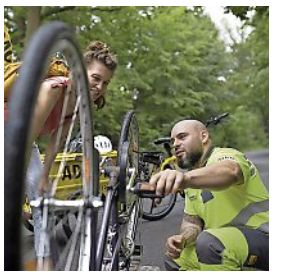
Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

mobile faszination

Ausgabe Nr. 5 · Mai 2023

Brille mit eingebautem Rückspiegel

So wissen Radler immer, was hinter ihnen läuft



Schutzbrief für das Fahrrad

Die Gefahr lauert im Kleingedruckten

A 380 fliegt wieder auf München

Die neuen Ziele des Riesenvogels

SIEBEN AUF EINEN STREICH

Von Renault Clio bis ID.7: Alle neuen Autos im Überblick

Alter, Profiltiefe & Luft

Alles Wichtige rund um das Thema Autoreifen

Entwicklung im Vorstadium

Airbags gibt es bald auch für die Motorradfahrer

Elektrische Reichweite über 300 km

Fiats Antwort auf den Elektro-Bulli von VW

EDITORIAL

Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel. Foto: privat

Liebe Leserinnen und Leser,

auch wenn der Sommer heuer auf sich warten lässt, die meisten von uns träumen schon von langen Radausflügen bei lauen Termperaturen. Doch was tun, wenn der Drahtesel plötzlich bockt in der Pampa? Für diesen Fall haben einige Anbieter analog zum Auto- den Fahrradschutzbrief in petto. Worauf Sie achten müssen beim Abschluss einer derartigen Versicherung, das haben wir auf der Seite 3 zusammengefasst. Ebenfalls wichtig ist für Radler der Blick zurück. Zumal auch immer mehr Elektroautos unterwegs sind, die man allein durch das Gehör, nicht lokalisieren kann. Abhilfe schaffen kleine Rückspielgel in der Brille. Was davon zu halten ist, lesen Sie auf dieser Seite. Den Blick nach vorne richtet die Lufthansa. Nach dem ruckligen Neustart am Ende der Pandemie versucht die Airline wieder pünktlich zu starten und zu landen. Außerdem hat sie ein Flugzeug reaktiviert, das längst eingemottet war. Der Airbus A 380 ist zurück - und fliegt von München aus spannende Ziele an. Nach New York zum Beispiel und ab dem Winterfahrplan auch täglich nach Bangkok (Seite 10). Natürlich geht es in der Mobilen Faszination auch um das Thema Auto. Unter dem Motto „7 auf einen Streich" stellen wir von der Neuauflage der Kleinwagen-Legende Clio bis zum ID.7, dem neuen Elektro-Flaggschiff von VW, die wichtigsten Modelle vor.

Impressum

Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
Produktmanagement: Christine Sindl
Anzeigen: Benjamin Czesch (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: Volkswagen, Subaru, DS, Mitsubishi, TriEye , ADAC, Sebastian Thoma / Lufthansa
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutscher Verlag Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
Nächster Erscheinungstermin:
26.06.2023
* freie Mitarbeit

RAD & TECHNIK

Knick in der Optik

Der Blick nach hinten kann beim Radeln Leben retten. Wir haben zwei Brillen mit eingebauter Rücksicht getestet.

Der Knubbel links unten an der TriEye-Brille lässt sich wie ein Autorückspiegel verstellen. Foto: TriEye

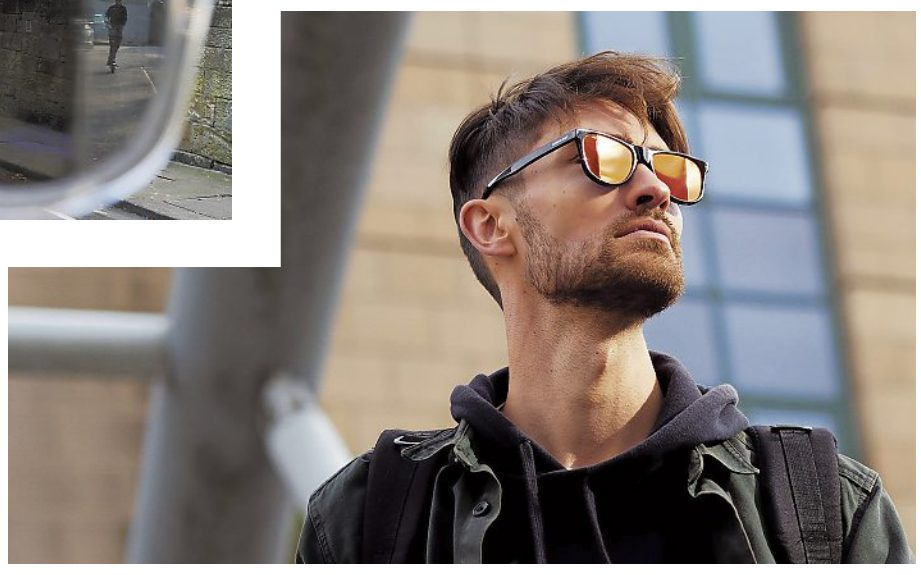
Der Mini-Rückspiegel in der TriEye-Brille liefert ein klares Bild. Foto: TriEye

Mit Auto oder Motorrad würde sich niemand ohne Spiegel freiwillig in den Verkehr stürzen. Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec tun das täglich Zehntausende. Das im wahrsten Wortsinn „rücksichtslose" Radeln führt immer wieder zu schweren Unfällen. Doch es gibt Abhilfe.

