

mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 06 · Juni 2024



Raumschiff aus Bayern

Der BMW iX will 600 Kilometer elektrisch schaffen



Mit der Mautbox auf Urlaubsfahrt

Was Verbraucher bei der Anschaffung beachten sollten



Hat Seat noch Zukunft?

Interview mit Technik-Vorstand Werner Tietz



ELF AUF EINEN STREICH

KLEINWAGEN, KOMBI ODER ELEKTRO-SUV: WELCHE STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DIESE AUTOS HABEN



Urlaubstest

Nordische Entschleunigung mit dem Volvo V90 Cross Country

Konkurrenz aus China

Plug-in-Hybrid unter 50.000 Euro – wie gut ist der neue Wey 03?

Maserati schwenkt um

Arrivederci, Verbrenner: Grecale kommt erstmalig als Elektro-SUV



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

Benziner oder Diesel, Schaltgetriebe oder Automatik? Noch vor ein paar Jahren hatte es der Kunde einfach, wenn es um den passenden Antrieb für das neue Auto ging. Heutzutage ist das alles viel komplexer. Hybrid, Full Hybrid, Plug-in-Hybrid, Elektro, oder soll es doch noch einmal konventionell sein? Diesen Trend spiegelt die neue Ausgabe der Mobilen Faszination wider. Bei den elf Fahrzeugen, die wir Ihnen vorstellen, ist aus jeder Kategorie einer dabei. Manche Baureihen wie etwa der Skoda-Bestseller Superb (Seite 3) bieten bis auf Elektro fast die ganze Bandbreite an, sogar einen Plug-in-Hybrid mit über 100 Kilometer Reichweite kann man erwerben. Vorbei sind allerdings die Zeiten, als Skoda mit der gleichen Technik wie vergleichbare VW-Produkte um ein erkleckliches Sümmchen billiger war. Hier haben die Tschechen (leider) aufgeholt. Günstige Kleinwagen gibt es immer seltener, der Mazda2 Hybrid (S.4) kostet immerhin nur knapp 25.000 Euro. Dafür aber kann man beim Verbrauch, der bei rund vier Litern liegt, einiges sparen. Weil wir gerade beim Geld sind: Mit Dumpingpreisen treten die Chinesen zwar nicht gerade an in Deutschland. Es gibt aber interessante Produkte wie den Wey 03 (S.4) des Herstellers Great Wall (GWM), der einen nahezu voll ausgestatteten Plug-in-Hybrid knapp unter den Einstiegsmodellen der arrivierten Hersteller im Programm hat. Viel Spaß beim Entdecken der neuen Antriebswelten!

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: Skoda, Volvo, Mazda, Maserati, GWM, BMW, Asfinag, Cupra

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

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

Nächster Erscheinungstermin: 22.07.2024

*freie Mitarbeit

Schrankenöffner an der Scheibe

Wer auf der Urlaubsreise eine Mautbox dabei hat, schont die Nerven und erspart sich Wartezeit

Mautstationen zählen zu den vermeintlich unvermeidbaren Engpässen auf der Urlaubsfahrt. Ob in Italien, Frankreich, Spanien, Kroatien oder in anderen Ländern: Immer wieder bremsen sie den Vorwärtsdrang der Reisenden. Und als ob das Schlangestehen nicht schon unangenehm genug wäre, klappt das mit dem Bezahlen auch nicht immer auf Anhieb – nervenstrapazierende Staubildung hindran inklusive. Wer solche Situationen vermeiden will, kommt um ein kleines Kästchen namens Telepass oder Mautbox nicht herum. Denn das fungiert als „Sesam öffne dich“ an der Windschutzscheibe. Langsam in die entsprechend gekennzeichnete Spur reinfahren, es piepst – und die Schranke öffnet sich. Bezahlt wird später – mit einem kleinen Bearbeitungs-Aufschlag.

„Die Nutzung der Mautbox ist für Pkw auch mit Anhänger, Motorräder und Wohnmobile bis 3,5 Tonnen möglich“, heißt es beim ADAC. Für größere und schwerere Camper gibt einen eigenen elektronischen Helfer. Wobei die genaue Zuordnung auch für Profis etwas schwierig ist.

Beispiel Frankreich: Dort hängen die Mautgebühren von der Größe und dem Gewicht des Fahrzeugs ab. „Ab einer Höhe von über drei Metern und einem Gewicht über 3,5 Tonnen wird offiziell eine andere Mautbox benötigt“, so die Experten von maut1.de. In der Praxis habe sich allerdings gezeigt, dass es bei der Messung für Wohnmobile eine gewisse Unschärfe gebe. Die Folge: Nur Wohnmobile und Fahrzeuge, die die vorgegebenen Limits deutlich überschreiten, benötigen eine XL-Mautbox.

Der ADAC ist vor einiger Zeit eine Kooperation mit Marktführer maut1.de eingegangen. Die Firma aus Rosenheim gilt als „Erfinder“ der länderübergreifenden Mautbox. Die Gründer und Geschäftsführer Julian Schmelzer und Simon Baumgartner legen Wert auf die Feststellung, dass es bei keinem Mitbewerber „mehr Länder mit einem Mautgerät“ gibt. Was für Vielreisende nicht nur deutlich komfortabler und einfacher ist, sondern sich letztlich auch finanziell bemerkbar macht.

Denn statt einer Grundgebühr für jedes Land ist dieser Obolus nur einmal fällig. Bei maut1.de geht es dabei um eine Aktivierungsgebühr von 19,90 Euro und eine Jahresgebühr von 22,90 Euro, bei Mehr-als-3,5-Tonnern sind es 79,90 Euro.

Die Funktionsweise der kleinen Telepass-Kästchen, die neben den Rückspiegel geklebt werden und laut Julian Schmelzer auch hohe Temperaturen und starken Frost problemlos überstehen, ist einfach: An den Mautstationen befinden sich Antennen, die ein Signal senden. Und dieses Signal wird vom Fahrzeug zur Station zurückgeschickt. „Die Mautstation erkennt, dass es sich um



Auf den meisten Autobahnen in den Urlaubsländern wird Maut kassiert.

Foto: Asfinag



Schrankenöffner für die Urlaubsreise: Der Telepass wird an die Windschutzscheibe geklebt.
Foto: Rudolf Huber

eine Box von maut1.de handelt und sendet uns innerhalb von zirka vier bis sechs Wochen die entsprechende Transaktion“, so die Firmenchefs. „Wir bereiten diese Kosten auf und schicken eine Rechnung über alle Mautvorgänge an den jeweiligen Kunden weiter.“ Die angefallenen Mautkosten inklusive einer Bearbeitungsgebühr von fünf Prozent werden vom Konto des Nutzers abgebucht.

Übrigens: Die Batterie der Mautbox hält zirka fünf bis sieben Jahre. maut1.de kontaktiert seine Kundinnen und Kunden nach etwa vier Jahren automatisch wegen eines kostenfreien Austauschs. Und: Die Pkw-Box lässt sich beim Fahrzeugwechsel weiternutzen, dazu muss nur das neue Kennzeichen im Online-Kundenkonto eingetragen werden.

