

mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 03 · März 2024



Schicht im Schacht

Maserati mustert seine Achtzylinder endgültig aus



Geradlinig und kompromisslos

Wie fährt sich die zweite Generation des BMW M2?



Ende einer Legende

Bei Bentley ist der W12-Motor jetzt Geschichte



KULT, KOMBI, KLASSIKER

VON RENAULT BIS
VW - AUF DIESE
AUTOS DARF MAN
SICH HEUER FREUEN



Unterschiede bei der Laufleistung

Zulassung bis 550 Kilogramm

Plan des Bundesverkehrsministers

**Sommerreifen im ADAC-Test:
Diese Hersteller haben gewonnen**

**Kein Platz in der Garage? Jetzt
gibt es einen faltbaren Anhänger**

**Fahrräder mit Blinker: Das
sind die Vor- und Nachteile**

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.

EDITORIAL

MOBILITÄT ALLGEMEIN



Schreibt für die mobile faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

Jetzt kommt richtig Bewegung in den Automarkt. Unter dem Motto "Kult, Kombi, Klassiker" fahren die Hersteller in diesem Jahr groß auf. An erster Stelle rangiert der legendäre Renault R5 (Seite 4), den die Franzosen jetzt als reines Elektroauto auf die Straße schicken. Beeindruckend ist vor allem das Design des Retro-Flitzers: Es zitiert die Vergangenheit, hat aber tatsächlich einen futuristischen Touch. Jedenfalls hat Renault viel Liebe ins Detail gesteckt. Sogar der Vorstandsvorsitzende Luca de Meo hat seine Handschrift hinterlassen. Das Baguette-Körbchen an der Mittelkonsole war seine Idee. Einen starken Eindruck hat auch der neue elektrische Dacia Spring (Seite 4) bei uns hinterlassen. Die Renault-Tochter hat aus dem hässlichen Entlein ein stolzes Schwänlein gemacht. Und auch hier setzen die Franzosen ein Ausrufezeichen. Der Dacia Spring kann sogar Elektro-Bikes aufladen. Mit dem Astra Sports Tourer bringt Opel den ersten deutschen Elektro-Kombi. Kann er sein Reichweitenversprechen einlösen? Wir haben es ausprobiert (Seite 8). Fehlt nach Kult und Kombi noch der Klassiker. Den liefert Volkswagen mit dem neuen Tiguan (Seite 5). Auch hier hat uns die Optik ziemlich gut gefallen. Endlich sieht der Tiguan so verwegend aus wie es der Name verspricht. Der aufgehübschte Bestseller wurde auch technisch aufgemotzt zum Beispiel mit einem neuen Dämpfersystem - außerdem ist ab Sommer diesen Jahres erstmalig auch Künstliche Intelligenz in Form von ChatGPT an Bord.

Impressum

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

Anzeigen:

Benjamin Haben (verantwortlich)
und Christine Tolksdorf
Süddeutsche Zeitung GmbH
Anschrift wie Verlag

Anzeigenberatung: Gerd Kaethner
Telefon (0 89) 21 83 – 87 84

Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich)*

Kontakt: mobile-faszination@sz.de
Titelfotos: Maserati, BMW, Bentley,
Renault, VW, Opel, Dacia, Kia

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck:

Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München

Nächster Erscheinungstermin: 22.04.2024

* freie Mitarbeit

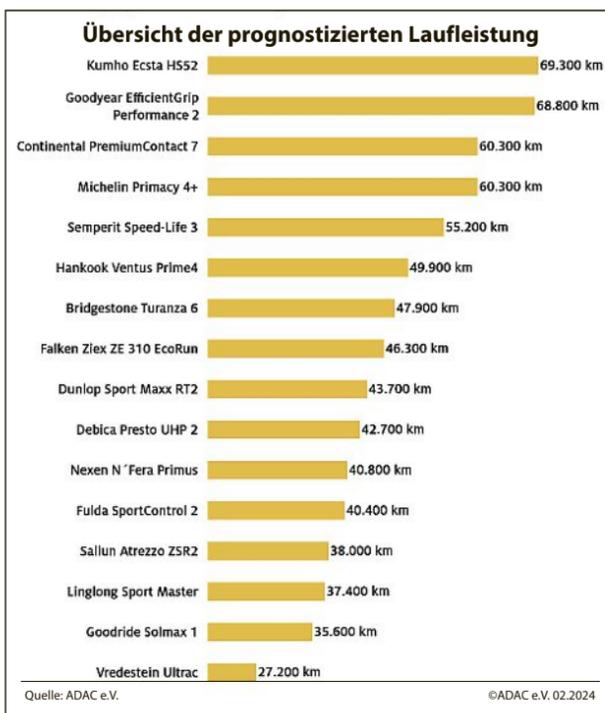
Sommerreifen im Test

Der ADAC hat 16 aktuelle Pneu durchgecheckt. Und überraschende Erkenntnisse gewonnen

Um die Osterzeit schlägt ihre Stunde: Dann werden wieder die Sommerreifen montiert. Doch welchen wählen, wenn eine Neuanschaffung fällig ist? Entscheidungshilfe bietet der ADAC, der 16 Exemplare getestet hat. Potenzielle Käufer können anhand der Ergebnisse und mit Blick auf ihre persönlichen Fahrgewohnheiten und Kilometerleistung die exakt für sie passenden

kauf eine fast ebenso wichtige Rolle wie die Sicherheit bei Nässe oder beim Bremsen. Nicht nur wegen der höheren Kosten, sondern auch aus Umweltgesichtspunkten. Denn schneller abgefahrenen Reifen bedeuten auch mehr Abrieb. So bezeichnet der ADAC den Laufleistungs-Minimalisten Vredestein Ultrac als „ökologisch inakzeptabel“. Ihm werden nach dem umfangreichen Test-Prozedere mit iden-

drin. Das koreanische Produkt schafft den dritten Platz und ist so etwas wie der Überraschungssieger. Auf Platz eins landet der neue PremiumContact 7 von Continental, der laut ADAC-Ingenieure „neue Maßstäbe“ bei der Fahrsicherheit setzt, bei der Umweltbilanz aber nicht brilliert. Das wiederum macht der Zweitplatzierte, der Michelin Primacy 4+. Er erreicht dank geringem Abrieb, Gewicht



Nässe-Prüfung: Getestet wurden Sommerreifen der Dimension 215/55 R17 für die untere Mittelklasse. Foto: ADAC/Test und Technik

Gravierende Unterschiede: Die Tabelle listet die prognostizierte Laufleistung der Testreifen auf. Grafik: ADAC