Wer keinen Rückspiegel an seinen Lenker schrauben will oder häufig mit Leihrädern unterwegs ist, kann sich dennoch klaren Blick nach hinten verschaffen. Und zwar mit Hilfe spezieller Radler-Brillen mit eingebauter Rücksicht. Zwei davon haben wir auf einigen längeren Touren ausprobiert. Testkandidat Nummer eins kommt aus Schottland und trägt den schönen Namen HindSight – was übersetzt Rücksicht bedeutet. Das Team um den Bahnrad-Olympiasieger Callum Skinner hat dazu die Brillengläser am äußeren Rand vertikal leicht geknickt und die Außenflächen mit einem patentierten Verfahren halb verspiegelt. Wer den Kopf um ein paar Grad nach links dreht und den Blick kurz auf diesen Bereich fixiert, sieht, was hinter ihm passiert. Das klingt jetzt vielleicht etwas kompliziert, und tatsächlich muss man sich an den Dreh- statt des Schulterblicks erst einmal gewöhnen. Aber nach dem zweiten, dritten Trip mit der Rückspiegel-Brille läuft das fast schon automatisch. Wenn auch nicht zur vollsten Zufriedenheit, denn je heller es ist, desto schwächer wird die „halbe" Spiegelung. Dieses Manko tritt bei der zweiten Testbrille von TriEye aus Schweden nicht auf. Die setzt nämlich auf einen echten Spiegel, wenn auch im Mini-Format. Er ist in einem wie ein Auto-Außenspiegel drehbaren Knubbel links unten im linken Brillenglas befestigt. Brille aufsetzen, Spiegel justieren – fertig. In der Praxis ist diese Lösung noch einmal deutlich schneller in Fleisch und Blut übergegangen als beim HindSight-Modell. Der Blick ist gestochen scharf und deutlich. Und dank des Kugelgelenks in der Spiegel-Halterung lässt sich auch die stärkere Kopfneigung etwa bei Mountain- oder Gravelbikes besser ausgleichen. Worauf man sich noch einstellen muss: Bei beiden Spiegeln stören dicke Schals oder ausladende Kapuzen den Rückblick. In Sachen Tragekomfort und Schick bekommt die HindSight-Brille mit Knick die besseren Noten. Die Knubbel-Brille ist optisch etwas gewöhnungsbedürftiger, sie provoziert immer wieder Rückfragen anderer Radler und ist im Gegensatz zum schwedischen Konkurrenten nicht unbedingt erste Wahl als „normale" Sonnenbrille im Alltag. Dafür punktet sie bei der ihr zugedachten Funktion – und beim Preis: Die TriEye-Brille ist schon ab knapp 60 Euro zu haben, auf Wunsch gibt es auch Versionen mit klaren Wechsel- und mit selbsttönenden Gläsern. Die beiden fraglos deutlich schickeren HindSight-Modelle Artemis und Morpheus kosten ab knackigen 175 Euro. Brexit-bedingt muss man sich auch noch mit den Zollgebühren herumschlagen.

Rudolf Huber

Durch den patentierten Knick ermöglicht die HindSight-Brille den Blick nach hinten. Foto: HindSight



Der halb verspiegelte Außenstreifen fungiert bei der HindSight-Brille als Rückspiegel. Foto: HindSight

RAD & RECHT

Hilfreich, aber ganz schön kompliziert

Fahrrad-Schutzbrief: Wer sich und sein Fahrrad ordentlich versichern will, muss sich durch das Kleingedruckte ackern

Ein gutes Rad ist teuer. Und es kann schnell weg sein oder durch eine lästige Panne ausfallen. Und dann ist guter Rat teuer. Gegen die Folgen dieser Unannehmlichkeiten kann man sich versichern. Den passenden Vertrag zu finden, ist allerdings gar nicht so einfach. Das geht schon bei der Auswahl der Anbieter los. Ein großes deutsches Vergleichsportal listet beispielsweise auf die Suchanfrage „Fahrrad Schutzbrief“ exakt 23 Möglichkeiten auf. Die kosten im Falle eines 3.500 Euro teuren, neuen Pedelecs in München zwischen sechs und 15 Euro pro Monat. Geht es um ein 1.500 Euro teures Biobike, also ein konventionelles Fahrrad ohne E-Antrieb, sind drei bis 14 Euro pro Monat fällig. Die große Spannbreite ist schnell erklärt. Denn die Angebote unterscheiden sich in ihren Leistungen zum Teil erheblich. Und: Wer nicht genau vergleicht, kann ganz schön reinfallen.

Fahrrad-Pannenhilfe: Seit letztem Jahr reparieren gelbe Engel auch platte Reifen. Foto: ADAC

Feine Unterschiede

Los geht es schon beim Geltungsbereich. Ob bei einer klassischen Versicherung oder über einen Autoclub wie ADAC, Auto Club Verkehr (ACV), Auto- und Reiseclub (ARCD), Verkehrsclub Deutschland (VCD) oder beim Fahrradclub ADFC – mal reicht die Absicherung im Falle einer Panne oder eines Defekts deutschland-, mal europaweit. Feine, aber im Zweifelsfall entscheidende Unterschiede offenbaren auch die Klauseln zur Entfernung des Schadens- vom Wohnort. Und bei Vor-Ort-Reparatur oder Abtransport des havarierten Zweirads. Auch was alles als Panne gilt, wird individuell interpretiert. Beispiel leerer Akku. In diesem Fall rückt zwar der gelbe Zweiradengel an. Nicht aber der Retter vom ACV.

Wie lange darf die Wartezeit aufs kaputte Rad etwa im Urlaub sein? Darüber sind die Anbieter verschiedener Ansicht. So wird ein Rücktransport mal versprochen, wenn die Reparatur eine „nicht zumutbare Zeit“ dauern würde – das ist nicht wirklich konkret. Oder es wird von drei Tagen zumutbarer Wartezeit gesprochen. Damit kann man besser planen. Wer statt des eigenen, kaputten Drahtesels ein vergleichbares Gefährt ausleihen möchte, kann das zum Teil auf Kosten der Versicherung tun. Allerdings muss er dafür im Zweifelsfall die Weiter- und Rückfahrt oder die Übernachtung selbst bezahlen. Zudem hat fast jeder Anbieter eine andere Regelung für Leihdauer und Kostenübernahme.