Rudolf Huber



Die Erfinder der Mautbox für mehrere Länder: Simon Baumgartner (l.) und Julian Schmelzer.
Foto: Lisa Lanzinger/maut1.de

NEUVORSTELLUNGEN



Streckt sich bis zu einer Länge von knapp fünf Meter. Der Skoda Superb Combi ist mit dem VW Passat baugleich. Entwickelt wurde er in Tschechien. Fotos: Skoda

TECHNISCHE DATEN

SKODA SUPERB COMBI

2,0 TDI

Motor: **2,0-Liter Vierzylinder-Diesel**
 Antrieb: **Allrad / 7-Gang-DSG**
 Leistung: **142 kW (193 PS)**
 Drehmoment:
400 Nm (1.750 – 3.250 U/min)
 0 – 100 km/h: **7,6 s**
 Höchstgeschwindigkeit: **230 km/h**
 Verbrauch: **5,7 – 6,3 l / 100 km**
 Länge / Breite / Höhe: **4,90 / 1,85 / 1,48 m**
 Radstand: **2,84 m**
 Leergewicht / Zul.:
1.750 – 1.926 / 469 - 645 kg
 Anhängelast / Stützlast: **2.200 / 90 kg**
 Kofferraum: **690 – 1.920 l**
 Preis: 48.370 Euro (**Basis: 39.580**)

Nur passabel oder superb?

So gut ist der neue Skoda Superb Combi im Vergleich zum Volkswagen Passat

Skoda geht in die Vollen und hat sein Erfolgsmodell Superb Combi noch mal ganz neu erfunden. Und zwar ausschließlich als Verbrenner. Größer, schicker, praktischer – dieser Superb ist wahrlich ein passables Auto. Auch der neue VW Passat basiert auf diesem Modell.

Der eine Mechaniker, der andere Buchhändler – und beide waren begeisterte Radsportfans. Das schweißte zusammen. Deshalb beschlossen Václav Laurin und Václav Klement die besten Fahrräder ihrer Zeit zu bauen. Das war anno 1895 – die Geburtsstunde des tschechischen Autobauers Skoda. Zuerst Fahrräder, dann Motorräder und Ende 1905 schon das erste Auto: die Laurin & Klement Voiturette mit einem Einliter-Zweizylinder. Als Hommage an die Gründer nennt Skoda die luxuriöseste Ausstattungslinien deshalb L & K. Warum wir das erzählen? Weil das viel über das Selbstbewusstsein der Tschechen sagt, das beim aktuellen Superb einen neuen Höhepunkt erreicht haben dürfte. Früher schraubte man auf bewährte VW-Technik eine Skoda-Karosserie. Dazu ein paar Simply-Clever-Lösungen wie der legendäre Eiskratzer im Tank. Fertig war die Günstig-Alternative aus Mladá Boleslav. Gleiche Technik, gleiche Qualität für weniger Geld – das war die Erfolgsformel von Skoda. Beim neuen Superb, den es als Combi und als Limousine gibt, ist das anders. Entwickelt wurde der Bestseller (allein von der dritten Generation wurden 866.000 Exemplare verkauft) nämlich unter der Federführung von Skoda – und jetzt schraubt VW eine andere Karosserie darauf, den Passat. Und so viel billiger ist der Kombi mit C auch nicht mehr: Gerade mal 400 Euro spart man sich beim Basismodell.

Superb ist Passat und Passat ist Superb – für die letzte Verbrenner-Generation hat man beim VW-Konzern die Kräfte gebündelt. Das einzige Privileg: Die Wolfsburger durften ihren Passat früher vorstellen. „Geräumig wie nie, laufruhig wie nie, Premium wie nie“ – so urteilten wir im ersten Fahrtstest des Wolfsburgers. Und das trifft logischerweise auch auf

den Zwilling zu. Nochmal die Key Facts: Der Superb ist 4,90 Meter lang (plus vier Zentimeter) und 1,85 Meter breit (minus zwei Zentimeter) und damit ein echter Raumkreuzer. Fahrer und Beifahrer sitzen außerordentlich bequem, im Fond geht es ähnlich großzügig zu. Dank der bis zu 90 Grad öffnenden Türen ist das Einsteigen hier ein Kinderspiel. Und hinten im Heck ist mit einem Volumen von 690 (plus 30) bis zu 1.920 Liter so viel Platz, da



Sieht so aus wie ein gemütliches Wohnzimmer: Auch bei den Ausstattungen orientiert sich Skoda an der Oberklasse.

passt ein halber Getränkemarkt rein. Nettes Detail am Rande: Der QR-Code im Kofferraum hat einen praktischen Zweck. Handy raus, Code scannen – und schon zeigt uns ein Video, wie man zum Beispiel die schwenkbare Anhängerkupplung bedient. Das ist einfach klug, simply clever – und so heißen ja auch die legendären Features, die einen Skoda zum Skoda machen. Heute dienen sie mehr denn als Unterscheidungskriterium zum Konzern-Bruder Passat. Insgesamt 28 Simply-Clever-Lösungen (teils Serie, teils optional) sind an Bord des Combi Superb. Klassiker wie der Regenschirm im Türrahmen und Eiskratzer im Tankstutzen dürfen dabei nicht fehlen. Neu sind das herausnehmbare Brillenetui, zusätzliche Handytaschen an den Rücksitzen und die Bildschirm-Bürste, die an den Rillenreiniger für Langspielplatten erinnert. Auch die elektrische Kofferraumabdeckung feiert Premiere im Superb. Weil wir gerade bei praktisch sind, und was es auch tatsächlich so nicht im Passat gibt, das sind die so genannten Smart Dials

Das neue Fahrwerk des Superb ist gelungen. Es bietet ausreichend Komfort, ist aber auch knackig genug für eine sportliche Fahrweise wie etwa auf kurvigen Bergstrecken.



gleich unter dem 13 Zoll großen Hauptbildschirm. Das sind drei Rundinstrumente mit Bildschirmen (32mm), die man durch Drehen und Drücken bedient. Über die beiden äußeren Regler, die ihre jeweilige Funktion auf dem kleinen Display zeigen, lassen sich Innenraumtemperatur, die Sitzheizung und die Belüftung steuern. Das mittlere Instrument kann frei mit vier unterschiedlichen Funktionen belegt werden. Zum Beispiel mit Lautstärke, Ge-

150 oder 193 PS, der TSI kommt mit 204 oder 265 PS daher. Die jeweils stärksten Maschinen erhalten Allradantrieb. Spaß machen die Motoren allesamt, mit Ausnahme des Mild-Hybriden, der sich manchmal schon recht plagen muss. Wer Dynamik schätzt, muss auf die leistungsstarken Benziner und Diesel zurückgreifen. Kultiviertes Fahren mit sportlichen Akzenten. So macht auch ein Kombi Spaß. Unser Fazit zum neuen Skoda Superb Combi:

Das Kofferraumvolumen zählt seit jeher zu den Stärken des Kombis: Von 690 Liter normal bis zu 1.920 Liter umgeklappt – da passt ordentlich was rein.



bläsestufe, Fahrmodi oder Zoom für das Navi. Drücken, Funktion auswählen, drehen. So einfach kann es sein – und der Fahrer ist garantiert nicht abgelenkt. Der Tacho ist natürlich voll digital – und erstmals gibt es im Superb auch ein (optionales) Head-up-Display. Das wirklich gelungene Fahrwerk ist ganz neu und heißt DCC Plus. Herzstück sind die Einkammer-Zwei-Ventil-Dämpfer mit getrennter Zug- und Druckstufe. Komfortabel aber nicht schwammig, sportlich aber nicht zu hart, ganz wie es die breite Mehrheit haben will. Auch

Früher war der Skoda Superb ganz passabel, heute ist der VW Passat ziemlich superb. Unter dem Strich ist es eine Frage des Geschmacks, welchen Kombi man kauft. Sicher ist, dass Volkswagen mit den beiden Modellen noch mal abräumen wird. Grund dafür ist die zunehmende Elektro-Skepsis der Kunden und die Tatsache, dass sich die anderen Hersteller (Renault Talisman, Ford Mondeo, Opel Insignia und Mazda 6) schon aus diesem Segment verabschiedet haben.

