordstrumm von einem Trumm. rdf

Der Golf **GOAL**



Jetzt ab 239,00 €¹
mtl. leasen

Golf GOAL 1.5 TSI OPF 85 kW (116 PS) 6-Gang

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,4;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 122; CO₂-Klasse: D.

Für das Fahrzeug liegen nur noch Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht mehr nach NEFZ vor.²

Ausstattung: automatische Distanzregelung ACC, „Front Assist“, „Lane Assist“, „Travel Assist“, „Side Assist“, „Light Assist“, App-Connect Wireless, Infotainment-System mit 12,9-Zoll-Display (32 cm), Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion, Klimaanlage, „Keyless Start“, LED-Scheinwerfer, beheizbares Multifunktionslenkrad in Leder u. v. m.

Lackierung: Uranograu

Leasing-Sonderzahlung:	990,00 €
Laufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
36 mtl. Leasingraten à	239,00 €¹
zzgl. Wartung & Inspektion mtl. à	26,72 € ³
36 mtl. Gesamtleasingraten à	265,72 €

Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig.

Fahrzeuggabbildung zeigt Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungszustand abweichen. Gültig bis zum 31.08.2024. Stand 07/2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ¹ Inkl. Überführungskosten und zzgl. Zulassungskosten. Bonität vorausgesetzt. ² Angaben zu Verbrauch, CO₂-Emissionen und CO₂-Klassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs. ³ Kostenübernahme für Wartungs- und Inspektionsarbeiten laut Herstellervorgabe inkl. Lohn- und Materialkosten (gilt nicht für Verschleißteile).



MAHAG

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Zentrum München
Schleibingerstr. 12-16
81669 München
Tel. 089 48001297

Volkswagen Zentrum München
Landsberger Str. 240
80687 München
Tel. 089 411140150

Volkswagen Zentrum München
Frankfurter Ring 251
80807 München
Tel. 089 323006802

MAHAG Trudering
Wasserburger Landstr. 5-11
81825 München
Tel. 089 420002902

MAHAG Ottobrunn
Rosenheimer Landstr. 112
85521 Ottobrunn
Tel. 089 60810519

MAHAG Dachau
Münchner Str. 85-87
85221 Dachau
Tel. 08131 51500



 mahag_volkswagen
mahag.de

NEUVORSTELLUNG



Aufbruch im Morgengrauen mit dem Mond am Himmel: Über Staubstraßen und Geröllpisten überqueren wir zum zweiten Mal das marokkanische Atlas-Gebirge.
Fotos: Mazda

Richtig gelesen. Die Entwickler von Mazda sind bekannt für, dass sie ihre eigenen Wege gehen. Und deshalb haben sie für den CX-60 auch einen ganz neuen 3,3 Liter großen Reihensechszylinder entwickelt, den es wahlweise mit 200 oder 245 PS gibt. Letzteren hat man uns anvertraut. Kernig klingt der Selbstzünder, knackig schaltet das Automatik-Getriebe.

Raus aus Marrakesch, rein ins Gebirge: Die 254 Pferdestärken mit einem Drehmoment von 550 Nm sind nicht übertrieben. Gerade auf Landstraßen, wenn wir heillos überladene Transporter überholen. Je höher wir kommen, desto weniger Verkehr. Weitgehend über Teerstraßen schrauben wir uns auf den Tizi n' Test, einen Pass, der auf 2.100 Metern Höhe liegt. Gestärkt mit einem kräftigen marokkanischen Minztee geht es weiter in die Ebene, dort, wo die Sahara beginnt. Staub wirbeln wir genug auf, und auch die Klimaanlage hat jetzt bei 34 Grad einiges zu tun. Die Fahrt ist trotzdem entspannt, der CX-60 bleibt auch unter diesen Bedingungen ein komfortables Auto. Was auch am Fahrwerk liegt. Federn und Dämpfer bügeln mittelgroße Schlaglöcher und Bodenwellen weg und auch auf den Geröllstraßen gleitet das SUV sanft dahin. Die Karosserie kommt kaum ins Schaukeln, Querrillen in den kurvigen Staupisten spürt man schon – so richtig durchgerüttelt werden wir jedoch nicht.