Exemplare herausfinden. Grundsätzlich fiel der Test des 24er-Jahrgang sehr gut aus, 15 der Pneu bekamen die Noten gut oder befriedigend. Ein Reifen schaffte nur Note vier – ausreichend. Der Grund: Er patzte deutlich bei der Laufleistung. Und die spielt beim Reifen-

tischen Fahrzeugen und Streckenverhältnissen gerade mal 27.200 Kilometer zugetraut, ehe Neureifen fällig sind. Der direkte Vergleich mit dem verschleißfestesten Testkandidaten namens Kumho Ecsta könnte nicht deutlicher ausfallen: Mit dem wären 69.300 Kilometer

und Spritverbrauch die beste Bewertung im Umweltkapitel und gibt sich in den anderen Kategorien keine Blöße. Wer den Fokus auf das Thema Wirtschaftlichkeit richtet, muss natürlich auch die Preise berücksichtigen. Die unterscheiden sich erheblich und liegen zwischen 95 Euro pro Reifen beim mit gerade noch befriedigend bewerteten Linglong Sport Master und 182 Euro für den Michelin Primacy 4+. Der Testsieger von Continental kostet 174 Euro, der „Marathon-Reifen“ von Kumho 123 Euro. Das zeigt laut ADAC, „dass ein guter Reifen nicht teuer sein muss.“ hu

So klein kann groß sein

Der Falto ist ein praktischer Hänger, der sich zusammenfallen lässt und Platz in jeder Garage hat

Diese Diskussion kennt man in vielen Haushalten. Einerseits sind die Vorzüge eines Kfz-Anhängers offensichtlich. Schnell mal Gartenabfall zum Wertstoffhof bringen, ein paar Möbel transportieren oder die Räder in den Urlaub mitnehmen – Einsatzmöglichkeiten gibt es reichlich. Der Knackpunkt: Wohin mit dem Ding, wenn es nicht gebraucht wird? Mit dieser Frage schlug sich Ulrich Müller schon als 19-Jähriger herum. Er wollte unbedingt einen Hänger für die Gartenarbeit, hatte aber zu wenig Platz. Während seines Studiums im Bereich Fabrikinformations-Management tüftelte der kreative Kopf an einem Faltsystem nach dem Ziehharmonika-Prinzip. 2018 gewann er damit bei der TV-Show „Das Ding des Jahres“. Zusammen mit den Diplom-Wirtschaftsingenieuren Jörn Großekathöfer und Georg Hemmerlein gründete Müller später die Falto GmbH im fränkischen Heroldsberg. Sie



Ausgeklappt transportiert der Falto locker die Fahrräder einer ganzen Familie plus jede Menge Gepäck. Fotos: Falto GmbH



Zusammengeschoben findet der Hänger praktisch in jeder Garage gut Platz.

wollen mit dem ausgeklügelten Origami-Faltmechanismus den Hänger-Markt aufmischen. Der Falto ist dank seines Rahmens aus verzinktem Stahl, Alu-Seitenwänden und 18 Millimeter starken Bodensiebdruckplatten robust und rostbeständig. Er lässt sich ohne Werkzeug in nur 60 Sekunden von gerade mal 80 Zentimetern Länge in einen ausgewachsenen Lasten-Transporteur mit bis zu 240 Zentimeter langer Ladefläche verwandeln. Damit passt die Neuentwicklung im „Ruhezustand“ praktisch in jede Garage und jeden Carport – und das ohne Einschränkungen beim täglichen Einsatz. Bis zu 550 Kilo kann der clevere Begleiter schultern. Damit ist er beispielsweise prädestiniert für den Transport von Motorrädern oder der Pedelecs plus Gepäck für die ganze Familie während der Urlaubsreise. Diverse Halterungen dafür und verschiedene Planen gibt es optional. Der Preis für den Falto: ab 2.799 Euro. hu

NEUVORSTELLUNGEN

Das fahrende Baguette

Renault lässt seinen R5 als Elektroauto aufleben – und bietet ihn zu einem attraktiven Preis an

Manchmal mischen sich Autobosse in die Entwicklung ihrer Fahrzeuge auch persönlich ein. Legendar, wie Ferdinand Piëch mit ein paar wenigen Strichen aus zwei V6-Motoren die berühmte W-12-Maschine machte. Luca de Meo, der Italo-Chef von Renault, kümmert sich mehr um die kleinen Details, genauer gesagt um die Krümel. De Meo fand, dass die Franzosen beim täglichen Transport ihrer Baguettes zu viele Brösel im Auto hinterlassen. Und so forderte er eine saubere Lösung. E voilà, Monsieur de Meo: Ihr Team hat geliefert. Einen kleinen Weidenkorb für das längste Weißbrot der Welt. Als Sonderausstattung bestellbar für den neuen Renault R5 E-Tech. Warum wir das so breit erzählen? Weil das Baguette-Körbchen das Zeug zum Kult hat. So wie die beleuchtete Zahl 5 auf der Motorhaube, die den Ladezustand der Batterie anzeigt. Oder die Rücklichter, die an der Seite eine optische Verbreiterung aufweisen und so an den legendären R5 Turbo mit seinem Hamsterbacken-Heck erinnern. Das Ziel: Der neue R5 soll sich aus der Asche erheben und zur neuen Renault-Ikone im E-Zeitalter werden. Ob er die neun Millionen verkaufter Exemplare seines Vorgängers (1972 bis 1996) erreichen kann? Der R5 ist heute wie damals sehr ähnlich. Ein bezahlbares Auto auf die Räder zu stellen auch für die kleinen Leute. Seinerzeit ging es als Folge der Ölkrise um den Spritverbrauch. Die 5 im



Namen sollte auf den geringen Benzin-Durst des kompakten Renaults (unter fünf Liter) hindeuten. Sein Elektropendant aus dem Jahr 2024 möchte, so Renault, nichts weniger als „den Elektroantrieb demokratisieren“. Das erscheint bei einem Einstiegspreis um die 25.000 Euro für das Basismodell durchaus möglich. So gelungen das Design auch sein mag – revolutionär ist die Technik, die im neuen R5 steckt, allerdings nicht. Statt Revolution nur Renaulution. Ein Witz, der übrigens nicht auf unser Konto geht. Er kommt direkt vom Hersteller. Als Baukasten für den kompakten City-Flitzer dient die neue Plattform AmpR für E-Fahrzeuge im B-Segment. Der knapp vier Me-

Der R5 feiert Wiederauferstehung als Elektro-Auto und sieht richtig knackig aus. Fotos: Renault

ter lange R5 bietet einen für seine Klasse relativ großen Radstand von 2,54 Metern, hat ein Kofferraumvolumen von 326 Litern und bleibt beim Gewicht unter 1,5 Tonnen. Angetrieben wird er von einer E-Maschine auf der Vorderachse mit wahlweise 70, 90 oder 110 kW. Sie speist sich aus einem 40 oder 52 kWh großen Akku und soll das Auto 300 respektive 400 Kilometer weit bringen. Ein Praxistest wird zeigen, wie viel davon in der Realität übrig bleibt. Denn auch Verbrauchsweite gibt es noch nicht. Aufgeladen wird mit 11



Kampf den Bröseln: Renault-Chef Luca de Meo hat eine Lösung für den krümelfreien Baguette-Transport verlangt – und bekommen.