Rudolf Bögel

NEUVORSTELLUNGEN

Luxus-Hybrid mit Reichweite

Das chinesische SUV Wey 03 von Great Wall Motors schafft rein elektrisch 139 Kilometer und kostet unter 50.000 Euro

Oh Wey, oh Wey – die Chinesen kommen. Die gleichnamige Marke, benannt nach dem Firmengründer von Great Wall Motors (GWM) Jack Wey, drängt auf den deutschen Markt. Noch bis vor Kurzem hießen sie Coffee 01 oder 02. Das ist alles kalter Kaffee. Great Wall hat seine Modellnamen sortiert und schickt seine Plug-In-Hybride als Wey 03 und 05 auf die Straßen. Mit fast unschlagbaren elektrischen Reichweiten und mit echten Kampfpreisen. Getestet haben wir das etwas kleinere SUV, den Wey 03. Aber was heißt hier klein? Es misst immerhin auch schon

knapp 4,70 Meter in der Länge, sein großer Bruder kommt auf 4,87 Meter. Was ist das Besondere an den beiden Modellen? Erstens glänzen sie mit einer elektrischen Reichweite von 139 respektive 158 Kilometern, zweitens fahren sie einen Angriff auf gehobene Mittelklasse, die traditionell von den deutschen Herstellern dominiert wird. Dass GWM hochwertige Produkte hat, das haben sie im Heimatmarkt bewiesen. Denn dort ist man seit elf Jahren die Nummer 1 bei Premium SUVs. Noch mehr Zahlen: achtgrößter Hersteller in China, Nummer 18 in der Welt.



Auch das Interieur des Wey 03 ist edel: Leder und gesteppte Nähte sind auch im Reich der Mitte Ausdruck für automobilen Luxus. Fotos: GWM



Entsprechend selbstbewusst steht der Wey 03 auf der Straße. Der imposante Kühler strahlt vor Chrom, die riesigen Lufteinlässe im Stoßfänger sagen: Hier braucht einer Luft. In beiden Fällen ist das ein 2,0-Liter-Benziner mit 204 PS, der auf der Vorderachse von einer 163-PS starken E-Maschine unterstützt wird. Für die Allradvariante des Wey 03 und für den Wey 05 generell packen die Chinesen noch eine zweite E-Maschine mit 184 PS auf die Hinterachse. Schon mit dem Fronttriebler ist man flott unterwegs. Um die sieben Sekunden von 0 auf 100, beim AWD sind es nur noch 5,3 Sekunden. Ein deutliches Signal der Chinesen an die Kundschaft: An der Leistung soll es nicht scheitern.

Auch nicht an Qualität und Verarbeitung. Da fühlt sich nichts billig im China-Mercedes an: Das Leder ist geschmeidig, das Alcantara gefällig, die unterschäumten Oberflächen sparen – und bei der Bildschirmlandschaft sparen die chinesischen Hersteller sowieso nicht: 9,2 Zoll-Digital-Tacho, 14,6 Zoll-Display fürs Infotainment und noch mal 9 Zoll für Klima- und Sitzeinstellungen. Letzteres sorgt für mehr Übersichtlichkeit bei der Bedienung des Autos: Denn sonst haben sie alles in den zentralen

Selbstbewusster Auftritt: Der Wey 03 von GWM glänzt mit viel Chrom und steht mit viel Selbstbewusstsein auf der Straße.

Touchscreen gepackt, der Einarbeitungszeit erfordert. Überfordert sind manche Assistenzsysteme. Der Wey 03 hat zwar alle an Bord, aber viele sind zu sensibel, funktionieren schlecht (Verkehrszeichenerkennung) oder nerven. So wie der Aufmerksamkeitswarner, der schon nach Zehntelsekunden anschlägt. Wey hat Abhilfe versprochen, per Software-Update.

Wie fährt sich das China-SUV, das mit ordentlich Platz für Kind (fünf Sitze) und Kegel (517 bis 1289 Liter Kofferraum) aufwarten kann? Die Lenkung ist indirekt, das Fahrwerk sehr weich abgestimmt. Passt nicht ganz zu dem sportlichen Auftritt, wenn der Plug-In-Hybrid mit seinen drei Motoren aufdreht. Dafür ist die Reichweite mit 139 Kilometern stattlich. Reicht für den Alltag. Aufgeladen wird die 34-kWh-Batterie mit 11 kW (AC) und bis zu 50 kW (DC). Die Preise sind recht zivil: Ab 47.900 Euro geht es los – ein vergleichbarer Audi Q5 kostet knapp 50.000 Euro, ein BMW X3 schon 55.900 Euro. Auweya, der Preis von Wey könnte der Konkurrenz noch weh tun! rdf

Großartiger Kleinwagen

Der Mazda2 Hybrid ist sparsam, wendig und pffiffig – aber nicht ganz billig

Klein, fein und oho! Wer glaubt, dass sparsame Stadtfitzer heutzutage Hochkonjunktur haben müssten, der irrt. Ob VW Up, Ford Fiesta oder Audi A1 – das Kleinwagensterben nimmt sogar noch zu. Einer der wenigen Ausnahmen ist der Mazda2 Hybrid, der nach zwei Jahren schon ein Facelift bekommt. Facelift ist untertrieben. Der Mazda2 Hybrid verfügt jetzt sogar über ein ganz neues eigenes Gesicht. Der nur knapp vier Meter lange und 1,75 Meter breite Kleinwagen ist nämlich ein wacher Toyota Yaris. „Badge Engineering“ nennt man das hochtrabend. Einfach das Firmenlogo austauschen – und schon hat man ein neues Modell im Angebot. Auf diese Weise spart man sich hohe Entwicklungskosten (zumal für einen Hybrid), und unternimmt trotzdem schnell etwas gegen hohe Flottenverbräuche. Zumindest bei den Absatzzahlen her hat das Mazda nicht geschadet. Mit über 8.000 verkauften Neuwagen in Deutschland (2023) sitzt der

Kleinwagen dem Bestseller CX 5 (11.500) dicht im Nacken. Vermutlich hat man sich aber dann doch fremdgeschämt, weshalb der Kleinwagen zur Modellpflege jetzt eine typische Mazda-Nase bekommt und einen neuen Stoßfänger. Innen heißt es: Analog war gestern. Hier gibt es ein wahlweise 7 oder 12,3 Zoll großes digitales Kom-

binstrument hinter dem Lenkrad, und einen 9- oder 10,5-Zöller als Infotainment-Bildschirm. Abhängig ist das ganz von der Ausstattungslinie. Zwischen der Basis, „Prime Line“, und dem Top-Modell „Homura Plus“ liegen 7.900 Euro Preisunterschied. Technisch bleibt alles beim Alten. Angetrieben wird der Mazda-Yaris als Full Hybrid



Sieht jetzt auch wie ein Mazda aus: Zum Facelift des hybriden Kleinwagens haben die Designer auch den letzten Hauch Yaris weggebügelt. Foto: Mazda

von einem Dreizylinder-Benzinmotor mit 92 PS und einer Elektromaschine mit 80 PS. Macht 116 PS insgesamt, damit kommt der Kleine nicht unbedingt groß heraus: Aber 9,7 Sekunden von 0 auf Tempo 100 sind auch nicht so schlecht. Zumal die Anfahrtsschwäche des Dreizylinders durch den Elektro-Motor ausgeglichen wird. Der Mazda2 Hybrid gefällt als echtes Spaßmobil mit einem gut austarierten Fahrwerk. Er ist klein, wendig (10,4 Meter Wendekreis) und vor allen Dingen eines: leicht, denn er wiegt nur 1,1 Tonnen. Das Kofferraumvolumen liegt bei schmalen 286 Litern als Viersitzer und bei ordentlichen 935