Nach zehnstündiger-Fahrt und einem Stop-over in der Nähe der Stadt Quarzazate treten wir die Rückreise an. Die überwältigende Landschaft dort hat eigentlich schon fast jeder einmal gesehen. Und das ganz ohne nach Marokko reisen zu müssen. Denn dort wurden Teile von „Game of Thrones“, „Gladiator“ und „Der Prinz von Persien“ gedreht. Über das weltberühmte Dades-Tal mit seinen mäandrierenden Grünzügen schrauben wir uns auf der „Straße der 1000 Kasbahs“ wieder auf einen Pass, und noch einen Pass und noch einen Pass. Hier wartet eine gigantische Geröllwüste auf uns. In einschlägigen Reiseführern wird sowas ja meistens gerne als „Playground of the Giants“ bezeichnet. Und es sieht auch so aus. Gut, dass das Auge sich auf der anderen Seite des Atlas in der unendlichen Ebene wieder erholen kann. Und das Feierabend-Bier im Hotel wartet auch schon. 1.250 Kilometer über Geröll, Staub und Sand haben wir nach zwei Tagen auf dem Buckel. Und spüren in Selbigen keinen Schmerz. Denn auch das Gestühl hat den Hätetest bestanden. Rudolf Bögel

Der Ruf der Wüste

Mit einem Trip über das marokkanische Atlas-Gebirge zeigt Mazda, was der CX-60 jenseits von Teerstraßen so alles draufhat

In diesem Teil der Welt sind auch die Herausforderungen für Autofahrer ganz anders. Rechts ein mehrere hundert Meter tiefer Abgrund, links Radlager und Bagger, die aus dem harten Gestein hier auf fast 3.000 Metern Höhe eine zweite Spur herauschürfen. Und dann taucht auch noch eine Eselskarawane auf. Ganz ruhig. Runter vom Gas. Seitenspiegel einklappen. Zentimeterweise zirkeln wir uns an den nervösen Tieren vorbei. Schließlich wollen wir keinen Tritt ins

Blech riskieren. Überholvorgang auf marokkanisch. Wir befinden uns im Hohen Atlas, unter uns Sand, Stein und Geröll – nichts, das an eine normale Straße erinnert. Und genau darum geht es Mazda bei diesem Trip. Die Japaner wollen beweisen, dass der neue CX-60, der im Grund genommen ein klassisches Familien-SUV ist, auch härteren Herausforderungen Stand hält. Unser „Epic Drive“ führt durch eine wahrhaft epische Landschaft. Von Marrakesch, der alten Hauptstadt Marokkos,

sehen wir in der Ferne einen majestätischen Gebirgszug, dessen Namen ebenfalls episch ist. Der bis zu 4.167 Meter Hohe Atlas. Wir werden ihn zwei Mal überqueren. Unser Weggefährte ist ein ganz normaler Mazda CX-60. Noch nicht mal bei den Reifen haben sie getrickst. Das SUV steht auf handelsüblichen Straßen-Pneus. Ganz schön mutig, denn einige Teile der Strecken verlaufen über Geröllhalden mit spitzen Steinen und Felsen. Aber dafür gibt es ja einen Ersatzreifen.

Der Tankinhalt macht uns ein wenig Sorgen: 58 Liter – da kommt man mit dem Zweittoner nicht weit und Tankstellen sind rar. Denken wird. Aber denkste! Am Ende des Trips haben wir knapp sieben Liter verbraucht. Macht theoretisch 800 Kilometer Reichweite. Ist ja auch ein Diesel! Ein Dieselmotor?



Pferdestärken gegen Esel-Power: Letztlich gewinnen wir mit dem Mazda CX-60 das ungleiche Duell.
Foto: Bögel



Bis die Achse bricht: Heillos überladene Transporter gehören zum Straßenbild von Marokko. Gut, dass wir zügig und in einem großen Bogen überholen können.



Die Straße als Fußballfeld: Manchmal muss man eben den wichtigen Dingen im Leben die Vorfahrt einräumen.



Passstraßen wie ins Gestein gemeißelt: In den Spitzkehren muss man hoffen, dass man keinem Lkw begegnet. Sonst wird es eng.



Episch? Ja, das war dieser Trip tatsächlich, findet Autor Rudolf Bögel. Die Landschaften erinnern an den Südwesten der USA.

Aufpasser im Auto- die Diskussion

Diese Erfahrungen haben Versicherte
mit Telematiktarifen gemacht

Der Bericht über Telematiktarife von Autoversicherern in der Mai-Ausgabe der „mobile faszination“ hat viele Leserinnen und Leser zur Schilderung ihrer eigenen Erfahrungen animiert. Hier Auszüge aus einigen Beiträgen.