kW (AC) und bis zu 100 kW (DC). Je nach Akkugröße dauert die Ladezeit 3,5 bis 4,5 Stunden (AC) oder 30 Minuten (DC von 15 auf 80 Prozent). Das ist nicht gerade weltbewegend, aber der R5 ist ja eher im Umland einer Großstadt zu Hause. Marktstart ist im Herbst diesen Jahres – dann hat der Retro-Stromer auch so moderne Funktionen wie Vehicle-to-Load, Vehicle-to-Grid und Plug & Charge an Bord. Für Nicht-Fachleute: Man kann den Akku auch zum Aufladen eines E-Bikes oder als Zwischenspeicher für die Solaranlage nutzen – und beim Laden ist keine Karte mehr vonnöten, weil das Auto direkt mit der Stromsäule kommuniziert. Auch im Interieur findet sich das ein oder andere Zitat an die großen Zeiten des R5. Beispielsweise das H-förmige (und auch sehr bequeme) Gestühl. Charakteristisch ist auch die Quersteppung auf dem Armaturenbrett. Von der Verarbeitung und den verwendeten Stoffen her bietet der R5 Haute Couture in hoher Qualität. Bei den Ausstattungen lässt sich Renault nicht lumpen. Serienmäßig fährt der R5 Electric auf 18-Zoll-Rädern vor, hat einen 10-Zoll großen Multimedia-Touchscreen, die Freisprecheinrichtung ist ebenso mit an Bord wie Android Auto

Dacia wittert Frühlingsluft

Schon nach drei Jahren kommt der elektrische Spring neu – und er sieht richtig gut aus

Erst drei Jahre alt - und schon im zweiten Frühling. Aus dem Dacia Spring, der als optisch gewöhnungsbedürftiges Billig-Elektroauto anno 2021 an den Start ging, wird im Frühsommer 2024 ein Günstig-Stromer mit Charakter und respektablem Aussehen. 140.000 Exemplare, davon 31.000 in Deutschland, hat die rumänische Renault-Tochter von der ersten Generation verkauft. Das Facelift hat gute Chancen, genauso gut abzuschneiden. Warum? Weil es nach wie vor an Konkurrenz mangelt. Bezahlbare Elektromobilität hat nach wie vor Seltenheitswert. Stellantis bringt heuer mit dem Citroën C3 Electric immerhin ein Modell auf dem Markt, das unter 25.000 Euro kosten soll. Der eng damit verwandte elektrische Fiat Panda lässt noch bis Ende des Jahres auf sich warten und auch bei VW geht der ID.2 frühestens 2026 an den Start. Am Anfang stand Pragmatismus: Als Dacia ein bezahlbares Elektroauto plante, klopfte man einfach beim chinesischen Hersteller Dongfeng an. Abgesehen vom Blechkleid wurde flugs ein bereits bestehendes Modell adaptiert, als Dacia etikettiert, und für Preise knapp über 20.000 Euro angeboten. Da mag dem ein oder anderen deutschen Konzernvorstand ein mildes Grinsen über das Gesicht gehuscht sein. Ein rumänisches Auto mit chinesischen Wurzeln, und auch noch Elektro! Aber der Dacia Spring setzte sich durch. Noch dazu mit der

mageren Leistung von 45 PS (später optional 65 PS) und einer kleinen Batterie (27,4 kWh netto) mit maximal 220 Kilometern Reichweite sowie einer Ausstattung, die man, wenn man freundlich sein will, als Askese bezeichnen kann. Noch nicht mal das Lenkrad konnte man verstellen. Bei der neuen Generation ist das (zumindest in der Höhe) jetzt möglich. Der Antriebsstrang wird hingegen komplett vom Vorgänger übernommen. Beim Aussehen kann man nicht mehr von einem Facelift sprechen. Das ist schon eine veritable Transplantation: K und k, knackig und keck steht der Stromer jetzt auf der Straße. Blickfang sind die weißen stilisierten Straßenkarten im vorderen und hinteren Stoßfänger. Über eine Individualisierung je nach Wohnort des Käufers wird auch

schon nachgedacht. Witzig ist auch das neue You-Clip-System, mit dem man nachträglich Zubehörteile wie Lampen oder Smartphone-Halter anbringen kann. Auch das Interieur präsentiert sich frischer. Weiße Akzentflächen geben dem Spring einen freundlichen Touch. Das markenbildende liegende Y findet sich nicht nur in den Scheinwerfern als Tagfahrlicht oder in den Heckleuchten, sondern auch auf dem Armaturenbrett. Ein besonderes Extra, das es normalerweise nicht in die Kleinwagen-Klasse schafft, leistet sich Dacia mit der Vehicle-to-Load-Funktion. Mit einem Adapter lässt sich der Auto-Akku anzapfen, zum Beispiel zum Aufladen des Elektro-Bikes. Dass sich jemand eine Espresso-Maschine zum Spaziergang in den Wald mitnimmt, dürfte eher selten sein. In



So sehr sich der Dacia Spring auch äußerlich verändert hat – unter dem Blechkleid steckt die Technik des Vorgängers mit Reichweiten um die 220 Kilometer. Fotos: Dacia

den neuen Frunk unter der Motorhaube (35 Liter) passt der Adapter gut hinein. Weil wir gerade bei den praktischen Dingen sind: In den Ausstattungen „Essential“ und „Expression“ gibt es zwar einen 7-Zoll großen Digital-Tacho, für weitere Fahrzeugfunktionen kann man sein Handy koppeln. Bei „Extreme“ übernimmt ein 10-Zoll-Infotainmentssystem. Und auch bei den Assistenten hat Dacia nachgeschärft: Von der Verkehrszeichenerkennung über den Tempopiloten bis hin zur Einparkhilfe sind die wichtigsten Funktionen mit an Bord. Unser Fazit: Aus dem hässlichen Entlein ist ein stolzes Schwänlein geworden. Bei der Reichweite bleibt alles beim Alten – Dacia betont aber, dass die meisten Kunden ohnehin nicht mehr als 70 Kilometer am Tag fahren. Mit einem Gewicht von unter einer Tonne ist der Spring gut für einen Verbrauch unter 15 kWh. Bleibt der Preis: Die Renault-Tochter verspricht den günstigsten Stromer anzubieten. Wir schätzen: 22.000 Euro und vielleicht sogar noch darunter. rdf



Deutlich aufgewertet wurde der Spring im Inneren. Bei den höheren Ausstattungen ist sogar ein 10-Zoll-Infotainment Display an Bord.

und Apple CarPlay und LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent. Die schicke Ladekontrollleuchte in Form der Zahl 5 auf der Motorhaube gibt es leider erst ab „Techno“. Ansonsten kann man sich nach Herzenslust bei den Sonderausstattungen austoben. Dazu zählt der schon erwähnte Weidenkorb für das Baguette oder der „e-pop shifter“. Dahinter verbirgt sich nichts anderes als die individuell gestaltbare Spitze des Schalthebels. Sehr französisch ist auch der Sound des Stromers. Komponiert wurde er von Jean Michel Jarre, der mit Oxygène einen weltweiten Hit hatte. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