Zur Orientierung: Welchen Schutz bietet etwa eine E-Bike-Versicherung, die im erwähnten Vergleichsportal die „Preis-Leistungs-Empfehlung“ bekommen hat und bei der ein E-Bike sechs Euro pro Monat kostet? Mit dabei sind:

- Diebstahlschutz: Zubehör bis 300 Euro pro Sache, pro Versicherungsfall werden höchstens 1000 Euro, maximal die Versicherungssumme erstattet.
- Reparaturkosten-Übernahme: Auch Reifen und Bremsen, Verschleißteile sind versichert, wenn sie „vor dem Erreichen der üblichen technischen Lebensdauer“ kaputt gehen und das Rad deshalb nicht mehr fahrtüchtig ist.
- Erstattung: zum Neuwert bis maximal zur Versicherungssumme.
- Pannenhilfe und Abholservice: innerhalb des geografischen Europas, der Anliegerstaaten des Mittelmeeres, auf den Kanarischen Inseln, Madeira und den Azoren.
- Verschleiß: nach einer Wartezeit von drei Monaten. Das Rad darf nicht älter als drei Jahre sein. Auch diese Auflistung zeigt, auf wie viele Eventualitäten und Einschränkungen man sich mit einer Radl-Versicherung, einem Schutzbrief oder einer Kombination aus beiden einstellen muss. Fakt ist, dass etwa die Pannenhilfe des ADAC im Fall eines Diebstahls gar nicht weiterhilft. Der größte Pannenhelfer Deutschlands und seine Marktbegleiter haben zudem unterschiedliche Höchstgrenzen, was die Begleichung von unvermeidbaren Hotelaufenthalten oder der Kosten für Ersatzteile und deren Versand betrifft. Und auch wer die Leistungen überhaupt in Anspruch nehmen darf, ist individuell geregelt. Mal sind außer dem Versicherungsnehmer und Radlbesitzer eheliche und nichteheliche Lebenspartner inklusive, mal nicht. Mal zählen auch minderjährige Kinder dazu. Und wie sieht es im Kosten-Kapitel beim Vergleich von Autoclubs mit Versicherungen aus? Bei Ersteren sind die Radl-Schutzbriefe inklusive. Der VCD verlangt aber pro Jahr ab neun Euro extra, der ADFC für die Pannenhilfe Plus mit erweiterten Versicherungsleistungen 11,90 Euro zusätzlich zum Jahresbeitrag. Den kann man sich – auch im Fall der Autoclubs – sparen, wenn man nur eine einschlägige Fahrradversicherung abschließt und eventuell noch relevante Zusatz-Bausteine ordert.

Rudolf Huber

Sicher ist sicher: Mit dem passenden Schutz radelt man entspannter. Foto: Trenoli

Mit der richtigen Absicherung lässt sich ein Radl-Ausflug unbeschwert genießen. Foto: Antranias/ Pixabay.com

Spitzenstromer mit Fön-Funktion

Mit Luxus und Reichweite soll der VW ID.7 zum neuen Erfolgsmodell der Wolfsburger Autobauer werden

Das Rettungsschiff ist ein wahrer Straßenkreuzer: Fünf Meter lang, drei Meter Radstand – dazu Luxus-Schnick-Schnack wie Luftdüsen, die den Schweiß vom Rücken föhnen, oder ein magisches Panoramadach, das auf Fingerzeig trüb wird. All das bietet das neue Elektro-Schlachtschiff von Volkswagen: der ID.7. Eine Schlacht muss die gehobene Mittelklasse-Limousine tatsächlich schlagen. Wie sich bei der Autoshow in Shanghai gerade eben deutlich gezeigt hat, wurden die Deutschen bei den E-Autos ziemlich abgehängt. Ausgerechnet von den chinesischen Herstellern in China. Der Markt ist für die Wolfsburger aber überlebenswichtig, weil dort rund ein Drittel des Absatzes generiert wird. Und der schwächelt gewaltig. Erstmalig hat VW die Marktführerschaft verloren und ist nach BYD nur noch die Nummer 2. Nun also der ID.7. Im Herbst kommt er zu den Händlern – und soll zunächst als reine Limousine überzeugen. Vor allen Dingen im Reich der Mitte und in den USA. Später dann auch als Kombi. Womit man schon beim Spitznamen des ID.7 wäre. Der Elektropassat. Er ist aber schon als Limousine rund 20 Zentimeter länger als der Verbrenner. Beim Kombi, der etwas später geplant ist, dürften noch ein paar Zentimeter dazukommen. Auch der Radstand von 2,97 Metern (Mercedes EQE: 3,12 m) ist üppig. Noch gesteigert wird das Raumgefühl durch das riesige Panoramadach, das mit einer Flüssig-Kristallschicht gefüllt ist. Auf Knopfdruck trübt es ein. Auch das haben wir schon mal gesehen. In der Mercedes S-Klasse oder bei Maybach als „magic sky control". Noch ein paar Features aus der Abteilung Luxus? Sitze und Innenraum werden vorgekühlt oder -geheizt, sobald man sich mit dem Schlüssel in der Hosentasche dem Auto nähert. Außerdem verfügen die Luftdüsen in den Rücklehnen über eine Fönfunktion. Sie wird eingeschaltet, sobald Feuchtigkeitssensoren lästigen Rückenschweiß entdecken. Ob das zum Trocknen der Haare nach einem sommerlichen Bad im See reicht – das möchten wir bezweifeln. Komisch aussehen würde es auf alle Fälle. Extrem gewonnen hat auch der Innenraum. Standesgemäß dominiert auf der Mittelkonsole ein 15 Zoll großer Touchscreen. Die ungeliebten Klimaslider gibt es leider noch, dafür sind sie mittlerweile beleuchtet. Der Tacho fällt klein aus, auf dem Mini-Bildschirm hinter dem Lenkrad wird nur das Nötigste abgebildet. Reicht aber völlig aus, weil der Elektro-Passat auch noch ein Head-up-Display mit Augmented Reality-Funktionen hat, zum Beispiel mit eingeblendeten virtuellen Wegweisern. Nun aber zum Herzstück des ID.7, dem Antrieb. Der lange Radstand bringt auch hier einen großen Vorteil. In den Unterboden passen größere Akkus. Netto 77 kWh sind es zum Start, später kommt eine 82 kWh-Batterie (netto) dazu. Das soll Reichweiten ergeben von 600 respektive 700 Kilometern. Adam Riese würde sich im Grab umdrehen. Bei einem geschätzten Durchschnittsverbrauch zwischen 18 und 22 kWh auf 100 Kilometer geht das schon mal rein rechnerisch nicht. Unserer Erfahrung nach sind im besten Fall nicht mehr als 400 oder 500 Kilometer realistisch. Geladen wird dort mit 170, später dann sogar mit 200 kW (DC). Bei Wechselstrom packt der ID.7 gerade mal 11 kW. Letzteres ist mager für Menschen, die an der heimischen Wallbox aufladen müssen. Mehr Spaß macht da der Motor. Immerhin bringt der neue VW-Spitzenstromer jetzt 286 PS und ein Drehmoment von 545 Nm auf die Straße. Das macht sieben Sekunden von 0 auf 100, die Spitze liegt bei 180 km/h. Dabei treibt die E-Maschine nur die Hinterachse an. Ob und wann ein Allrad-Modell mit zwei Aggregaten kommt, ist noch nicht heraus. Genauso wie der Preis, der um die 55.000 Euro liegen soll. Schon fast ein Schnäppchen, wenn man sich den Mercedes EQE (ab 66.000 Euro) oder den Nio ET 7 von der China-Konkurrenz Nio (ab 81.900) so ansieht.