Litern, wenn die Rücksitze umgeklappt sind. Beim Blick auf die Tankanzeige ist üblicherweise Freude angesagt. Vor allem, wenn man im urbanen Umfeld unterwegs ist, weil dann der elektrisch gefahrene Anteil steigt. Wir sind bei unseren Testfahrten mit knapp vier Litern ausgekommen. Sparsam, kompakt und wendig – der Mazda2, ist klein, aber oho. Einziges Manko: Der Preis liegt mit knapp 24.990 Euro schon sehr hoch. Andererseits: Reine Elektro-Kleinwagen sucht man in dieser Preis-Region mit Ausnahme des Dacia Springs vergeblich. rdf

Das Cockpit des Mazda2 gibt es voll digital. Je nach Ausstattung ist der Infotainment-Bildschirm entweder 9 oder 10,5 Zoll groß.



mobile faszination

Playboys fahren Ferrari, Gentlemen sitzen im Maserati! – auf diesen Punkt brachte der britische Filmstar Peter Ustinov das Image der beiden italienischen Erz-Rivalen. Und legte mit einem zweiten Zitat gleich den Finger in die Wunde: „Man sollte zwei Maserati haben, damit sich immer einer in der Werkstatt erholen kann.“ Das zumindest dürfte Geschichte sein. Die Autobauer aus Modena haben unter der Ägide des obersten Dreizacks, Davide Grasso, die Qualität zum obersten Gut erhoben. Und was die Gentleman-Eigenschaften anbetrifft, hier bieten die neuen Elektroantriebe ganz neue Möglichkeiten. Nämlich Ruhe und Souveränität. Und was passt denn besser zu einer Dame oder zu einem Mann von Welt? Flüsterleise und kraftstrotzend – das ist der rein elektrische Maserati Grecale. 558 PS aus zwei E-Maschinen, 820 Nm Drehmoment und eine Fahrkultur, die man als Entdeckung der Stille bezeichnen kann. Der Grecale ist nach dem Levante das zweite SUV der Sportwagenbauer und traditionell nach einem Mittelmeer-Wind benannt. Und er ist das zweite Modell nach



Beim Laden hat der Maserati Grecale leichte Schwächen im Vergleich zu Porsche Macan und Audi Q6 e-tron. Sie sind deutlich schneller.



Potzblitz! Maserati unter Strom

Kann das voll elektrische SUV Grecale Folgore mit Porsche Macan & Co mithalten?

dem Gran Turismo, das den Beinamen „Folgore“ (italienisch für Blitz) trägt. So heißen die Elektroautos bei Maserati. Nummer drei wird schon in diesem Sommer das Gran Cabrio sein. Optisch erkennt man den Folgore an zwei Merkmalen. Der Kühlergrill wirkt mächtiger mit seinen schwarz eloxierten Einsätzen, und weil wir gerade bei Farben sind: „Rame Folgore“ heißt der neue Kupfertön, den es nur bei diesem Modell gibt und der als Akzentfarbe eingesetzt wird, zum Beispiel beim Dreizack auf der Schulter oder im Schriftzug. Und natürlich auch innen: von den 3-D-Carbon-Prägeteilen über die Bildschirm-Grafik bis hin zu den Steppnähten der Polster. Die Bezüge (ebenso wie Dachhimmel und Teppiche) bestehen aus regeneriertem Nylon (unter anderem aus Fischernetzen), fühlen sich aber wider Erwarten geschmeidig und hochwertig an. Hergestellt wird das Econyl in Arco, ganz in der Nähe des Gardasees. Das Cockpit des Elektro-Grecale ist das gleiche wie in den Verbrenner-Varianten: 12,3 Zoll misst das Tachoinstrument, in der Mittelkonsole gibt es einen weiteren 12,3-Zöller fürs Infotainment und eine angewinkelten 8,8 Zoll großen Bildschirm für die Klimabedienung.

Platz bietet der Folgore ausreichend. Er steht zwar auf der gleichen Stellantis-Plattform wie der Alfa Romeo Stelvio, ist aber mit 4,87 Metern um 18 Zentimeter länger, beim Radstand sind es mit 2,90 Meter acht Zentimeter mehr. Das kommt vor allem den Fondspassagieren zugute. Wie es sich für ein Luxus-Geschöpf gehört, sind die 14-Wege-Sitze bequem, beheiz- und kühlbar. Wer die 558 PS ausfährt und sich mit dem 2,5-Tonner mit voller Wucht in die Kurven schmeißt, wird feststellen, dass das Gestühl auch sportlichen Ansprüchen genügt. Muss es auch, denn Gentleman hin, Gentleman her: Ein Maserati darf keine lahme Ente sein. Davon ist der Grecale Folgore weit entfernt. In 4,1 Sekunden überspringt er ganz souverän die 100-km/h-Marke, das ad hoc zur Verfügung stehende Drehmoment von 820 Nm ist im wahren Sinn des Wortes mitreißend. Verglichen mit dem Wettbewerber Porsche liegt der Maserati damit zwischen dem Macan 4 (5,2 s) und dem Macan Turbo (3,3 s). Freude bereitet nicht nur der Antrieb, sondern auch das luftgefederte



Wer in Leder schwelgen will, der kann sich bei Maserati voll austoben. Im Einsatz sind neuerdings auch nachhaltige Materialien wie regeneriertes Nylon.

und perfekt abgestimmte Fahrwerk mit den aktiven Dämpfern (Serien-Ausstattung). Die Spreizung zwischen GT und Sport existiert nicht nur dem Namen nach, sondern liefert sanftes Langstreckenkomfort genauso wie strammes Sportfeeling. Auch die Lenkung erfüllt höchste Ansprüche. Vergleicht man den Grecale in dieser Disziplin direkt mit dem Macan, dann kann der Maserati zwar hin schmecken, aber Porsche kann es noch einen Tick besser. Das ist, zugegeben, jetzt wirklich geschmacklicher und natürlich macht das präzise Rumkurven mit dem Grecale einen Heidenspaß: Unterstützt wird das Vergnügen durch einen künstlichen Sound. Liebe Puristen, jetzt aber nicht gleich meckern! Der Klang, der irgendwo zwischen Achtzylinder und Sphärenmusik angesiedelt ist, klingt nicht nur gut, sondern passt auch zu diesem Auto. Vielleicht ist er auch der wahre Grund, warum wir

124.021 Euro rangiert der Maserati ziemlich weit oben. Damit kostet er auch mehr als der deutlich besser motorisierte Macan Turbo (693 PS / 114.600 Euro). Ein echtes Playmobil für Playboys ist er nicht, auch wenn der sportliche Charakter wirklich überzeugend ist. Wer Wert legt auf Stil und Styling à la Italia – der liegt aber bei diesem Maserati richtig. Ist halt doch ein Auto für Gentleman. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN MASERATI GRECALE FOLGORE

Technische Daten: Maserati Grecale Folgore
Motor: zwei permanenterregte E-Maschinen
Antrieb: Allrad
Leistung: 410 kW (558 PS)
Drehmoment: 820 Nm
0 – 100 km/h: 4,1 s
V. max: 220 km/h
Akku-Kapazität: 105 kWh (98 kWh netto)
Ladeleistung: 22 kW (AC) / 150 kW (DC)
Ladezeiten: 20 – 80 % 29 min (400 Volt, DC)
Verbrauch: 24,0 kWh / 100 km
Reichweite: von 426 – 501 km
Länge / Breite / Höhe: 4,87 / 1,95 / 1,65 m
Radstand: 2,90 m
Wendekreis: 12,3 m
Leergewicht: 2.480 kg
Gewichtsverteilung: 47,2 : 52,8
Kofferraum: 535 l
Preis: 124.301 Euro



O sole mio: Als echter Italiener bietet der Maserati Grecale auch ein Panorama-Dach an.