RENAULT 5 E-TEC ELECTRIC

Motor: Synchron E-Maschine
Antrieb: Front
Spitzenleistung: 70 kW (95 PS) / 90 (120) / 110 (150)
Drehmoment: 215 / 225 / 245 Nm
0 – 100 km/h: unter 8 s
V. max: 150 km/h
Akku-Kapazität: 40 oder 52 kWh
Ladeleistung (max): 11 kW (AC) / 80 oder 100 kW (DC)
Verbrauch: noch nicht bekannt
Reichweite: 300 / 400 km (je nach Akkugröße)
Länge / Breite / Höhe: 3,92 / 1,77 / 1,50
Radstand: 2,54
Leergewicht: 1.350 / 1.450 kg (je nach Akkugröße)
Kofferraum: 326 l
Preis: noch nicht bekannt



Das Cockpit des Tiguan wurde noch einmal stark überarbeitet. Es gibt beleuchtete Slider, die Bedienung des Infotainment-Systems ist einfacher geworden.

Sattliche 7,6 Millionen verkaufter Fahrzeuge, dritte Generation – und letzte Generation Verbrenner. VW hat den Bestseller Tiguan zum donnernden Verbrenner-Abschied neu entwickelt. Von den Dimensionen her bleibt sich das SUV treu. Aber endlich sieht der Tiguan auch so cool aus wie der Name klingt. Die größten Änderungen finden sich im Cockpit und bei den Motoren. Und bei der technischen Ausstattung. Da durften die Ingenieure ein Regal höher greifen, dort wo sich der Touareg normalerweise bedient. Jetzt gibt es im Tiguan auch die Zehnkammer-Massage-Sitze mit Heizung und Kühlung, oder die HD-Matrix-Scheinwerfer, die mit jeweils 19.200 Multipixel-LEDs die Nacht zum Tage machen. Das Gestühl ist komfortabel, guter Seitenhalt. Vor uns liegt – altmodisch formuliert – das Armaturenbrett. Das Infotainment wurde komplett überarbeitet. Im 13-Zoll großen Display (15 Zoll gegen Aufpreis) gibt es jetzt zwei Leisten, die man immer im Blickfeld hat. Oben kann man die Kacheln selbst belegen, unten stellt der Fahrer die Raum-Temperatur ein oder die Sitzheizung. Auch im Menü findet man sich gut zurecht, die Reaktionszeiten des Tablets sind sehr gut. Neu ist der so genannte Fahrerlebnisschalter in der Mittelkonsole. Mit dem beleuchteten Drehknopf regelt man die Lautstärke, stellt die Fahrmodi ein – und dann gibt es ja noch die „Atmosphäre“: Vorkonfigurierte Einstellungen von Ambiente-Licht und Soundsystem sollen bei den Passagieren für unterschiedliche Stimmungen sorgen. „Lounge“ mit gedämpfter Musik für den Nachhauseweg nach einem stressigen Tag im Büro etwa, oder „Energetic“, wer noch einen kleinen Kick braucht. Wirklich schräg war die „Atmosphäre“ mit viel Pink und Lila – der Kollege hat ihn Barbie-Mode getauft. Erstmals hat der VW Tiguan nicht nur die Sprachassistentin Ida an Bord, sie funktioniert jetzt sogar mit Künstlicher Intelligenz von ChatGPT. Wir darf-



Einer fängt an, die anderen folgen. Das durchgehende Leuchtenband im Heck hat jetzt auch der VW Tiguan. So wie Audi oder Porsche und neuerdings auch Skoda. Fotos: VW

ten schon mal testen. „Ida – wer ist Thomas Schäfer?“ Antwort: „Thomas Schäfer ist ein hessischer CDU-Politiker, der am 28. März 2020 verstorben ist.“ Den obersten VW-Chef Thomas Schäfer hat die KI verschwiegen. Kein Wunder, das Wissen von ChatGPT geht bislang ja auch nur bis Januar 2022 zurück. Ansonsten funktioniert die Sprach-



Ein Tiguan will nach oben

VW lässt die dritte Generation des kompakten SUVs an der Oberklasse schnuppern

KI ganz ordentlich, für lange Fahrten könnte sie ganz unterhaltsam sein. Aus dem überarbeiteten Motoren-Programm haben wir uns zwei Modelle herausgepickt. Zum einen den Mild-Hybrid 1,5 eTSI mit 150 PS und im Vergleich dazu den 2,0 Liter Turbodiesel mit 193 PS. Old School gegen New School quasi. Beim Hybriden spulen die VW-Ingenieure einen 1,5 Liter großen Benzinmotor mit einem elektrischen Startergenerator zusammen. Er steuert noch mal 14 kW Leistung und 56 Nm Drehmoment bei. Das Zusammenspiel der beiden sollte eigentlich reibungslos funktionieren. Wir haben das streckenweise vermisst. Beim Tritt auf das Gaspedal zum Beispiel genehmigt sich der Motor erst einmal eine kleine Zwangspause, dann erst stürzt er los. Hier könnte die E-Maschine eigentlich für einen sanften, aber zugkräftigen Übergang sorgen. Ganz anders der 2,0-Liter-Allrad-Diesel 2,0 TD SCR 4Motion. Der hat eine echte Wuchtbrumme unter der Haube, die mit 400 Nm Drehmoment ganz schön anschiebt. Dieselfahren macht halt immer noch ziemlich Spaß, und das Brummen des Selbstzünders ist uns allemal lieber als der hektische und auf Effizienz getrimmte Benzinmotor. Enttäuscht hat uns der eTSI leider beim Verbrauch: 7,1 Liter ist nicht gerade wenig. Beim Fahrwerk macht der neue Tiguan einen großen Sprung. Er bekommt das neue adaptive DCC Pro. Herzstück sind Dämpfer, die mit zwei Ventilen ausgestattet sind. So können Zug- und Druckstufe separat angesteuert werden, das System reagiert dadurch schneller und feiner. Für unseren Geschmack ist die Federung allerdings einen Tick zu hart. Auch kann das DCC Pro nicht ganz verleugnen, dass es sich beim Tiguan um ein hochpreisiges SUV handelt. Das gleiche System werkelt auch im neuen Passat, und der

Drang nach Höherem: Der neue VW Tiguan bekommt Ausstattungen, die bislang dem Oberklasse-Modell Touareg vorbehalten waren wie zum Beispiel das Matrix-Licht.