Hilfreich kann die Telematik laut Leser Hans Mair sein, weil man stärker auf Geschwindigkeits-Überschreitungen achtet. Bei Telematik-konformen Fahrten auf kurvenreichen Strecken und noch mehr im Kreisverkehr fühlt er sich aber als „Verkehrshindernis. Da empfehle ich, knapp Schrittgeschwindigkeit zu fahren“. Sein Fazit: „Bei einer Versicherungsprämie von rund 1100 Euro sind 25 Prozent auch gut erspartes Geld. Jedoch Freude am Fahren ist das nicht mehr.“

Positiv sieht Michael Müller sein Leben mit dem Telematiktarif. Er fährt „noch korrekter und vor allem noch bewusster und vorausschauender als vorher“. Er gehe vor Ampeln rechtzeitig vom Gas, fahre Kurven sanfter an und versuche, abruptes Lenken und Bremsen zu vermeiden. Müller weiter: „Insgesamt ergibt sich dadurch eine Verringerung der

Unfallgefahr und eine Vermeidung von möglichen Bußgeldern. Und die bis zu 30 Prozent Ersparnis sind doch auch was.“

„Letztlich negativ“ sind Erich Grünwalds Erfahrungen. Die Kriterien Beschleunigung, Kurvenfahrt, Bremsen, Geschwindigkeit und Tageszeit seien so wie sie gewertet würden „nicht geeignet, das Fahrverhalten des Nutzers zu beurteilen“. Bei Grünwald haben die „erfahrenen“ Prozente jedenfalls nicht zu einer Reduzierung der Kfz-Prämie gereicht. Sein Fazit: „Die Telematiktarife sind für mich kein Grund zum Versichererwechsel.“

„Was mich persönlich von Telematiktarifen abhält, wurde im Artikel bereits bestens beschrieben“, so „mobile faszination“-Leser Adalbert Schuster. Er ist „nicht gewillt, für irgendeinen Konzern kostenlos Daten zu sammeln und selbst nicht mal zu erfahren, was da genau zur Versicherung gesendet wird. Geschweige denn, was mit den Daten sonst noch gemacht wird. Die AGBs enthalten viele Worte mit wenig Aussage.“

Im Detail, etwa durch nicht allzu praxisnahe Vorgaben beim Beschleunigen, beim Kurven-

fahren und beim Bremsen, sieht Leser Justus Well die Telematik zwar durchaus kritisch. Als Beleg besonders sicherer Fahrweise taugt das Gerät seiner Meinung nach auch nicht wirklich. Aber: „Mir macht es trotzdem Spaß zu sehen, was es zu meckern hat. Manchmal, besonders bei den Tempoverstößen, hat es ja auch recht...“

„Keineswegs immer einleuchtend“ erscheint Dr. Reinhart Weismann, wie die Telematik sei-

„Seit 2020 fahre mit meinem BMW X5 und dem kleinen Aufpasser durch Süddeutschland, Österreich, Italien und Frankreich“, so Gunter Bezold. Für ihn ist es leicht, permanent mit Score 100 zu fahren, trotz verhältnismäßig vieler Stadtfahrten. Die Bewertung seiner Fahrten bezeichnet er als „interessant“. Laut seiner Versicherung gleiche sich aber alles aus, „auch wenn einem eine Oma vor das Auto fährt und man natürlich bremst. Auch



Big Brother fährt mit: Um einen günstigen Tarif zu bekommen, teilt man seine Fahrdaten mit dem Versicherer.
Foto: Valtech
Mobility

nen Fahrstil einschätzt: „Bremsverhalten wurde stets negativ bewertet, ebenso bekam das Lenken häufig ein negatives Votum, obwohl es sich ebenso wie das Bremsen am jeweiligen Umfeld orientieren musste und nicht willkürlich oder fahrlässig erfolgte.“ Aber: „Ich fahre bewusster, um positiv bewertet zu werden. Das ist für mich entscheidend. Wenn am Ende des Jahres auch noch eine Minderung der Versicherung herauskommt – um so besser.“

Beschleunigungen beim Auffahren auf Autobahnen gefallen dem Gerät nicht besonders“. Ebenfalls seit 2020 nutzt Herbert Thiele einen Telematiktarif – und spart damit jedes Jahr 30 Prozent Versicherungsprämie. Sein Fazit: „Das lohnt sich schon. Und: Der Bonus-Drive erzielt effektiv zu defensivem Fahren – auch bei unserem Sohn. Das Daten-Risiko besteht. Das hat man woanders auch, aber ohne Vergütung.“
Zusammengestellt von Rudolf Huber

Stadt. Land. Crosstrek.