Rudolf Bögel

Die Luxus-Anmutung im neuen ID.7 ist kein Zufall. Der Stromer soll ab Herbst im gehobenen Mittelklasse-Segment die Kundschaft abholen
Fotos: VW

Mit fünf Metern Länge und drei Metern Radstand bietet der neue VW ID.7 Platz wie in einer Luxuslimousine.

Die Rückkehr des Diesels

Im Mazda CX-60 werkelt ein neu entwickelter Selbstzünder mit bis zu 245 PS

Bei Mazda ist alles anders als bei anderen Herstellern. Nach der Wiederauferstehung des Wankelmotors im MX-30, wird nun auch der schon längst tot geglaubte Diesel wiederbelebt. Nicht zaghaft, sondern ziemlich mächtig. Im neuen CX-60 feiert ein völlig neu entwickelter Motor seine Premiere. Sechs Zylinder, 3,3 Liter Hubraum – und dann auch noch Diesel. Die Japaner, die trauen sich was in einer Auto-Welt, die eigentlich nur noch auf dem Elektro-Boulevard unterwegs sein will. Zu Recht, wie unser erster Alltagstest ergeben hat. Warum setzt Mazda auf seinen neu entwickelten Verbrenner? Weil er, wie es heißt, „exzellente Verbrauchs- und Umwelteigenschaften mit dynamischen Fahrleistungen und langstreckentauglicher Reichweite verbindet". Tatsächlich soll der Selbstzünder in weiten Betriebsbereichen einen thermischen Wirkungsgrad von über 40 Prozent erreichen. Dafür wurde eine neue Verbrennungstechnologie entwickelt, die so genannte DCPCI (Distribution-Controlled Partially Premixed Compression Ignition). Grob gesagt wurden Einspritzdruck, Zünd-Zeitpunkt und -Dauer, sowie das Gemisch im Brennraum deutlich stärker auf Effizienz getrimmt. Und so soll der Motor, den es mit 200 oder 254 PS gibt, tatsächlich nur rund fünf Liter Diesel brauchen. Auch dank eines neuen 48-Volt-MILD-Hybridsystems. Zwischen Getriebe und Motor sitzt eine zusätzliche E-Maschine, die ebenfalls noch kräftig mit anschiebt. Immerhin bringt sie 17 zusätzliche PS und 153 Nm Drehmoment in die Antriebs-Ehe ein. Dadurch wird die 200-PS-Variante jetzt zwar auch nicht zum Sprintkönig. 8,4 Sekunden von 0 auf 100 sind aber trotzdem beachtlich bei einem Fahrzeuggewicht von 1,9 Tonnen. Wer es schneller und kräftiger liebt, der kann auf den stärkeren Diesel ausweichen. Der hat dann nicht nur 54 PS mehr, sondern auch 550 Nm Drehmoment statt 450. Tempo 100 erreicht er schon in 7,4 Sekunden. Im Unterschied zum D 200 wird der D 254 an allen vier Rädern angetrieben. Der Verbrauch: Ebenfalls bei knapp über fünf Litern. Noch ein Wort zu den Abgasen mit 127 respektive 139 g CO_2 auf 100 Kilometern bewegt sich der Mazda-Diesel auf die magische 100-er-Grenze zu. Der Anspruch der Entwickler geht jedoch noch weiter. Der Selbstzünder soll auch fit genug für die kommende EU-7 Norm sein. So wie der ebenfalls geplante und im Herbst erwartete Reihen-Sechszylinder-Benziner. Dass die Japaner auf ihren etwas anderen Kurs stolz sind, sieht man schon auf dem Kotflügel. Inline 6 steht dort dekorativ in Chrom – die Abkürzung für Reihensechszylinder. Und wir sind auch richtig gespannt. Wann haben wir das letzte Mal schon ein neu entwickeltes Diesel-Aggregat testen dürfen? Schon der sonore Sound erinnert an die schönsten Verbrennerzeiten. Hier hört man die Kraft noch und spürt sie nicht nur – wie bei E-Autos. Hier braucht der Motor noch Drehzahl, bevor er ordentlichen Bums entfaltet. Aber nicht lange, schon bei 1500 U/min setzen die 550 Newtonmeter an, die uns bis zu 3000 U/min mächtig begleiten. Fühlt sich einfach gut an. Mit 200 über die Autobahn kein Problem, auch durch den Stadtverkehr bugsiert uns der Diesel-Mazda souverän. Und dann der bange blick auf die Tankanzeige: tatsächlich nur 5,5 Liter. Und die ketzerische Frage: Vielleicht haben wir den (sauberen) Diesel doch zu früh beerdigt? rdf

Hat mächtig Dampf unter der Haube: Den Mazda CX-60 gibt es überraschenderweise jetzt sogar wieder mit einem Sechszylinder-Diesel.