NEUVORSTELLUNGEN

fährt sich wesentlich ruhiger. Lobenswert ist der Spurhalteassistent: Er bleibt dezent im Hintergrund und greift bei Bedarf nur ganz fein ein. Wir hätten es fast nicht bemerkt. So muss das sein. Ein Blick auf die Preise: Bei 36.600 Euro geht es los. Anfang 2020 waren es noch knapp 31.000 Euro. Die Grundausstattung der dritten Generation dürfte aber weitaus besser sein. Mit dabei ist beim 1,5 eTSI mit 130 PS zum Beispiel das voll digitale Cockpit und das 12,9 Zoll (32 cm) große Infotainment-Display sowie die Rückfahrkamera. Wer 3.000 Euro mehr investiert, bleibt immer noch unter der 40.000 Euro-Grenze und bekommt mit der Ausstattungslinie „Life“ jedoch schon den Parkassistenten „Plus“, die automatische Distanzregelung ACC, den Fernlichtassistenten sowie die drahtlose Verbindungsmöglichkeit für das Smartphone. Unsere Meinung: Mehr Tiguan braucht es nicht. rdf

TECHNISCHE DATEN

VW TIGUAN 1,5 eTSI

Motor: 1,5-Liter Vierzylinder-Benziner
Antrieb: Front / 7-Gang-DSG
Systemleistung: 94 kW (130 PS)
Drehmoment: 220 Nm (1.500 – 3.500 U/min)
0 – 100 km/h: 10,6 s
V. max: 198 km/h
Verbrauch: 6,1 / 100 km
Länge / Breite / Höhe: 4,54 / 1,84 / 1,66
Radstand: 2,68 m
Wendekreis: 11,7 m
Leergewicht / Zulast: 1.598 / 512 kg
Anhängelast / Stützlast: 1.600 / 100 kg
Kofferraum: 652 – 1.650 l
Preis: 36.600 Euro

Audi Gebrauchtwagen
:plus



Entdecken. Leasen. Fahren.



Audi Gebrauchtwagen :plus Wochen.

Bis zum 13.05.2024 von attraktiven Leasingkonditionen¹ für unsere jungen Gebrauchtwagen² profitieren.

Ein attraktives Leasingangebot:

z. B. Audi A4 Avant 40 TDI advanced, S tronic
EZ 12/22, 24.884 km

Leistung:	150kW (204PS)
Leasing-Sonderzahlung:	€ 0,-
Laufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

36 monatliche Leasingraten à

€ 315,-

¹ Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Inkl. Überführungskosten. Bonität vorausgesetzt.

Gültig für Audi A3, Audi Q3, Audi A4, Audi A5, Audi A6 und Audi Q8 e-tron (Mietfahrzeuge und Werksdienstwagen) jeweils frühestens 2 Monate und spätestens 24 Monate nach Erstzulassung. Ausgenommen sind S- und RS-Modelle. Max. Gesamtfahrleistung bei Vertragsbeginn: 40.000 km. Für das Fahrzeugalter gilt als Stichtag das Datum der Gebrauchtwagenleasingbestellung. Gültig vom 15.03.-13.05.2024 (Gebrauchtwagenleasingbestellung), späteste Ummeldung 14.07.2024. Für private und gewerbliche Einzelabnehmer_innen.

Beispielhafte Fahrzeugabbildung kann Sonderausstattungen zeigen. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Kombinierbarkeit mit anderen Angeboten auf Anfrage.

² Junge Gebrauchtwagen sind ehemalige Audi Mietfahrzeuge (AMF) oder Audi Werksdienstwagen (WDW) der AUDI AG mit einem Fahrzeugalter von max. 24 Monaten nach Erstzulassung, die über das Audi Handelsnetz vertrieben werden. Ausgenommen hiervon sind händler-eigene Mietfahrzeuge der Marke Audi, die in der Erstverwendung über externe Mietwagengesellschaften wie bspw. EURO-Leasing GmbH vermietet wurden. Detaillierte Hinweise finden Sie unter www.audi.de/junge-gebrauchtwagen.

Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München

Audi München GmbH, Heisenbergstraße 4, 85386 Eching
Tel.: +49 8165 40389989, info.gwz@muenchen.audi
www.audi-gwplus-zentrum-muenchen.audi

PRAXIS-TESTS



Opel Astra: Kombi mit Elektro-Power

Die Marke mit dem Blitz im Logo schickt seinen Sports Tourer rein elektrisch auf die Straße: Wir haben den Reichweitentest gemacht

Der erste Elektro-Kombi aus Deutschland. Noch vor dem ID.7 Tourer von VW und dem BMW i5 Touring hat Opel den Astra Sports Tourer Electric auf den Markt gebracht. Günstig ist er allerdings nicht. Mit 43.490 Euro liegt er um satte 15.000 Euro über dem Einstiegsmodell mit dem 110-PS-Turbo-Benziner. Kann er dieses Manko im alltäglichen Betrieb ausgleichen? Ein Opel ist ein Opel ist ein Opel. Und

ist nicht einfach, weil die 156 Elektro-PS mit ihrem Drehmoment von 270 Nm schon ziemlich verführerisch sind. Der Antritt ist schnell, bei längeren Überholvorgängen sollte man allerdings Vorsicht walten lassen, weil der ursprüngliche Punch ziemlich schnell erlahmt. Volle Ladung im Akku vermeldet das digitale Display, das grafisch klar und nicht überfrachtet ist. Also mehr als 400 Kilometer Reichweite.



An ein Visier soll die Front-Optik des Opel Astra erinnern. Die Bedienung über die Displays ist einfach. Fotos: Opel

das meinen wir nicht mal zynisch. Opel kann Fahrwerk. Direkte Lenkung, gute Bindung zur Straße, Freude am Fahren. Da mag es Ausnahmen geben wie den Grandland, der uns eine – im wahrsten Sinn des Wortes – harte Geduldssprobe abverlangt hat, aber sonst stimmt bei Opel das Fahrgefühl. So ist es auch beim elektrischen Astra Sports Tourer. Er macht einfach Laune. Die Frage ist nur, wie lange. Reichweiten-Check im Februar. Wir haben Temperaturen um zwölf Grad tagsüber, nachts um drei Grad. Das ist kein Klima, das Batterien mögen – sie verhalten sich an diesem Punkt wie Menschen. Alles zwischen 20 und 24 Grad wird als angenehm empfunden. Und das wird belohnt mit der größten Leistung und der schnellsten Ladefähigkeit. Aber wir testen so ein Auto ja nicht unter den besten Laborbedingungen, sondern im Alltagsbetrieb. Theoretisch packt der 54 kWh-Akku eine Reichweite von 413 Kilometern. Bei einem Verbrauch von 15,0 kWh auf 100 km ist das eine sehr optimistische Annahme. Da muss die Temperatur passen und sich die Fahrweise des Pkw-Lenkers auch eher auf konservativem Niveau bewegen. Und das

Wir erinnern uns: Geschwindigkeiten über 110 km/h kosten 30 Prozent. Minimum. Also Zurückhaltung. Als wir nach 170 Kilometer Fahrt wieder auf die Anzeige sehen, haben wir statt der erwartbaren 230 Kilometer nur noch 80 Kilometer auf der Uhr. Das alles ist kein Opel-Problem. Das ist ein Problem der Elektromobilität beim jetzigen technischen Stand. Zwischen Traum und Wirklichkeit klaffen bei der Reichweite immer noch große Lücken. Und wenn dann das vergleichbare Verbrenner-Auto um 15.000 Euro billiger ist, dann weiß man auch, warum auf dem Elektro-Markt derzeit eine ausgeprägte Flaute herrscht. rdf