NEUVORSTELLUNGEN



Zertifizierte Gebrauchtwagen

Große Liebe
Fast wie neu



Golf ACTIVE 1.0 eTSI 81 kW DSG

EZ 09/2022, 2.960 km. Ende der Garantielaufzeit¹ für dieses Fahrzeug: 09/2027 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).

Ausstattung: Multifunktionskamera, Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, automatische Distanzregelung ACC „stop & go“, „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, beheizbares Multifunktionslenkrad in Leder, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Leichtmetallräder „Galway“ 7 J x 16 in Schwarz mit glanzgedrehter Oberfläche u. v. m., **Lackierung:** Kings Red Metallic

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.	Effektiver Jahreszins:	3,99%
	Laufzeit:	48 Monate
	Schlussrate:	13.273,28 €
	Gesamtbetrag:	29.065,28 €
Fahrzeugpreis:	24.684,00 €	
Anzahlung:	0,00 €	
Nettodarlehensbetrag:	25.944,91 €	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92%	
	48 mtl.	
	Finanzierungsraten à	329,00 €²

Passat Variant Business 1.5 TSI 110 kW DSG

EZ 11/2022, 25.766 km. Ende der Garantielaufzeit¹ für dieses Fahrzeug: 11/2027 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).

Ausstattung: Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, anklappbare Anhängervorrichtung mit elektrischer Entriegelung, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Klima- und -Energie-Paket „Fond“, Winterpaket, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple CarPlay™ und Android Auto™, Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion u. v. m., **Lackierung:** Deep Black Perleffekt

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.	Effektiver Jahreszins:	3,99%
	Laufzeit:	48 Monate
	Schlussrate:	17.800,49 €
	Gesamtbetrag:	34.072,49 €
Fahrzeugpreis:	28.794,00 €	
Anzahlung:	0,00 €	
Nettodarlehensbetrag:	30.259,88 €	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92%	
	48 mtl.	
	Finanzierungsraten à	339,00 €²

Tiguan MOVE 1.5 TSI 110 kW 6-Gang

EZ 03/2023, 15.369 km. Ende der Garantielaufzeit¹ für dieses Fahrzeug: 03/2028 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).

Ausstattung: Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, anklappbare Anhängervorrichtung mit elektrischer Entriegelung, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Klima- und -Energie-Paket „Fond“, Winterpaket, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple CarPlay™ und Android Auto™, Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion u. v. m., **Lackierung:** Pure White

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.	Effektiver Jahreszins:	3,99%
	Laufzeit:	48 Monate
	Schlussrate:	17.533,30 €
	Gesamtbetrag:	31.885,30 €
Fahrzeugpreis:	26.890,00 €	
Anzahlung:	0,00 €	
Nettodarlehensbetrag:	28.256,99 €	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92%	
	48 mtl.	
	Finanzierungsraten à	299,00 €²

Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen.

Beispielhafte Fahrzeugabbildungen zeigen Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungszustand abweichen. Gebrauch- und Jahreswagen sind nur begrenzt verfügbar. Gültig bis zum 30.06.2024. Stand 04/2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ¹ Für ausgewählte Gebrauch- und Jahreswagen aus dem Bestand der Volkswagen AG gilt die Garantie bis zum fünften Fahrzeugjahr für bis zu 36 Monate im Anschluss an die zweijährige Herstellergarantie und – je nach individuellem Fahrzeug – bis zu einer maximalen Gesamtfahrleistung von 100.000 km. Garantiegeber ist die Volkswagen AG, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg. Weitere Voraussetzungen bzw. Beschränkungen der Garantie, insbesondere den Beginn der Garantielaufzeit, entnehmen Sie bitte den Garantiebedingungen unter volkswagen.de ² Bonität vorausgesetzt. Vorstehende Angaben entsprechen zugleich dem repräsentativen Rechenbeispiel gemäß PAngV. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.

Ihr Volkswagen Partner für Zertifizierte Gebrauchtwagen

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG
Volkswagen Gebrauchtwagenzentrum
Detmoldstr. 3, 80935 München
Tel. 089 354801 700



Gebraucht. Geprüft.
Zertifiziert.



INTERVIEW

Überflieger Cupra

Seat-Entwicklungschef Werner Tietz spricht über die neuen Modelle und die US-Pläne der Marke

Die Geburtsstunde für uns Journalisten schlug in Mallorca. Der Geburtsort: Circuit Mallorca Lluçmayor unweit der Inselhauptstadt Palma. Seat stellte dort die „scharfe Version“ des Ateca vor und gab damals dort auch bekannt, dass Cupra als Tuning-Variante der Spanier ausgedient hatte und zu einer eigenen Marke werden sollte. Das war anno 2018 – sechs Jahre danach hat Cupra weltweit 600.000 Fahrzeuge ausgeliefert. Die Seat S.A. mit ihren beiden Marken Seat und Cupra ist noch dazu hochprofitabel: 226 Millionen Euro Betriebsgewinn wurden im ersten Quartal 2024 erwirtschaftet. Cupra bringt heuer neben den runderneuerten Modellen Formentor und Leon (siehe Bericht unten) das zweite Elektro-Modell Tavascan und später mit dem Terramar noch ein großes SUV auf den Markt. Wir sprachen mit dem Vorstand für Forschung und Entwicklung, Dr. Werner Tietz, über die neuen Modelle und die Zukunft von Seat und Cupra.

Blieben wir gleich beim neuesten Modell, dem SUV Cupra Terramar – wird er den Seat Ateca ersetzen?

Werner Tietz: Der Terramar kommt im Herbst auf den Markt als Verbrenner und als Hybrid. Nicht als reines Elektroauto. Er ist größer als der Ateca, bietet den Passagieren mehr Platz und hat auch einen größeren Kofferraum. Er tritt in einem ganz anderen Segment an, deshalb wird es beide Modelle geben.



Als Entwicklungschef von Seat hat Werner Tietz auch Cupra unter seinen Fittichen. Foto: Seat

Wie sieht es am anderen Ende aus: Es wird ja immer wieder spekuliert, dass Seat einen elektrischen Kleinwagen bringt?

Wir prüfen die Möglichkeiten für die Marke Seat, aber es muss der richtige Zeitpunkt sein. Gleichzeitig wird bereits intensiv an der „Electric Urban Car Family“ gearbeitet, mit der die Brand Group Core bis Ende 2025 Elektroautos der Marken, VW, Cupra und Skoda ab 25.000 Euro einführen wird.

Elektromobilität steckt im Augenblick in einer kleinen Krise. Was muss passieren, um die Kunden von E-Autos zu überzeugen?

Ich glaube, die Menschen müssen die Sicherheit haben, dass diese Fahrzeuge dauerhaft halten. Das wird sich erst etablieren, wenn die Autos älter werden. Heute herrscht noch viel Skepsis zum Beispiel darüber, wie lange so eine Batterie hält. Da müssen wir Vertrauen aufbauen. Wenn die Leute erkennen, dass E-Mobilität eine echte Alternative ist und

dass sie darüber hinaus auch noch viel billiger fahren, dann haben wir es geschafft.