Der neue Reihen-Sechszylinder von Mazda hat ordentlich Drehmoment an Bord, außerdem soll er dank einer neuen Verbrennungstechnologie sehr effizient arbeiten.
Fotos: Mazda

TECHNISCHE DATEN

Mazda CX-60 e-Skyactiv D 200

Verbrenner-Motor:
Reihen-Sechszylinder-Diesel
Hubraum: 3283 ccm
Max. Leistung:
147 kW (200 PS) bei 3.600 U/min
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1.400 - 3.000 U/min
Antrieb: Achtgang-Automatik, Heck
0-100 km/h: 8,4 Sekunden
Spitze: 212 km/h
Normverbrauch: 4,9 l/100 km, CO2: 127 g/100 km
Länge / Breite / Höhe: 4,75 / 1,89 / 1,69 m
Kofferraum: 570 - 1726 l
Leergewicht / Zuladung: 1890 / 610 kg
Anhängelast (gebr.): 2.500 kg
Preis ab: 46.150 Euro

Captur oder doch ASX?

Die beiden Kompakt-SUVs sind bis auf das Logo baugleich – aber wer einen Mitsubishi ordert, hat manche Vorteile

Warum einen Mitsubishi kaufen und nicht gleich einen Renault Captur? Das ist hier die Frage. Denn schließlich sind die beiden Kompakt-SUVS nahezu identisch. „Badge Engineering" nennt man das in Fachkreisen. Was übersetzt heißt, dass sich das Engineering, also die Ingenieursleistung, auf das Anbringen eines Marken-Emblems (Badge) beschränkt. So ähnlich ist das auch beim neuen Mitsubishi ASX, den man seit Anfang April käuflich erwerben kann. Aber es gibt den ein oder anderen Vorteil für die Kunden.

Mit dem ASX der ersten Generation, der bis Ende 2021 in Deutschland erhältlich war, hat der neue ASX nichts zu tun. Er ist das Produkt der Unternehmens-Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi. Von daher nur logisch, dass es unter verschiedenen Markennamen angeboten wird. Als Captur oder als ASX eben. Das will man den Kunden von Mitsubishi mit ein paar „Leckerlis" versüßen. Zum einen gibt es schon mal fünf Jahre Herstellergarantie (bis 100.000 Kilometer oder acht Jahre), außerdem bieten die Händler unter dem Titel „Nimm 8" eine ganz besonders günstige Verlängerung um weitere drei Jahre an. Das ist aber noch nicht alles. Die Autos unterscheiden sich auch in den Ausstattungsvarianten. Der Mitsubishi ASX zum Beispiel hat in der Basis (ab 24.690 Euro) schon Bi-LED-Scheinwerfer, Tempoautomatik, Notbrems-Assistent, Infotainment-System und eine Smartphone-Anbindung. Den ASX gibt es in vier Motorisierungen. Vom 1,0-Liter Turbo-Benziner mit 91 PS über eine Mild- und Voll-Hybrid-Variante mit 158 respektive 143 PS bis hin zum Spitzenmodell, einem 1,6-Liter Plug-In-Hybrid mit 159 PS Systemleistung. Letzteren haben wir ausprobiert: Ein wirklich tadelloses Auto, das im Alltag fast alle Strecken elektrisch bewältigt. 48 Kilometer Reichweite hat er außerstädtisch, im Ort kommt er sogar auf 62 Kilometer. Der Akku wird in knapp drei Stunden aufgeladen. Die beiden unterschiedlichen Antriebsarten arbeiten fast geräuschlos zusammen. Nur bei Vollgas wird der Benziner etwas lauter. Fahrwerk und Lenkung sind präzise und komfortabel. Bei der Bedienung bleibt auch der ASX praktisch. Es gibt zum Beispiel Knöpfe und Schalter für die Klimatisierung, die Rückbank lässt sich um 16 Zentimeter verschieben.

Sayonara Renault und Bonjour Mitsubishi? Auf Wiedersehen Captur, Grüss Gott ASX? Ob es jetzt gleich zu einer Massenabwanderung kommt, bleibt fraglich. Schließlich spielt die Marke beim Kauf immer eine große Rolle. Und da hat Mitsubishi bei den Kompakt-SUVs jetzt wieder ein eigenes Modell im Angebot. rdf

Tadelloser Alltagskumpel: Der Mitsubishi ASX ist ein praktisches und recht komfortables Auto, findet unser Autor Rudolf Bögel. Foto: Mitsubishi

TECHNISCHE DATEN

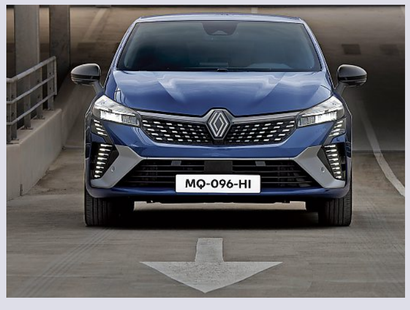
Mitsubishi ASX Plug-In-Hybrid

Mitsubishi ASX Plug-In-Hybrid
Motor/Antrieb:
1,6 Liter Benziner / E-Maschine / Front
Leistung (gesamt) / Drehmoment:
117 (159 PS) / 144 Nm (Benziner)
V max / 0 - 100 km/h: 170 km/h / 10,1 s
Länge / Breite / Höhe:
4,23 / 1,80 / 1,58 m
Gepäckraum / Leergewicht / Zuladung:
263 - 1.118 l / 1.671 kg / 444 kg
Verbrauch / Strom:
1,4 l/100 km / 13,2 kWh/100km
Preis: ab 39.390 Euro