TECHNISCHE DATEN

OPEL ASTRA SPORTS TOURER ELECTRIC GS

Leistung: 115 kW (156 PS)
Drehmoment: 270 Nm
Antrieb: Front
0-100 km/h: 9,3 Sekunden
Spitze: 170 km/h
Batterie-Kapazität: 50,8 kWh (netto)
Normverbrauch: 15,0 kWh / 100 km
Reichweite: 413 km
Ladeleistung: 11 kW (AC) / 100 kW (DC)
Ladezeit: circa 30 Minuten von 0 auf 80 Prozent (DC)
Länge / Breite / Höhe: 4,64 / 1,86 / 1,48 m
Radstand: 2,73 m
Kofferraum: 516 – 1.533 l
Leergewicht / Zuladung: 1.760 / 490 kg
Preis: ab 43.490 Euro

BMW M2: geradlinig und kompromisslos

Wie gut ist die zweite Generation des Sportwagens?

Er ist das jüngste und kleinste Mitglied der M-Familie – hat aber die Herzen der Autofans im Sturm erobert. Rund 60.000 Exemplare hat BMW vom ersten M2 verkauft. Die Erfolgsformel: Reihen-Sechszylinder, Heck-Antrieb, Sechsgang-Handschalter und ein damals zumindest unschlagbarer Preis von 57.000 Euro. So viel M hatte es bis dato für so wenig Geld (vergleichsweise) nicht gegeben. Heutzutage muss man für das Vergnügen schon tiefer in die Taschen greifen: Knapp 74.000 Euro werden fällig, wenn man sich die Fahrmaschine mit ihren 460 PS und 550 Newtonmetern Drehmoment anschaffen will. Dafür bekommt man (fast) eine Fahrzeugklasse höher. Der M2 ist

zwar um 21 Zentimeter kürzer als der M4 hat aber exakt den gleichen Motor. Never change a winning team: Es ist wie beim Vorgänger ein Reihensechszylinder, der die hohen Drehzahlen liebt. Volle Power liefert die Maschine bei 6.250 U/min, das maximale Drehmoment kommt schon bei 2.650 Touren ins Spiel und hält den Spannungsbogen bis 5.870 U/min. Leistungslöcher sucht man vergeblich, dafür gibt es ja die zwei Turbolader. Rational ist das alles Unfug, emotional aber ein echtes Highlight. Spaß macht es vor allem, wenn man den M2 per Handschalter höchstpersönlich auf Touren bringt. Knack, schalten, knack schalten. Zwar verliert man im Vergleich zum Automatik-Getriebe 0,2 Sekunden beim Sprint auf Tempo 100 (4,3 statt 4,1 Sekunden) – aber wen interessiert das schon, wenn man der Mensch-Maschine-Interaktion so viel Spaß abgewinnen kann. Das Fahrwerk des BMW M2 ist ebenfalls ein echter Genuss. Kompromisslos, geradlinig, ehrlich. In den Kurven lässt die Elektronik sogar kontrollierte Drift-Manöver zu. Erinnert uns an früher. Da war zwar nicht alles besser, aber schon ziemlich viel ziemlich gut. rdf



Beim M2 wurde die Niere auf das Wesentliche reduziert. Steht dem Auto gut. Foto: BMW

Sorento: Hybrid-Antrieb für das Familientaxi

Allrad und jede Menge Platz: So fährt sich dieser Kia

Totgesagte leben länger. Waren Plug-in-Hybride noch 2023 auf dem absteigenden Ast, sind sie plötzlich wieder zurück im Spiel. Wer dem Elektroauto noch nicht recht traut, aber dem herkömmlichen Antrieb abschwören will, für den sind Fahrzeuge mit Verbrenner und Elektromotor eine Alternative. Vor allem, wenn es sich um schweres Gerät handelt, wie etwa dem Sorento von Kia. Er hat Allradantrieb, jede Menge Platz mit einem Kofferraumvolumen von 898 bis 2077 Liter – und kann sogar als Familientaxi mit sieben Sitzen geordert werden. Kia kann Design, das trifft auch auf den Sorento zu. Nach dem Facelift sieht das SUV noch verwegener aus, kantig, aber nicht klobig. Innen dominiert das große, gebogene Display. Es fängt hinter dem Lenkrad an mit dem digitalen Tacho und streckt sich bis zur Mitte des Armaturenbretts. Hier kann der Fahrer über eine logisch aufgebaute Kacheloptik die Fahrzeugfunktionen steuern. Schon nach kurzer Zeit findet man sich zu recht. Trifft nicht auf die sechs Fahrmodi zu. Zu Eco, Sport und Smart gesellen sich noch E, Hybrid und Auto. Am besten lässt man auf Automatik den Computer entscheiden,



Kantig, aber nicht klobig: Der Kia Sorento steht selbstbewusst auf der Straße. Foto: Kia

wann welcher Motor das Auto antreibt. Ob rein elektrisch, oder im Gleichschritt, wenn mehr Leistung gefragt ist. Mit 265 PS ist der Sorento reichlich gesegnet. Schadet nicht, mit zwei Tonnen und einer Länge von 4,80 Metern reiht er sich bei den Dickschiffen ein. Der Verbrauch liegt offiziell bei 1,6 Litern Benzin und 16,1 kWh auf 100 km. Aber nur, wenn man fleißig auflädt. Wir haben auf der Langstrecke acht Liter verbraucht, der 13,8 kWh-Akku war nach 50 km leer. Mit 64.630 Euro ist das Allrad-Topmodell der Sorento-Reihe nicht gerade ein Schnäppchen. Dafür aber kommt es mit Vollausrüstung. Die Basis kostet 53.000 Euro. rdf



DER ASX

Mehr Style.
Mehr Motoren.
Mehr Garantie*.



- ▶ Kompakter SUV, perfekt für die Stadt
- ▶ Mit großer Antriebsauswahl
- ▶ Zuverlässig mit umfangreicher Garantie*
- ▶ Mit modernster Komfort- und Sicherheitsausstattung

ASX BASIS 1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang

ab **24.690 EUR¹** Unverbindl. Preisempfehlung
-4.700 EUR Empfohlener Aktions-Rabatt

ab **19.990 EUR²** Empfohlener Preis



*5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km, Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie

ASX BASIS 1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang Energieverbrauch 5,8l/100 km Benzin; CO₂-Emission 131 g/km; CO₂-Klasse D; kombinierte Werte.**

**Dienach 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 | Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis **2** | Unverbindlich empfohlener Aktions-Preis der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten, Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Der unverbindl. empfohl. Aktions-Preis ergibt sich aus der unverbindlichen Preisempfehlung 24.690 EUR abzgl. 4.700 EUR unverbindl. empfohl. Aktions-Rabatt. Gültig bis 31.03.2024. 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

Auto Huber GmbH

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

Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG

Lena-Christ-Str. 2 ▪ 82194 Gröbenzell
Tel. 08142 / 59540
www.autohausgrobenzell.de

Autohaus Neuried GmbH

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

Auto-Weber GmbH

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

Auto Gruber Dachau e. K

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

VERBRENNER ABSCHIED



Der W12-Motor ist ein Erbe von Ferdinand Piëch, Bentley hat ihn 105.000 Mal gebaut.
Fotos: Bentley

Eines der letzten Modelle, die noch einen Zwölfzylinder-Motor bekommen haben, ist der Bentley Continental GT.