Leasing ab nur
299 € mtl.¹



SUBARU

**Der Crosstrek.
Bringt euch dahin, wo ihr noch nie wart.**

Energieverbrauch (l/100 km) kombiniert: 7,7; CO₂-Emission (g/km) kombiniert: 174; CO₂-Klasse: F.

Abbildungen enthalten Sonderausstattung. * 5 Jahre Vollgarantie bis 160.000 km. Optionale 3 Jahre Anschlussgarantie als Reparaturkostenversicherung gemäß näheren Bedingungen der CG Car-Garantie Versicherungs-AG bis 200.000 km bei teilnehmenden Subaru Partnern erhältlich. Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen. ¹ Leasingangebot² für Subaru Crosstrek 2.0ie Trend – ein Angebot der ALD Lease Finanz GmbH, UPE des Herstellers 34.790,- €, Fahrzeugpreis 30.796,11 € (Anschaffungspreis inkl. MwSt.), monatliche Gesamtrate 299,- €, Laufzeit 48 Monate, Kilometer p. a. 10.000, effektiver Jahreszins 7,88 %, Sollzins p. a. fest für die gesamte Laufzeit 7,61 %, Gesamtbetrag 14.352,48 € exkl. Sonderzahlung, Sonderzahlung 2.900,- €, Mehr-/Minderkilometer 10,44 / 6,96 Ct. pro km, zzgl. Überführungskosten ab 850,- €. Irrtümer vorbehalten. Stand 05.07.2024. Die Aktion gilt vom 01.07.2024 bis 30.09.2024 in Verbindung mit dem Leasing eines aktuellen Subaru Crosstrek (Neu- oder Vorführwagen) und Zulassung/Besitzumschreibung bis 31.03.2025. Die Aktion wird von den teilnehmenden Subaru Partnern getragen und ist mit bestimmten Aktionen der SUBARU Deutschland GmbH kombinierbar. Weitere Detailinformationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort. ² Dies ist eine unverbindliche beispielhafte Leasingkalkulation der ALD Lease Finanz GmbH, Fühlsbüttler Str. 437, 22309 Hamburg. Hierbei handelt es sich gleichzeitig um ein repräsentatives Beispiel gem. § 17 Abs. 4 PAngV. Bonität vorausgesetzt. Abrechnung nach Vertragsende: Abgerechnet werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Die Höhe der monatlichen Rate ist abhängig von Sonderzahlung, jährlicher Fahrleistung und Laufzeit sowie ggf. ausgewählten Dienstleistungen. Angebot bei allen teilnehmenden SUBARU Partnern erhältlich. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. ³ AUTO BILD ALLRAD (Ausgabe 22/2024) / AUTO BILD ALLRAD Redaktionspreis 2024 / Gewinner in der Kategorie Alltagsnutzen. Alle vorgenannten Aktionen sind nicht mit Behörden-, Großabnehmer- und Branchenrabatten kombinierbar. Den genauen Preis erfahren Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort.

- Alles wird einfacher dank permanentem Allradantrieb und X-Mode
- Alles wird einfacher auch abseits der Straße dank 220 mm Bodenfreiheit
- Alles wird einfacher mit der 5+3 Jahre Subaru Garantie*

allrad 24
AUTO DES JAHRES

Weltgrößter Allrad-PKW-Hersteller

www.subaru.de   

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

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

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

PRAXIS-TESTS



Schnell wie Asterix, stark wie Obelix!