Renault Clio: Das kann der kleine Franzose

Der kompakte Bestseller fährt jetzt auch mit einem voll hybriden Antrieb vor

Diese Auto-Geschichte fängt bei Adam und Eva an: Anfang der 1990er Jahre und mitten im Werbe-Paradies von Renault. Im Kult-Video zum neuen R-5-Nachfolger lassen Adam und Eva den roten Apfel allerdings links liegen und entscheiden sich, verführt von der Schlange, dann doch lieber für den neuen Clio, mit dem sie zufrieden und natürlich auch nicht mehr nackt das Paradies verlassen. Made in Paradise hieß der Slogan damals, und paradiesisch sind auch die Verkaufszahlen des kleinen Franzosen. 16 Millionen Exemplare – damit ist der Kleinwagen das meistverkaufte Auto von Renault. Daran dürfte sich auch bei dieser Generation nichts ändern. Schon allein deshalb, weil es immer weniger Konkurrenten gibt. Der Ford Fiesta zum Beispiel ist schon ausgeschieden aus dem Rennen und ob die schärfste Konkurrenz, der Polo von VW, noch weiter vom Band rollt, ist auch nicht mehr gewiss. Beim Stellantis-Konzern schicken sie dafür eine ganze Armada von kompakten Kleinwagen auf die Straßen, alle auf der gleichen Plattform gebaut. Opel Corsa, Citroen C3, Peugeot 208 und jetzt eben auch den Clio, der eigentlich ein Facelift ist, aber trotzdem umfangreich aufgewertet wurde. So soll sich das neue Gesicht des Clio auch gleich prägend auf die ganze Marke auswirken. Zum Beispiel der schachbrettartige Kühlergrill mit dem neuen Logo aus gebürstetem Chrom oder das Tagfahrlicht, das mit seiner Rauten-Form ebenfalls an das Renault-Signet erinnert. Neu ist auch die dynamischere Heck-Partie mit den prägnanten Lufthutzen und das Interieur mit dem digitalen Cockpit, wahlweise mit sieben oder zehn Zoll Diagonale. Der Infotainment-Bildschirm bleibt hochkant und wirkt nach wie vor wie ein später montiertes Tablet. Bis zu 20 Assistenzsysteme unterstützen den Fahrer, darunter auch Autobahn- und Stau-Assistent so wie eine 360-Grad-Kamera. Spannend wird es bei den Motoren, denn Renault bietet auch einen voll-hybriden Antriebsstrang an. Neben den beiden Benzinern mit 65 oder 90 PS und der Flüssiggas-Variante mit 100 PS. Die Motorisierung nennt sich E-Tech Full Hybrid 145 und besteht aus einem 1,6-Liter-Benziner mit 94 PS und zwei Elektromotoren, wobei der eine davon ein Startergenerator ist. Immerhin 145 PS stehen damit zur Verfügung – allerdings ist die Batterie mit 1,2 kWh relativ klein und kann nicht mit dem Stecker aufgeladen werden. Sie speist sich allein aus der Bremsenergie (Rekuperation) und soll aber trotzdem in der Stadt einen 80-prozentigen rein elektrischen Fahranteil in der Stadt ermöglichen. Wie hoch die Preise sein werden, das ist noch nicht bekannt. Das Einstiegsmodell dürfte bei knapp unter 20.000 Euro liegen. Ob sich damit die Erfolgsgeschichte des kleinen Kompakten weiter fortsetzt, wird man sehen. In diesem Fall gilt: Nomen es Omen. Denn Clio heißt auch eine der neun griechischen Musen. Zuständig für Geschichtsschreibung und Heldendichtung. rdf



Das neue und schärfer gezeichnete „Gesicht" des Renault Clio soll auch die anderen Modelle der französischen Marke prägen.
Fotos: Renault

Die wichtigsten Funktionen als Druckknöpfe, auch das Klima stellt man noch konventionell ein: Der Renault Clio ist bedienerfreundlich.

NEUE AUTOS

Französisch fahren, bayerisch sitzen

Das Facelift des DS 3 glänzt mit Luxus aber auch mit guten Verbrauchswerten und guter Reichweite

Franzose vor dem Brandenburger Tor: Bei Testfahrten in der Bundehauptstadt hat der DS 3 E-Tense durch den geringen Verbrauch überzeugt. Fotos: DS

Parisischer Chic und Charme – das verspricht die Nobelmarke DS. Modisch sind die Autos ohne Frage. Aber keine Haute Couture, sondern eher Prêt-à-porter. Also nicht maßgeschneidert, sondern von der Stange. Nicht äußerlich, allerdings bei der Technik. Denn die liefert der Stellantis-Konzern (Citroen, Peugeot, Opel, Fiat). Und so ist es natürlich auch beim Facelift des neuen DS3 E-Tense. Wie der Zusatz schon verrät, hat das Kompakt-SUV einen Elektro-Antrieb, der bei den Kunden der Renner ist. Fast zwei Drittel des DS 3 werden als E-Auto verkauft. Überwiegend an 50 bis 55-jährige Männer (80 Prozent), selbstständig und mit einem monatlichen Einkommen von über 5000 Euro. Hat die Markt-Analyse von DS ergeben. Demnach legt die Kundschaft zwar keinen Wert auf das Statussymbol Auto, fällt aber trotzdem ganz gerne damit auf.

Auffällig im Vergleich zu Vorgänger ist das neue Tagfahrlicht, das mit vertikalen LEDs an der Seite für einen noch markanteren Auftritt sorgt. Beeindruckend auch die neue und nur für den DS 3 angebotene Farbe „Diva Rot". Rot wie die Französische Revolution. Geblieben ist hingegen die seltsame Blechnase an der Hintertüre. Bon – das mag extravagant sein, mögen müssen wir es aber nicht. Größere Änderungen findet man im Interieur, das vom Design her wie üblich mit den DS-typischen Rauten-Elementen gespickt ist (Lüftungsdüsen, Regler, Nappaleder). Neu ist vor allem das 10,3 Zoll große Infotainment-System mit der persönlichen Sprach-Assistentin Iris. Und dann gibt es natürlich jede Menge digitaler Assistenten, angefangen bei der 360-Grad-Kamera bis hin zum (optionalen) autonomen Fahren auf der Stufe 2, bei dem Abstandstempomat und Spurhalteassistent zumindest kurzfristig das Auto selbstständig übernehmen.