Mit Formentor, Tavascan und Terramar zündet ein Modellfeuerwerk – bei Seat hingegen droht der Stillstand? Beerdigt Volkswagen diese Marke?

Wir sind mit Seat im Augenblick gut unterwegs. Der Leon und der Ateca werden aufgewertet. Im nächsten Jahr wird es eine Neuauflage von Ibiza und Arona geben. Wir decken damit einen großen Markt ab, weil in diesem Segment viele Kunden nach einem Verbrenner suchen.

Mit dem Dark Rebel hat Cupra einen beeindruckenden Sportwagen vorgestellt. Viele würden sich diese Studie als Serienwagen wünschen.

Wir haben den Dark Rebel nicht beerdigt, er ist vorerst nur nach hinten gerutscht und wir priorisieren andere Projekte. Wir planen ja Ende des Jahrzehnts auf den US-Markt zu gehen. Das hat für uns oberste Priorität auch vom Investment her. Wir entwickeln gerade Autos für diesen Markt, die natürlich größer sein werden. Von der Designsprache und vom Markenauftritt bleiben wir bei unserem Erfolgsrezept. Design und Performance müssen perfekt zusammenspielen – sonst funktioniert Cupra nicht.

Interview: Rudolf Bögel



Schmalere Kühlergrill, dreieckige Tagfahrlichter: So erkennt man den neuen Formentor.

Der mit der Haifisch-Nase

Die Seat-Tochter Cupra erneuert ihren Erstling Formentor – auch der Leon bekommt ein Facelift

Neues Gesicht, neue Motoren und ein aufgewertetes Interieur: Die Seat-Tochter Cupra erneuert ihr erstes eigenständiges Modell, den Formentor. Die Preise für das Cross-Over-SUV, das sich alleine im vergangenen Jahr über 120.000-mal verkauft hat, starten bei 42.145 Euro – und damit um knapp 2.000 Euro höher als beim Vorgänger. Allerdings hat das Basismodell mit dem 1,5 TSi-Motor (150 PS) einen neuen Mild-Hybrid-Antrieb. Darüber rangieren ein 2,0 Liter großer Benziner mit 204 PS und ein ebenso großer Diesel mit 150 PS. Ebenfalls neu ist der Plug-in-Hybrid mit 272 PS und einer rein elektrischen Reichweite von über 100 Kilometern. Geladen wird die 19,7 kWh große Batterie mit 11 kW (AC) oder 50 kW (DC). Die neue Top Version Formentor VZ hat jetzt einen Vierzylinder-Benziner (333 PS) an Bord. Das Schicksal des Vorgänger-Motors, des fast schon legendären Fünfzylinders von Audi, ist noch nicht bekannt. Entwicklungschef Werner Tietz: „Wir schauen uns den Markt ganz genau an,



Kupfer – das ist die Farbe von Cupra, entdeckt man überall im Interieur.

dann entscheiden wir.“ Für den sportlichen Charakter des neuen Formentor VZ sorgt unter anderem ein Torque Splitter auf der Hinterachse, der sogar das Driften erlaubt. Ein ähnliches Motorenprogramm erwartet die Leon-Kunden. Für den Fünftürer gibt es darüber hinaus noch einen 300 PS starken Turbobenziner. Das Interieur wird ebenfalls aufgewertet. Neu ist der 12,9 Zoll große Touchscreen auf der Mittelkonsole, zwar

wieder mit den ungeliebten Slider-Tasten, aber immerhin sind sie jetzt beleuchtet. Der neue Golf lässt grüßen. Die auffälligsten Veränderungen finden sich im Blechkleid. Der achteckige Kühlergrill ist Geschichte, jetzt gibt es die neue Shark Nose mit ihren riesigen Lufteinlässen. Das Tagfahrlicht glänzt mit dreieckigen LED-Matrix-Leuchten und im Heck kommt ein durchgehendes Lichtband zum Einsatz, mit dem beleuchteten Cupra-Logo in der Mitte.

rdf



Das neue Lichtband verbindet die Heckscheinwerfer, das Cupra-Logo ist beleuchtet.

Den Bestseller Cupra Leon gibt es auch als Kombi mit viel Platz.

Fotos: Cupra





Der Eclipse Cross Plug-in Hybrid



Noch stylicher als **Sondermodell Select**

- ▶ 18" Leichtmetallfelgen
- ▶ 8" Navigationssystem mit Smartphone-Anbindung
- ▶ 360-Grad-Umgebungskameras
- ▶ Adaptive Tempoautomatik
- ▶ Lenkradheizung
- ▶ Power-Sound-System

Eclipse Cross Plug-in Hybrid Select 4WD¹

ab **47.990 EUR²** Unverbindl.
Preisempfehlung
- 8.000 EUR Empfohlener
Aktions-Rabatt

ab **39.990 EUR³** Empfohlener Preis



* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie

Eclipse Cross Plug-in Hybrid 4WD¹ Energieverbrauch 17,5 kWh/100 km Strom & 2,0l/100 km Benzin; CO₂-Emission 46 g/km; CO₂-Klasse B; gewichtet kombinierte Werte. Bei entladener Batterie: Energieverbrauch 7,3l/100 km Benzin; CO₂-Klasse F; kombinierte Werte. Elektrische Reichweite (EAER) 45 km.**

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 **1 | Antrieb: 4WD 2.4 Benziner 72 kW (98 PS), Elektromotoren vorn 60 kW (82 PS) / hinten 70 kW (95 PS), Systemleistung 138 kW (188 PS) **2** | Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. **3** | Unverbindlich empfohlener Aktions-Preis der MMD Automobile GmbH, ab Importlager und solange der Sondermodell-Vorrat reicht, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Der unverbindl. empfohl. Aktions-Preis ergibt sich aus der unverbindl. Preisempfehlung abzgl. des unverbindl. empfohl. Aktions-Rabattes. Die genauen Endpreise erfahren Sie bei Ihrem Mitsubishi Handelspartner.

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

▶ Die individuellen Endpreise erhalten Sie bei:

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

PRAXIS-TESTS



Volvo V90: Nordische Entschleunigung

Unterwegs mit dem riesigen Schweden-Kombi: Viel Platz und wenig Verbrauch – so kann auch ein Verbrenner überzeugen

Wer in den Urlaub nach Italien fährt, kann eigentlich nur einen einzigen, dafür aber entscheidenden Fehler machen. Mit einem viel zu kleinen Auto fahren – weil dann die viele Leckereien wie Wein, Olivenöl, Salami und Käse im Ursprungsland zurückbleiben müssen. Wir haben unsere Lektion in der Vergangenheit gelernt: Deshalb geht es diesmal in die Toskana mit einem der



Klare Linien, gedeckte Farben: Das Cockpit des Volvo V90 strahlt Gelassenheit und Ruhe aus. Fotos: Volvo

längsten Kombis, die auf dem Markt zu finden sind.