Ausfahrt mit der Alpine A110 GT – und was der Sportwagen mit dem französischen Kult-Comic zu tun hat

Sie ist blau wie der Himmel, flach wie eine Flunder und leicht wie eine Feder. Sie hört auf den Namen Alpine und ist ein Sportwagen, so pur, dass alle Nostalgiker von ihr träumen. Wir konnten die Alpine A110 GT auf den Straßen ausführen und finden, dass der Zweisitzer einige Parallelen zum weltberühmten Comic „Asterix & Obelix“ aufweist. Schon die Ur-Alpine, die von 1961 bis 1977



Im Vergleich zur Alpine GT hat die R-Version einen festen Flügel und eine Karbon-Motorhaube (o.). Fotos: Alpine

produziert wurde, war ein echtes Leichtgewicht. Der Sportwagen mit großer Renn-Tradition (Rallye-Weltmeister 71 und 73) wog unter 750 Kilogramm. Ganz so leicht geht es aus Sicherheitsgründen heute nicht mehr: Als die Alpine 2017 zum zweiten Mal das Licht der Welt erblickte, schlug sie mit knapp 1,1 Tonnen trotzdem die Konkurrenz. Und weil sich leichte Dinge auch leichter bewegen lassen, konnten die Franzosen einen 1,8 Liter großen Vierzylinder einsetzen. Der hat wahlweise 252 PS, beim GT sind es 300. In 4,2 Sekunden fetzt der Flitzer auf Tempo 100 – und ist dabei so schnell unterwegs wie Asterix bei den Olympischen Spielen nach der Einnahme des Zaubertranks. Das Drehmoment liegt bei starken 320 Newtonmetern. Genug Kraft, um einen Hinkelstein von Obelix zu bewegen. Weil wir gerade bei den Galliern aus dem unbeugsamen Dorf sind: Gottseidank klingt die Alpine nicht wie der Barde Troubadix, wenn er verträumt seine Leier zupft. Nein, der Sound der Alpine ist dank Klappenpuff ein echter Traum. Er brummt und bollert, brüllt aber nicht künstlich aufgebläht. Der mit einem Turbo aufgeladene

Mittelmotor sitzt direkt hinter dem Fahrer und lässt ebenfalls deutlich von sich hören. Vor allem, wenn er Luft holt. Die Ansaugung befindet sich direkt hinter dem linken Ohr. Angetrieben wird die Alpine standesgemäß am Heck: Damit sind schöne Hüftschwünge in den Kurven möglich. Fast so keck wie die von der Frau des Dorfältesten Methusalix. Überhaupt ist die Alpine ein Auto für Landstraßen, weil sie sich leichtfüßig fährt, lässig in die Kurven eintaucht und spielerisch wieder heraustränzelt. Dazu passt das perfekt austarierte Fahrwerk, das beim GT komfortabler ausfällt als beim Basismodell, aber auf der Stellung Sport immer noch straff genug ist, um pures Sportwagen-Feeling aufkommen zu lassen. Apropos Purismus: Den haben die Franzosen auch im Interieur durchgezogen. Hier ist kein Knopf zu viel, dafür hat das (veraltete) Infotainment seine Tücken bei der Bedienung. Große Fahrer dürften mit dem knappen Platzangebot des Zweisitzers zu kämpfen haben. Da geht es ihnen wie den Galliern: Sie müssen nur Angst haben, dass ihnen der Himmel auf den Kopf fällt. Denn die Alpine ist nicht höher als 1,27 Meter. Noch ein Wort zum Preis: Der GT kostet ab 75.450 Sesterzen – sorry, zuviel Asterix gelesen – es sind natürlich Euro. Rudolf Bögel

weil sie sich leichtfüßig fährt, lässig in die Kurven eintaucht und spielerisch wieder heraustränzelt. Dazu passt das perfekt austarierte Fahrwerk, das beim GT komfortabler ausfällt als beim Basismodell, aber auf der Stellung Sport immer noch straff genug ist, um pures Sportwagen-Feeling aufkommen zu lassen. Apropos Purismus: Den haben die Franzosen auch im Interieur durchgezogen. Hier ist kein Knopf zu viel, dafür hat das (veraltete) Infotainment seine Tücken bei der Bedienung. Große Fahrer dürften mit dem knappen Platzangebot des Zweisitzers zu kämpfen haben. Da geht es ihnen wie den Galliern: Sie müssen nur Angst haben, dass ihnen der Himmel auf den Kopf fällt. Denn die Alpine ist nicht höher als 1,27 Meter. Noch ein Wort zum Preis: Der GT kostet ab 75.450 Sesterzen – sorry, zuviel Asterix gelesen – es sind natürlich Euro. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN RENAULT ALPINE A110 GT