Die meiste Zeit muss man das Auto aber immer noch selber fahren – was beim DS 3 aber außerordentlichen Spaß macht. Der Antritt des jetzt auf 115 kW (156 PS) gesteigerten Elektro-Antriebs ist mächtig (260 Nm Drehmoment). Neun Sekunden von 0 auf Tempo 100 stehen im Datenblatt, fühlen sich jedoch viel schneller an. Im Stadtverkehr ist das ohnehin nicht entscheidend, weil da meistens bei 60 km/h schon Schluss ist, und bis dahin kann der kleine Franzose auch mit Sportwagen mithalten. Die City ist für den DS 3 auch das natürliche Habitat, weil der Antrieb hier seine volle Effizienz ausspielen kann. Der Durchschnittsverbrauch liegt offiziell bei 15,3 kWh / 100km. Diese Zahl haben wir bei den ersten Testfahrten in Berlin allerdings locker unterboten. Mit 11,6 kWh / 100 km haben wir das Auto nach rund 50 Kilometern wieder abgestellt. Von daher scheint die prognostizierte Reichweite von über 500 Kilometern in der Stadt realistisch. Möglich macht das die neue 54-kWh-Batterie, die mit bis zu 100 kW mit Gleichstrom geladen werden kann: in 30 Minuten von 10 bis 80 Prozent, verspricht DS. An einer dreiphasigen Wallbox dauert es mit 11 kW knapp sechs Stunden, bis der Akku wieder 100 Prozent erreicht hat. Wer will, kann den DS 3 auch als 100-PS -starken Benziner kaufen oder mit einem 130-PS-Diesel. Da beginnen die Preise bei 26.740 Euro respektive bei 32.940 Euro. Beim E-Tense muss man tiefer in die Taschen greifen: Hier geht es ab 45.540 Euro erst los, unser Testwagen in der höchsten Ausstattungsstufe „Opera" lag mit allen Spielereien dann schon bei 53.840 Euro. Unser Fazit: Mon Dieu – das ist viel Geld für einen Kompaktwagen. Aber Extravaganz kostet. Dafür sitzt man im DS 3 auf dem besten Leder, das man auf dem Markt bekommen kann. Von bayerischen Kühen, die fernab vom Stacheldraht in auf Almen weiden und deren Leder auch wegen der fehlenden Mücken- und Bremsenstiche als besonders makellos gilt. Rudolf Bögel

Die DS 3- Rauten prägen den Innenraum des Kompakt-SUV´s. Ab dem Facelift gibt es auch das neue Infotainment-System von Stellantis.

TECHNISCHE DATEN

DS 3 E-Tense 156

Motor/Batterie: E-Motor / 54 kWh
Leistung / Drehmoment: 115 kW (156 PS) / 260 Nm
V max / 0 -100 km/h: 150 km/h / 9,1 s
Länge / Breite / Höhe: 4,12 / 1,79 / 1,53 m
Gepäckraum: 350 – 1.050 l
Leergewicht / Zul.: 1.550 kg / 458 kg
Verbrauch: 15,3 kWh / 100 km
Preis: ab 45.540 (Comfort)

Urviech und Langstrecken-Gleiter

Der M4 Competition von BMW will die Eigenschaften von einem Sportwagen und einer Limousine bieten

Was ist über dieses Auto schon diskutiert worden? Erst einmal die schwülstige BMW-Niere, die mehr Feind als Freund gefunden hat. Und dann die vielen technischen Optionen die einen echten BMW-M-Fan die Schamesröte ins Gesicht treiben. Automatik und Allrad – kann das ein echter M3/M4 sein?

Ein M4 auf Driftkurs: Auch das kann der BMW. Foto: BMW

Yes it can – so viel schon mal vorab. Und zur Beruhigung der Puristen. Ja, es gibt ihn noch, den Basis-M4 mit Heckantrieb und Sechs-Gang-Handschalter. Die stärkere Variante, den Competition (510 statt 480 PS), jedoch nur mit Automatik (acht Stufen) oder Automatik und Allrad. Entsprechend besser fallen dann auch die Beschleunigungswerte aus. 4,2, 3,9 und 3,5 Sekunden von 0 auf 100 bieten die drei Varianten. Der Allradler macht dabei fast eine Sekunde wett. Geht aber auch ins Geld – mit 11.000 Euro Aufpreis im Vergleich zum normalen Coupé (93.400 Euro).

Wir haben uns für die Testfahrten wohlweislich die Mitte ausgesucht. Also den M4 Competition mit Automatik und Heckantrieb. Wir wollten die Probe aufs Exempel machen und die von BMW propagierte Spreizung der Limousine ausprobieren – ein Auto zwischen Urviech und Langstreckengleiter. Ersteres kann man auf normalen Straßen natürlich nur bedingt testen. Zum Beispiel die zehn verschiedenen Einstellungen der Traktionskontrolle. Im schärfsten Modus kann man allein mit dem Gaspedal schon driften. Nur empfehlenswert auf der Rennstrecke. Dass der M4 zackig und knackig um die Kurven hechtet, dass die Rückmeldung der elektromechanischen Lenkung präzise wie ein Uhrwerk ist und das Fahrwerk straff wie es sich gehört, sollte bei einem Produkt von M nicht der Rede wert sein. Erwähnenswert sind jedoch die Limousinen-Eigenschaften. Auf unserem Trip nach Südtirol und zurück vergessen wir teilweise, dass wir in einem 510-PS-starken Sportgerät sitzen. Souverän packt der M4 die Unebenheiten weg, lässt aber dann die Straße spüren, wenn man sie spüren mag. Und auch die ohnehin schon dezente Lärmkulisse der vier Auspuffrohre ist im Komfort-Modus so gut wie nicht mehr zu hören. Einzig die optionalen Sportschalensitze erinnern uns an das Urviech, das unter der Haube lauert und gerne losgelassen wird. Das Biest mit der Sonderlackierung Rossa Corsa krallt sich die engen Südtiroler Serpentinen hoch nach Oberbozen, so mühelos als ob es fliegen könnte. Links-Schwung, Rechts-Schwung, stark anbremsen, mit Hurra aus der Kurve. Auch das beherrscht das Coupé aus dem Hause M ganz prächtig. Unser Fazit: Es muss nicht immer gleich ein Porsche 911 sein. Der M4 ist dem Sportwagen-Klassiker dicht auf den Fersen – hat aber als Limousine wesentlich mehr Platz und Komfort zu bieten. rdf