Fast fünf Meter lang, knapp zwei Meter breit – das sind schon stattliche Dimensionen. Vor uns steht der Volvo V90. Madonna mia! Hoffentlich müssen wir nicht durch mittelalterliche Gassen navigieren, das könnte in der Tat ein wenig eng werden. Großes Vertrauen in seine Aufnahmefähigkeit strahlt der Kofferraum aus. 507 Liter sind es normal, und da wir nur zu zweit unterwegs sind, können wir im Bedarfsfall auch noch die hintere Sitzbank umklappen. Und schon streckt sich die Ladefläche noch mal ordentlich: 1,99 Meter in der Länge, 1,13 Meter in der Breite – ergibt rechnerisch 1.473 Liter Kofferraumvolumen: Weingüter, wir kommen! Obwohl der Volvo T6 B5 AWD mit seinem 2,0 Liter großen Benziner mit ordentlich Power (250 PS) aufwarten kann, gleiten wir gemütlich über die Autobahn. Der souveräne Schwede verführt zur Entschleunigung. Gut gedämmt und komfortabel gefedert geht es über den Brenner. Und der kleine Stau vor der Grenze stört auch nicht wirklich: Einfach auf teilautomatischen Betrieb um-

schalten, die Hand am Lenkrad lassen, und schon erledigt der Volvo das lästige Stopp-and-Go-Fahren von ganz alleine. Auch das macht er auffällig unauffällig, nur beim Halten der Spur reagiert das System für unseren Geschmack bisweilen ein wenig zu energisch. Perfekt funktioniert mittlerweile das Multimedia-System. Das war bei Volvo ja bislang immer eine kleine Schwachstelle. Seit der Integration

von Google hat sich das jedoch zum Besseren gewendet. Die Navigation funktioniert mit Sprachsteuerung, in Sekundenschnelle liegt die neue Route auf dem Touchscreen. Hätte uns das System jetzt auch noch vor der Einfahrt in die für Touristen gesperrte City-Zone gewarnt, wären wir voll des Lobes. So warten wir auf den Strafzettel und geben ihn gerne an die Volvo-Entwicklungsabteilung weiter. Unser Fazit zum Volvo V90: Der Schweden-Kombi ist nicht nur ein groß gewachsenes Auto mit viel Platz für Kind und Kegel, sondern ein auch in allen anderen Disziplinen wirklich erwachsen gewordenes Fahrzeug. Souveränes Fahrverhalten, sparsamer (Test-)Verbrauch (7,3 l) – und ein echtes Raumwunder: Unsere Wein- und Olivenölbestände jedenfalls sind für den Rest des Jahres gesichert. rdf

TECHNISCHE DATEN

VOLVO V90 CROSS COUNTRY T6 B5 AWD

Motor: 2,0-Liter-Benziner (Mild-Hybrid)
Antrieb: Allrad / Automatik
Leistung: 184 kW (250 PS)
Drehmoment: 350 Nm
0 – 100 km/h: 7,4 s
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Verbrauch: 7,7 l / 100 km
Länge / Breite / Höhe: 4,96 / 1,88 / 1,54 m
Radstand: 2,94 m
Gewicht: 1.930 kg
Anhängelast: 2.400 kg
Kofferraum: 507 - 1.473 l
Preis: ab 77.150 Euro

Lieb, aber teuer

In der Käufergunst steht der Audi Q5 ganz oben – warum?

Kein Audi ist beliebter als der Q5. Zumindest 2024 hat er das weltweite Ranking mit 332.000 verkauften Exemplaren angeführt. Was ist dran an dem Mittelklasse-Auto, das heuer von der dritten Generation abgelöst wird? Erster Eindruck: unscheinbar, unaufgeregt, fast spießig. Erstaunlich, wie schnelllebig Design doch sein kann. Das Mittelklasse-Auto ist mit 4,68 Metern Länge und 1,89 Metern Breite relativ groß, wirkt aber durch seine rundlichen Formen viel kleiner. Für ein SUV sieht es fast schon liebenswert aus. Platz nehmen, nach Hause kommen. Ein Audi bleibt halt ein Audi. Beledertes Dreispeichenlenkrad, ein Schaltknüppel wie ein Schubregler, Infotainment-Bildschirm in der Mitte, viel Alu und Klavierlack. Und alles findet man am angestammten



Wirkt durch seine fließenden Formen fast liebenswert: Der Audi Q5. Foto: Audi

Platz. Keine lange Suche nach Ventilator und Temperaturregler, sogar der Lautstärkeknopf befindet sich in Reichweite. Wir fahren den 2,0-Liter-Benziner mit 265 PS und 370 Nm Drehmoment. Angetrieben wird er auf der Vorderachse, die zwei Räder auf der Hinterachse kommen automatisch dazu, wenn es nötig wird. Also unter Vollast oder bei entsprechenden Wetterbedingungen. Insofern ist dieser Q5 ein Quattro light, weil er keinen permanenten Allradantrieb hat. Gekoppelt ist der Benziner an ein DSG-Automatik-Getriebe, das sich beim Gasgeben leider immer einen Gedenkmoment nimmt, bevor der Wagen loslegt. Der Motor glänzt durch Laufruhe, und es ist verblüffend, wie das kleine Turbo-Aggregat das schwere SUV bewegt. Wenn es sein muss, dann auch in 6,2 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Das hat seinen Preis, den man an der Tankrechnung ablesen kann. Trotz moderaten Umgangs mit dem Gaspedal standen 9,8 Liter auf der Uhr. Das ist viel zu viel. So wie der doch recht hohe Anschaffungspreis von 61.550 Euro für den von uns gefahrenen Q5 45 TFSI Quattro in der S-Linie-Ausstattung. Auch der Basisbenziner mit 51.700 ist kein Schnäppchen. Unser Fazit: Der Q5 ist ein beliebtes Auto, ein Evergreen, der einem lieb sein kann, aber teuer kommt. rdf

Vergesst Ferrari!

Der Genesis GV 60 ist genauso auffällig, aber viel leiser

Ferrari? Lamborghini? Maserati? Alles kalter Kaffee. Wer Aufmerksamkeit liebt und mit seinem Auto auffallen will – der sollte sich einen Genesis GV 60 vor die Haustür stellen. Das SUV der Edel-Tochter von Hyundai ist ein echter Hingucker mit seinem progressiven Design. Er hat es aber auch faustdick unter der Motorhaube. Der GV 60 ist nämlich ein Elektroauto mit Power. Wer will, kann mit zwei Motoren, 490 PS und 700 Nm Drehmoment Gas geben. Vier Sekunden von 0 auf Tempo 100 – das sind die Werte eines Sportwagens. Der Fünfsitzer mit einer Länge von 4,50 Metern bietet jede Menge Platz. Auch fürs Gepäck: 432 Liter passen hinein, das ist recht passabel und für die Klasse, in der er antritt, auch das übliche Maß. Wenn die Rücksitzbank umgeklappt wird, sind es 1.300 Liter. Damit liegt er in beiden Disziplinen nur knapp hinter der hausinternen Konkurrenz, dem Kia EV 6. Beide Elektro-SUVs holen aus der 77,4 kWh großen Batterie eine ordentliche Reichweite von rund 450 Kilometern heraus. Auf dem Papier zumindest. Dann hängt es ganz von den Temperaturen und von der Fahrweise ab, wie weit man tatsächlich kommt. Mit den 19,1 kWh Verbrauch auf 100 Kilometern sind wir nicht ausgekommen, weil Abzug und Fahrwerk viel zu viel



Ein echter Hingucker: Der Genesis GV 60 beeindruckt wie ein Sportwagen. Foto: Genesis

Spaß gemacht haben. Knapp 23 kWh standen auf dem Kombi-Instrument, das ebenso wie das Infotainment-Display 12,3 Zoll groß ist. Schon nach 300 Kilometern mussten wir deshalb an die Zapfsäule. Hier ist der Genesis wie alle Produkte aus dem Hause Hyundai deutlich im Vorteil: Das 800-Volt-System kann in 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufladen. Das reicht für einen Platz ganz oben. Ganz billig ist das Fernost-SUV allerdings nicht. Schon die Basisversion mit dem 229 PS starken Heckmotor kostet ab rund 55.000 Euro. Die Top-Version kratzt dann je nach Ausstattung schon an der 80.000 Euro-Grenze. Aber was ist das schon im Vergleich zu Ferrari, Maserati & Co.? rdf

Runde Nase

Das Design des Mercedes EQE polarisiert, aber wie fährt er sich?