Technische Daten Renault Alpine A110 GT

Motor: 1,8-Liter-Benziner

Leistung: 221 kW (300 PS) bei 6.300 U/min

Drehmoment: 340 Nm bei 2.400 – 6.000 U/min

Antrieb:

7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe / Heck

Beschleunigung (0 – 100 km/h): 4,2 s

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Verbrauch (kombiniert): 6,9 l

Länge / Breite / Höhe: 4,18 / 1,80 / 1,25 m

Gewicht: 1.119 kg

Preis: ab 75.450 Euro

Multi-Talent Multivan

Der VW T7 steht auf einer Pkw-Plattform – das hat Vorteile

Von außen merkt man ihm das gar nicht an. Aber dieser VW-Bus ist eigentlich kein Bus, sondern ein Pkw. Denn zum ersten Mal in seiner Geschichte wird der T7, liebevoll auch Bulli genannt, nicht vom Transporter der Nutzfahrzeugsparte abgeleitet, sondern entsteht auf der gleichen technischen Plattform wie VW Golf, Seat Leon oder Škoda Octavia. Die Vorteile liegen auf der Hand, sind respektive sofort spürbar, wenn man in den in zwei Karosserievarianten (4,97 oder 5,17 Meter Länge) erhältlichen Bus einsteigt. Erstens sitzt man tiefer, zweitens hat man die neueste VW-Infotainment-Generation an Bord und drittens fährt sich der Multivan T7 im Vergleich zu dem immer noch parallel gebauten Transporter T6.1 angenehmer. Unter der Motorhaube



Ein Klassiker mit einem klassischen Spitznamen: der VW Bulli. Foto: Volkswagen

brummt relativ zurückhaltend ein 2,0-Liter-Turbo-Diesel der neuen Generation. Er bringt 110 kW oder 150 PS auf die Straße und hält sich nicht nur laut Datenblatt (6,4 Liter) beim Verbrauch vornehm zurück, sondern auch im Alltagstest. Selbst bei flotter Autobahnfahrt genehmigte sich der Diesel-Bulli nicht mehr als 7,3 Liter. Das ist ein anständiger Wert für einen Automatik-Bus, der 2,2 Tonnen auf die Waage bringt und Platz für bis zu sieben Passagiere bietet. Und in der Langversion sogar knapp 4.000 Liter Ladung verstauen kann. Beim Fahren auch bei hohen Geschwindigkeiten reagiert der T7 (ab 53.000 Euro) sicher und stabil. In den Kurven sogar ziemlich agil. Empfehlenswert ist das Adaptiv-Fahrwerk DCC, das die meisten Unebenheiten im Asphalt wegbügelt. Angenehm fühlt sich auch die Lenkung an – sie reagiert exakt und präzise – so wie in einem Pkw. Servus Nutzfahrzeug? Nicht ganz, denn neben dem üppigen Ladevolumen glänzt der T7 mit einem sehr flexiblen Innenraumkonzept. Mit nur wenigen Handgriffen lassen sich die Einzelsitze verschieben, umpositionieren (entgegen der Fahrtrichtung etwa) oder sogar ausbauen. Der Clou ist der verschiebbare Klappentisch, der auch als Mittelkonsole zwischen Fahrer- und Beifahrersitz einsetzbar ist. rdf

Kombi in Wallung

Ende Verbrenner: Der Audi RS6 Avant verabschiedet sich

Mit einem furiosen Finale beendet Audi das (Verbrenner-)Kapitel RS6 Avant. Die vor allem optisch aufgemöbelte GT-Variante zum Preis von rund 220.000 Euro ist auf 660 Exemplare beschränkt und soll die Krönung der Baureihe sein. Wer nicht so viel ausgeben will, kauft sich einen RS6 Performance. Gleiche Leistung für 90.000 Euro weniger. Bleiben wir gleich beim Thema: Das Wort Leistung ist bei diesem Auto schon fast eine Untertreibung. 630 PS und ein Drehmoment von 850 Nm – da spricht man lieber über eine Leistungsexplosion, die manch einer unvernünftig findet, die aber einen Höllenspaß macht. Und zwar nicht nur beim Druck voll auf die Tube, sondern schon bei sanften 2.300 Umdrehungen bringt das Drehmoment den Allrad-Kombi voll in Wallung. In Zahlen heißt das: 3,2 Sekunden von 0 auf 100. Wer eine leere deutsche Autobahn findet, kann den 4,0-Liter V8-Bi-Turbo-Benziner auch noch weiter ausreizen. Dann geht es in zwölf Sekunden unter Röhren und Trompeten der Sportauspuffanlage von 0 auf 200. Aber der RS6 kann nicht nur geradeaus fahren – in den Kurven verwandelt sich der fünf Meter lange Kombi in einen Balletttänzer. Erstaunlich wendig, zackig und präzise lenkt der Audi über den