Ende Legende

Bentley hat seinen letzten Zwölfzylinder-Motor gebaut - jetzt ist dieser Verbrenner Geschichte

Auf dieser Seite gilt es Abschied zu nehmen. Von der glorreichen Ära der Verbrenner im Automobilbau. Nach und nach mustern die Hersteller Maschinen aus, die den Ruhm ganzer Marken prägten. Beim italienischen Sportwagenbauer Maserati ging der Achtzylinder in den Ruhestand (unten) – bei Bentley ist nach 105.000 Exemplaren Schluss für den legendären W12-Motor. Was macht die Faszination eines solchen Triebwerks aus? Letzte Ausfahrt im Bentley GTC Continental Mulliner.

Im Auftreten britisch, im Herzen deutsch. Der Continental GT war das erste Auto, das unter der Ägide des neuen Bentley-Besitzers Volkswagen entwickelt und 2003 vorgestellt wurde. Als Herzstück pflanzten die Ingenieure den W12-Benziner aus dem Audi A8 ein, den Ferdinand Piëch höchstpersönlich hatte bauen lassen. Eine Wuchtbrumme von Verbrenner, entwickelt aus zwei VR6-Maschinen, kompakt und platzsparend und damals noch mit 420 PS. Die letzten Maschinen ihrer Art, die nach 6,5 Stunden Handarbeit in Crewe vom Band rollten, brachten es auf 659 PS. Im auf 18 Exemplare begrenzten Super-Luxus-Schlitten Batur kitzelten die Ingenieure sogar bis zu 750 Pferdestärken (1000 Nm Drehmoment) aus den zwölf Zylindern. Vorbei und aus – das Dutzend ist der EU zu dreckig und geht jetzt in den Ruhestand.

Ruhe und Stille ist der wahre Luxus im Bentley Continental GT. Läuft er, oder läuft er nicht? Wir haben zwar auf den schwarzen Startknopf gedrückt und lauschen: Tatsächlich – leise säuselt es aus dem Motorraum. Zurückhaltend und souverän entwickelt der sechs Liter große Benziner seine Kraft. Pures Understatement. Aber der Bentley kann auch anders. Erst ein tiefes Grollen, dann ein Donnern und schon rauscht der Continental dahin wie ein Güterzug in der Nacht. 3,6 Sekunden von 0 auf 100 – beeindruckend, wie der Zwölfzylinder die 2,5 Tonnen schwere Edel-Limousine auf Trab bringt. Das Gefühl, jederzeit ausreichend powern zu können, hat einen Grund. Das stattliche Drehmoment von 900 Newtonmetern liegt

ungewöhnlich lang an – über einen Drehzahlbereich von 1.500 bis 5.000 U/min. So verführerisch das Spiel der Kräfte auch ist, so verschwenderisch wenig nützen wir es bei der letzten Ausfahrt. Wir konzentrieren uns lieber auf die schwelgerische Ausstattung von Mulliner, der hauseigenen Edelmanufaktur von Bentley. Hier blitzt das Chrom, dort funkelt der Klavierlack – und überall feinstes Leder. Mit Rautensteppung und Ziernähten. Das volle Programm. Holz sowieso, Nussbaum, Akazie, sogar Mammutbaum (der allerdings auf natürliche Art

und Weise umgefallen sein muss). Sogar Stein-Furniere gibt es mittlerweile. „Galaxy Stone“ kommt aus Indien, ist 200.000 Jahre alt und wird nur ein Zehntel Millimeter dick auf Aluminium-Platten aufgebracht. Wer jetzt mit der Assoziation Grabstein liebäugelt, weil das zum Abschied vom W12-Motor passt – nein, das Kapitel Verbrenner ist bei Bentley noch nicht ganz geschlossen. Erst 2026 kommt das erste reine Elektro-Modell. Bis dahin und wohl auch noch länger werkeln ein Sechszylinder-Hybrid und ein V8 unter der Motorhaube. rdf

Schicht im Schacht

Auch Maserati mustert seine Achtzylinder-Maschinen aus

Die Welt kennt vier Elemente, der Mensch fünf Sinne, in Europa geht man am 13. am besten nicht aus dem Haus – und in China bedeutet die Zahl 8 das höchste Glück. Die Magie der Zahlen. Acht wie Achtzylinder. Da muss man nicht Chinese sein, um glücklich zu sein. Da

schnalzt jeder Autofan genüsslich mit der Zunge, wenn er so ein schnurrendes Stück Motorgeschichte unter der Haube hat. Vorbei, aus, basta, finito: Wegen schärferer Abgasbestimmungen müssen auch diese Verbrenner-Legenden ihren schwersten Gang antreten. Eine Bestattung erster Klasse hat



Maserati jetzt seinen letzten Achtzylinder spendiert. Als Ultima-Versionen kommen Ghibli und Levante noch einmal volles Rohr auf den Markt. Die Magie der Zahlen. Auch bei diesen beiden Modellen spielt sie eine Rolle. Der Maserati Ghibli heißt nicht von ungefähr 334 Ultima. Als schnellste Straßenlimousine der Welt schafft er 334 Stundenkilometer in der Spitze. Und den Spurt auf 100 km/h in 3,9 Sekunden. Genauso wie sein Pendant Maserati Levante Ultima hat er einen 580 PS starken Twin-Turbo unter der Haube, der einen finalen Schlusstrich unter eine fast 65-jährige Tradition zieht. Denn 1959 war der 5000 GT der erste Maserati, der von einem Achtzylinder befeuert wurde. Intern lief dieses Modell unter der Typenbezeichnung 103.

Auch diese Zahl feiert ihre magische Auferstehung bei den beiden Sondermodellen. Denn genau 103-mal kann, nein konnte, man Ghibli und Levante Ultima bestellen. In (gefühlten) Sekundenbruchteilen waren sie allerdings vergriffen. Geschätztes sofortiges Wertsteigerungspotenzial: 100 Prozent. Und das ist bei Preisen um die 200.000 Euro doch ein stattlicher Wert. Letzter Ausflug in die Historie. Der Maserati GT 5000 war zunächst eine Sonderanfertigung für den Schah von Persien. Der 5000 GT Scia di Persia mit fünf Litern Hubraum und 325 PS. Am Ende seiner Produktionszeit von 1959 bis 1964 gab es vom glamourösesten Maserati aller Zeiten dann knapp über 30 Exemplare in acht unterschiedlichen Karosserie-Varianten. Magic.