Es war immer schon ein teures Vergnügen, einen Mercedes zu kaufen. Im Elektrozeitalter wird ein sehr teures daraus. Wir fahren den Mercedes EQE SUV 350+ - er kostet ab 86.810 Euro, mit ein paar Extras landen wir im sechsstelligen Bereich. Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz - rührte Janis Joplin in der Hippie-Ära. 50 Jahre später sitzen wir im Mercedes EQE SUV und denken uns: Oh Gott, wie sieht der denn aus? Nicht unbedingt schlecht, aber auch nicht unbedingt unverwechselbar. Oder wer kann aus dem Gedächtnis heraus schon den optischen Unterschied zwischen EQS SUV und EQE SUV erklären? Vermutlich keiner, weil die beiden Autos fast gleich aussehen, nur einer davon ist größer. Das Interieur des EQE SUV, also des kleineren, ist jedenfalls beeindruckend. Das Armaturenbrett erinnert uns an die gute alte Wohnzimmer-Schrankwand der 70er Jahre. Im Mercedes-Cockpit versteckt sich allerdings kein Grundig-2000-Farbfernseher, sondern gleich mehrere Bildschirme. Hyper-screen nennt man das System mit digitalem Tacho, fettem Infotainment-System, Beifahrer-TV und Head-up-Display. Die Augen



Der Schwabe: Mercedes EQE SUV. Foto:Daimler

wandern verzweifelt über die Informationslandschaft auf der Suche nach Halt. Stopp! Das alles ist der Zug der Zeit, möglicherweise deklariert sich die neue Mercedes-Luxuskundschaft an derlei digitalem Zierrat, doch wie fährt sich der EQE? 2,4 Tonnen, 292 PS - erstaunlich, dass wir in 6,9 Sekunden von 0 auf 100 sind. Fährt flüsterleise, fühlt sich komfortabel an, aber nicht wirklich gut, weil die Elektronik permanent bemüht ist, das Nicken und Wanken der Wuchtbrumme unter Kontrolle zu halten. Unser Fazit: Ohne Zweifel ist dieser Elektro-Benz mit seiner theoretischen Reichweite von 614 Kilometern ein gutes Produkt. Aber ob Janis Joplin auch heute noch ihr „Oh Lord ...“ anstimmen würde, es käme auf einen Versuch an. rdf

Kantige Niere

Mit dem iX zeigt BMW, dass ein schweres SUV leicht sein kann

So wie dieser BMW aussieht, ist er vermutlich das erste Raumschiff, das in Bayern gelandet ist. Mit seinen kupfergoldenen schimmernden Hockkant-Nieren und einem ausladenden Heck, das an einen Sternkreuzer aus der Star-Wars-Saga erinnert, sticht das Elektro-SUV aus dem normalen Programm der Bayerische Motorenwerke heraus. Auch im Interieur: Es wirkt aufgeräumt, futuristisch, fast ein wenig steril. Das genaue Gegenteil zur Konkurrenz, dem Mercedes EQE SUV (Bericht links). Dabei gehören die beiden Autos der gleichen Kategorie an. SUV, Elektro, Luxus-Kategorie, hohe Leistung. Wir fahren den 523 PS starken xDrive 50, das Allrad-Modell. Kostenpunkt: 107.900 Euro, die Basismotorisierung mit 326 PS kommt auf 77.300 Euro. In atemberaubenden 4,6 Sekunden geht es von 0 auf Tempo 100. Beachtlich, denn das futuristische Gefährt wiegt fast 2.600 Kilogramm, in etwa das gleiche, das der Allradler auch per Anhängerkupplung ziehen darf. Dafür stehen dann auch 765 Nm Drehmoment zur Verfügung. Wichtig für alle, die einen Pferdanhänger zu ziehen haben. Wie bei BMW üblich fühlt sich das Fahren ultraleicht an. Die Lenkung ist



Der Bayer: BMW iX.

Foto: BMW

präzise, der Wagen folgt jedem Lenkeinschlag umgehend. Die Luftfederung vermittelt je nach eingestelltem Fahrprogramm ausreichend Komfort oder sportliches Feeling mit knackigem Charakter. Und die elektrische Reichweite kann sich auch noch sehen lassen mit rund 600 Kilometern aus der 111,5 kWh großen (brutto) Batterie. Na, ja - das ist schon ziemlich optimistisch, auch bei einem realistischen Verbrauch von 20 kWh, den wir trotz zurückhaltender Fahrweise nicht ganz erreichen konnten. Trotzdem fällt unser Fazit positiv aus: Mit dem iX zeigen die Bayerischen Motoren Werke die Zukunft der Fortbewegung. Leicht und lässig - da muss nur noch der Geldbeutel locker sitzen und schon sitzt man in einem weiß-blauen Raumschiff. rdf

Vollelektrisch. Allrad. Subaru. Der SOLTERRA.



Leasing ab nur
419 € mtl.¹



Der SOLTERRA. Bringt euch dahin, wo ihr noch nie wart.

- Alles wird einfacher mit bis zu 466 Kilometern vollelektrischer Reichweite
- Alles wird einfacher auch abseits der Straße dank 210 mm Bodenhöhe
- Alles wird einfacher und sicherer mit modernen Fahrerassistenzsystemen³

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

Abbildungen enthalten Sonderausstattung. *Subaru SOLTERRA: 8 Jahre Vollgarantie, bis zu einer Laufleistung von 160.000 km. Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen. ¹Leasingangebot² für Subaru SOLTERRA Comfort - ein Angebot der ALD Lease Finanz GmbH, UPE des Herstellers 58.490,00 €, Fahrzeugpreis 50.990,00 € (Anschaffungspreis inkl. MwSt.), monatliche Gesamtrate 419,00 €, Laufzeit 48 Monate, Kilometer p. a. 10.000, effektiver Jahreszins 7,49 %, Sollzins p. a. fest für die gesamte Laufzeit 7,75 %, Gesamtbetrag 20.112,00 € exkl. Sonderzahlung, Sonderzahlung 6.333,18 €, Mehr-/Minderkilometer 17,55/11,70 Ct. pro km. Irrtümer vorbehalten. Stand März 2024. Die Aktion gilt vom 01.04.2024 bis 30.06.2024 in Verbindung mit dem Leasing eines aktuellen Subaru SOLTERRA (Neu- oder Vorführwagen) und Zulassung/Besitzumschreibung bis 31.12.2024. 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. ²Dies 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. ³Die Funktionsfähigkeit des Systems hängt von vielen Faktoren ab. Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen. Alle vorgenannten Aktionen sind nicht mit Behörden-, Großabnehmer- und Branchenrabatten kombinierbar. Den genauen Preis erfahren Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort.

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

V O L V O



Einfach. Elektrisch. Erleben.

Der neue Volvo EX30.
Jetzt bis zu 24 Stunden vollelektrisch Probe fahren.

Zukunftsweisende Technologie, vielseitiger Stauraum und begeisternde Innenraumdesigns aus recycelten Materialien – entdecken Sie selbst, wie viel in unserem bisher kleinsten SUV steckt.



¹ Volvo EX30, Gewinner in der Kategorie „Kleine SUV/Crossover“ (Importwertung). Berichterstattung in auto motor und sport, Ausgabe 05/24.