Der Audi RS6 Avant zählt zu den stärksten Kombis, die man erwerben kann. Foto: Audi

geschwungenen Asphalt. Dass der Kombi 2,2 Tonnen auf die Waage bringt, merkt man ihm definitiv nicht an. Wer es langsamer angehen will, der verlässt den Dynamik-Modus und fährt auf Komfort. Die angelegten Ohren klappen wieder aus – das Fahrwerk wird weicher und von den acht Brennkammern machen vier Pause, dank der Zylinderabschaltung. Und schon verwandelt sich der RS6 noch einmal. Vom mitreißenden Racer zum friedlichen Pappmobil, einsatzbereit für den Einkauf im Bau- oder Supermarkt. Denn Platz hat er ja, der Avant. 548 bis 1.658 Liter schluckt der Kofferraum. Schlucken muss der RS6-Besitzer auch an der Tankstelle. Unter 14 Litern, je nach Fahrer-Temperament auch deutlich mehr, geht es kaum. rdf

FAHRRÄDER

Bayerischer Kletterkünstler

Die Fahrrad-Marke Bionicon wurde am Tegernsee gegründet

Vier E-Mountainbike-Modellreihen hat Bionicon aktuell unter dem Dach des Weidener Radl- und Roller-Spezialisten MSA (u. a. Kymco, Voge, Mondial, Trenoli) zu bieten. Alle vier sind bei Ausstattung und Preis im gehobenen Mittelfeld zu suchen. Das von uns getestete Jesse wiederum liegt Bionicon-intern etwa in der Mitte. Das günstigste Modell steht mit 3.499 Euro in der Preisliste, das Testgerät Jesse FS 750 2 des Modelljahres 2024 mit 4.299 Euro. Viel Geld – bekommt man dafür auch einen entsprechenden Gegenwert? Wenn es um Fahrspaß, Kraxelkünste und die Komponenten geht, kann diese Frage mit „ja“ beantwortet werden. Das hochbeinige All-Mountain-Fully ist ein kongenialer Begleiter speziell für Freunde knackiger Singletrails mit ebenso knackigen Auf- und Abfahrten. Die Voll-Federung (vorne Suntour XCR34 Boost, hinten RockShox Deluxe Select) lässt sich aufs Fahrergewicht einstellen, die Rahmengeometrie führt zu einer sportlichen, aber nicht unkomfortablen Haltung. Und die per Dau-



Vernetzt und mit vielfältigen Funktionen: das Kiox-Display neben dem linken Lenkergriff.



Die hintere RockShox-Federung lässt sich präzise aufs Gewicht des Fahrers abstimmen.



Spaß auf zwei Rädern: Das Bionicon Jesse FS 750 2 steckt voll feiner Technik für kleine oder große Fluchten aus dem Alltagstrott. Fotos: Rudolf Huber

mendruck versenkbare Sattelstütze nimmt allzu steilen Downhill-Passagen den Schrecken, auch wenn kein MTB-Profi im (sportlich harten) Sattel sitzt. Ein Übriges tun beim Geländeeinsatz der 78 Zentimeter breite Lenker, die fein dosierbaren Tektro-Bremsen und der E-Antrieb. Bei Letzterem setzt Bionicon auf das Bosch-Komplettsystem. Sprich: den Performance Line CX-Motor mit kraftvollen 85 Newtonmetern, den Powertube-Akku mit 750 Wattstunden und das vernetzte Kiox-Display samt recht vielfältig bestückter Lenker-Bedienung. Der dicke Akku macht sich nicht nur durch ordentlich Reichweite respektive bezwingbare Höhenmeter bemerkbar – auf unseren um die 70 Kilometer langen Testfahrten haben wir ihn jeweils circa halb geleert. Er sorgt auf der anderen Seite natürlich auch für ordentlich Gewicht. 28 Kilo sind es insgesamt, wenn man den Angaben der Personen-