Abschied von Achtzylinder. Das lässt Maserati (eis-)kalt. Driften im Wintersportort Livigno. Die Letzten ihrer Art wagen auf einem 1,1 Kilometer langen und mit zehn Kurven ausgestatteten rutschigen Rundkurs ihr letztes Tänzchen. Mal ausladend wie beim Lambada, mal eng wie beim Schieber. Bullig spielt der Achtzylinder dazu sein eigenes Abschiedslied. Zum Trauern bleibt jedoch keine Zeit. Erstens gefriert die Träne im Knopfloch sofort – und zweitens wissen wir auch aus eigener Erfahrung: Das Ende der Verbrenner ist bei Maserati nicht das Ende der Träume. Siehe den voll elektrischen GT Folgore. Der hat zwar keine magische Zahl – ist aber eine echte Nummer. Rudolf Bögel

Driften mit dem Letzten seiner Art: Der Maserati Levante Ultima holt 580 PS aus dem Achtzylinder. Fotos: Maserati



Schlingern und Schleudern: Auf solchen abgesperrten Eispisten wird getestet.

Das Verkehrsministerium will Blinker an Fahrrädern und E-Bikes erlauben – doch noch sind viele Fragen offen

Wer mit dem Rad unterwegs ist, speziell in der Nacht, lebt gefährlich. Die Unfallzahlen steigen, vor allem beim Links-Abbiegen werden Radler häufig übersehen. Deswegen plant der Bundesverkehrsminister eine Neuregelung der Straßenverkehrsordnung. Auch an Pedelecs und Fahrrädern soll die Richtungsanzeige per Blinker möglich sein. Bisher muss das Abbiegen per ausgestrecktem Arm mitgeteilt werden. Und weil das Zeichengeben gerade bei ungeübten oder älteren Radelnden für Instabilität sorgt, unterbleibt



Blinken statt Handzeichen

es häufig. Die Folge: Die Kollisionsgefahr wächst. Bisher dürfen blinkende Fahrtrichtungsanzeiger nur bei mehrspurigen Fahrrädern eingesetzt werden. Oder bei Bikes mit einem Aufbau, der Handzeichen ganz oder teilweise verdecken kann, wie etwa Fahrradrikschas. Übrigens: Auch reine Rücklichter mit Blinkfunktion, wie es sie in jedem Online-Shop zu Dutzenden gibt, dürfen nicht fix ans Rad montiert werden. Erlaubt ist ihr Einsatz, wenn sie

Schon im Einsatz: das WingBling-Blinksystem für Liegeräder. Foto: HP Velotec

an Helm oder an Bekleidung angeclippt werden. Auch Nachrüst-Sets mit zwei oder vier Blinkleuchten werden im Internet in allen Farben und Formen angeboten: etwa zur Montage am Gepäckträger und am Lenker, oder zum Einstecken in die Lenker-Enden. Die Preise sind niedrig – schon ab knapp 30 Euro ist man dabei. Allerdings noch illegal. Dabei ist die Branche durchaus von ihrem Nutzen überzeugt. Rainer Müller, Chef des Radzubehör-Herstellers Busch und Müller, sagt: „Alle, die wir darauf angesprochen haben, sagen uns: Macht so etwas, das ist ein ganz wichtiger Sicherheitsgewinn.“ Bei Busch und Müller hat man bereits eine Turn-

Sicherheitsgewinn: die Turntec genannte Blink-Anlage zum Nachrüsten. Foto: Busch und Müller

tec genannte Blink-Anlage zum Nachrüsten vorgestellt und damit auch einige Preise abgeräumt. Das Pendant zum Turntec von Liegerad-Spezialist HP Velotec heißt WingBling. „Mit dem einfach vom Lenker aus zu bedienenden Anzeiger könnte so mancher Radfahrer, der bislang nicht immer den Arm vor dem Abbiegen anhebt, zur korrekten Spurwechselanzeige motiviert werden“, so die Idee der Entwickler.

Auch beim Radler-Club ADFC hält man Fahrtrichtungsanzeiger vor allem bei Dunkelheit für die bessere Alternative. Und tagsüber wären beim Abbiegen beide Hände frei, etwa zum Bremsen und Runterschalten. Bei der Montage von Blinkanlagen für Pedelecs gibt es keinerlei Probleme: Der Akku liefert genug Strom, um sie zuverlässig zu betreiben. Für Irritationen hat in der Branche allerdings die Information geführt, das Ministerium plane eine Freigabe auch für nichtelektrifizierte Räder. Denn hier wäre die Montage komplizierter, ein Naben-Dynamo könne die Stromversorgung nicht sicherstellen. Ein zusätzliches und teures Akku-System wäre die Folge. Zudem ist noch offen, welche technischen Anforderungen der Gesetzgeber an die Zweirad-Blinker stellen wird. Bis Richtungsanzeiger am Radl montiert werden können, wird wohl noch einige Zeit vergehen. hu

Der vollelektrische Kia Niro EV.

Unsere Elektro-Initiative: Jetzt weiterhin den Umweltbonus² sichern.



mtl. leasen¹ / Ohne Sonderzahlung

€ 344,00

Kia Niro EV 64,8-kWh-Batterie (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS)*

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Niro EV 64,8-kWh-Batterie Inspiration (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS) schon für € 343,82 mtl.¹ / sofort verfügbar

Hauspreis	€ 53.310,00	48 mtl. Leasingraten	€ 343,82
Sonderzahlung	€ 0,00	Gesamtbetrag:	€ 17.812,34
Laufzeit in Monaten:	48	Effektiver Jahreszins	1,06 %
Gesamtleistung:	40.000 km	Gebundener Sollzins p.a	0,95 %

* Kia Niro EV 64,8-kWh-Batterie Inspiration; 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse A+++³. Bis zu 460 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 gebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Zzgl. € 1.150,- Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Alle Preise inkl. gesetzlicher MwSt.

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

³ Die Angabe der Reichweite bezieht sich nur auf das konkret angegebene Fahrzeugmodell mit der jeweils angegebenen Batterie. Die Reichweite wurde nach dem vorgeschriebenen EU-Messverfahren ermittelt. Die individuelle Fahrweise, Geschwindigkeit, Außentemperatur, Topografie und Nutzung elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite und können diese u. a. reduzieren. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen 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.

DAS FAHRRAD UNTER DEN **E-BIKES**

Kostenlose Testrides

in 70 Städten



16 KG

LEICHT

1399€

PREISWERT

75 KM

REICHWEITE

SPARE 50€ AUF
DEIN SUSHI BIKE 3.0

CODE: #SZ



Scanne den QR Code oder gebe
den Gutscheincode direkt beim
Checkout ein. Gilt nur für SUSHI BIKES 3.0.

GÜLTIG BIS 30.04.2024

FRAGEN? RUF UNS AN!

089/37037384

Du erreichst uns von
Dienstag bis Freitag von
10:00 Uhr bis 16:00 Uhr

MEHR INFOS?

www.sushi-bikes.com

sushi
BIKES