waage glauben will. Das muss man bei einer Kaufentscheidung berücksichtigen – und sich eventuell bei den etwas leichteren 500er- oder 625er-Akkus aus dem Modelljahr 2023 anschauen. Die dicken Nobby Nic-Reifen von Schwalbe machen auf Asphalt, Schotter und Steinen einen guten Job, je nach Geschmack und Einsatzzweck lässt sich das Jesse mit 27,5- oder 29-Zoll-Rädern ausstatten. Die größere Version überbrückt leichter größere Brocken und ist besser für lange Trips geeignet, die kleinere sorgt für einen Tick mehr Agilität im anspruchsvollen Gelände. Die Shimano Cues-Schaltung mit zehn Gängen macht einen guten Job, ist mit den passenden Zwischenschritten von ganz kurz bis lang abgestimmt und ermöglicht eine geschmeidige Umsetzung von Menschen- und Maschinenkraft. Das Fazit: Das Bionicon Jesse FS 750 2 ist kein Alltags-Radl, sondern ein Sportgerät mit Spaßfaktor. Dank der Vollfederung ist es auch auf langen Strecken komfortabel, es steckt Geländeeinlagen locker weg und macht auf jedem Untergrund gute Laune. Der Bosch-Antrieb erweist sich als Volltreffer: Was die Abstufung der Unterstützung je nach Steigung und Muskelkraft angeht, zeigt er nach wie vor, wo es langgeht. Rudolf Huber

Der vollelektrische Kia EV6.

Kurzfristig verfügbar.

mtl. leasen¹ für
ab € 296,00
Kia EV6 Elektromotor 168 kW,
RWD (Strom/Reduktionsgetriebe);
168 kW (229 PS)*

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV6 Elektromotor, 168 kW, RWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 168 kW (229 PS) schon ab € 295,98 monatlich¹

Hauspreis	€ 51.990,00	Gesamtleistung:	40.000 km
Sonderzahlung	€ 5.199,00	48 mtl. Leasingrate inkl. Wartungs- & Verschleiß-Paket ²	€ 295,98
Laufzeit in Monaten:	48	Gesamtbeitrag:	€ 19.565,50

*Kia EV6 Elektromotor, 168 kW, RWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 168 kW (229 PS): Stromverbrauch kombiniert 16,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO₂-Klasse A. Bis zu 528 km Reichweite.³



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. Zzgl. 1.190,00 € Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Bonität vorausgesetzt.

² Wartung und Verschleißarbeiten gemäß Herstellervorgaben. Nähere Informationen erhalten Sie bei uns.

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 CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern (www.dat.de), unentgeltlich erhältlich ist. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten. Aktion gültig solange der Vorrat reicht.

FLEXI



Barkauf

Finanzierung, zinsfrei

Leasing

Wochen



Der Eclipse Cross Plug-in Hybrid

Jetzt mit **8.000** EUR
Aktions-Rabatt auf die UPE¹
Für alle sofort verfügbaren Modelle.



Eclipse Cross Plug-in Hybrid 4WD 2.4 72 kW (98 PS), Elektromotoren vorn 60 kW (82 PS) / hinten 70 kW (95 PS), Systemleistung 138 kW (188 PS) Energieverbrauch 17,5 kWh/100 km Strom & 2,0 l/100 km Benzin; CO₂-Emission 46 g/km; CO₂-Klasse B; gewichtet kombinierte Werte. Bei entladener Batterie: Energieverbrauch 7,3 l/100 km Benzin; CO₂-Klasse F; kombinierte Werte. Elektrische Reichweite (EAER) 45 km.**

1 | Unverbindlich empfohlener Aktions-Rabatt der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg, auf deren unverbindl. Preisempfehlung, **gültig bis 31.12.2024** und nur bei teilnehmenden Mitsubishi Handelspartnern. Dort erfahren Sie die genauen Endpreise.

* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie ** Die nach PKW-EnVKV angegebenen offiziellen Werte zu Verbrauch und CO₂-Emission sowie ggf. Angaben zur Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Weitere Infos unter mitsubishi-motors.de

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

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

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

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

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

Autohaus Neuried GmbH
Forstenrieder Str. 17 • 82061 Neuried
Tel. 089 / 7450880
www.autohausneuried.de

Auto Gruber Dachau e. K
Kopernikusstr. 23 • 85221 Dachau
Tel. 08131 / 321717
www.mitsubishi-gruber.de