TECHNISCHE DATEN

BMW M4 Competition Coupé

Motor / Antrieb: 3,0-Liter Reihen-Sechszylinder / Heck / Automatik
Leistung / Drehmoment: 375 kW (510 PS) 650 Nm (bei 2.750 – 5.500 U/min)
V max / 0 - 100 km/h: 250 km/h (290 optional)/ 3,9 s
Länge / Breite / Höhe: 4,97 / 1,89 / 1,39 m
Gepäckraum / Leergewicht / Zul.: 440 l / 1.850 kg / 430 kg
Verbrauch / CO2: 9,8 l / 100 km / 223 g/km
Preis: ab 100.400 Euro

Nicht rational, sondern Cupra

Das neue Elektro-SUV Tavascan setzt auf VW-Technik und provokantes Design

Futuristischer Auftritt: Auch beim Interieur kommt der Cupra Tavascan extravagant daher. Hingucker ist die Chromspange, die sich fast über die ganze Fahrzeugbreite streckt.

So groß wie ein VW ID.5, so modern wie ein ID.7, so abgefahren wie ein Raumschiff – das ist der neue Tavascan von Cupra. Seine Technik kommt aus Wolfsburg, das Design aus Barcelona, und trotzdem ist er ein echter Chinese. Produziert wird das neue Elektro-SUV, das im Sommer 2024 zu den Händlern rollt, nämlich ausschließlich im Reich der Mitte. Die technische Basis des Tavascan ist der modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) des Volkswagen-Konzerns. Der hat mit dem ID.7 eine neue Ausbaustufe erreicht, und davon profitiert wiederum der neue Cupra. Zum Beispiel der Akku. Die 77 kWh sollen für eine Reichweite von über 500 Kilometern sorgen, aufgeladen wird – wie beim ID.7 auch – mit bis zu 200 kW. Zunächst soll es den Tavascan in zwei Leistungsstufen geben. Mit einem Motor im Heck und 284 PS oder mit einer zweiten Maschine, 340 PS und Allradantrieb. 5,6 Sekunden wird der elektronische Beschleunigungsrausch dann dauern bis, hasta la vista, die 100er Marke fällt. Die schnellste Maus im MEB-Baukasten. Noch mehr Emotion bietet jedoch das zerklüftete Design, das gewollt provokant ist. „Es kommen so viele rein rationale Elektrofahrzeuge auf den Markt – aber das ist nicht Cupra“, sagte Vorstand Wayne Griffiths bei der Präsentation des Serienmodells in Berlin mit Seitenblick auf die auch hausinterne Konkurrenz. Diese Vorgabe hat sich Chef-Gestalter Jorge Díez nicht zweimal sagen lassen – und hat mit seinem Team das bislang radikalste Serien-Modell geschaffen. Die Frontpartie besteht fast nur aus einem großen Maul (Kühler, Lufteinlässe). So als ob ein Hai nach einem Schwarm Fische schnappt. Die Scheinwerfer-Augen sind ganz an den Rand gerückt und haben eine neue aus drei Dreiecken bestehende Signatur. Darüber wölbt sich eine zerklüftete Motorhaube mit einem lang gezogenen Power-Dome. Auch das Heck ist eine echte Wuchtbrumme, noch betont durch die durchgehende Lichtleiste mit dem erstmals beleuchteten Cupra-Logo. Vollgas-Design – Bescheidenheit war gestern. Auch im Innenleben haben die Spanier jegliche Zurückhaltung abgelegt. Eine skelettartige, silberne Spange in der Mitte verbindet die beiden Seiten des Armaturenbretts. Wie aus einem Science-Fiction-Film. Der spanische Star-Architekt Santiago Calatrava (u.a. PATH-Station World Trade Center New York) lässt grüßen.

Beim Namen grüßt übrigens die Nachbarschaft von Barcelona. Tavascan ist nämlich kein Kunstbegriff wie so oft bei Autoherstellern, sondern ein kleiner Ort in den katalanischen Pyrenäen. Die höchsten Berge ragen hier über 3000 Meter auf. Vielleicht ein Fingerzeig dafür, was sich Cupra vom neuen Tavascan erwartet. rdf

Bullig und muskulös präsentiert sich der neue Tavascan von Cupra. Vor allem die Front mit dem breiten Haifischmaul und die zerklüftete Motorhaube setzt den Akzent klar auf Sportlichkeit. Fotos: Cupra

Fahrspaß hoch drei

Frontmotor, Heckantrieb und Handschalter: Der neue Subaru BRZ ist ein Sportwagen für Puristen

Vorsicht beim Lesen! Das wird ein Nachruf. Aber kein gewöhnlicher. Weil der Verstorbene noch lebt. Trotzdem gibt es Anlass zur Trauer: Die neue Generation des japanischen Kult-Flitzers Subaru BRZ wird auch die Letzte sein. Schuld sind die immer schärferen Abgasnormen, die dem Vierzylinder-Boxermotor endgültig den Garaus machen. Davor darf der Sauger aber noch mal kräftig durchschnaufen. Endlich hat das doppelte Japan-Lottchen (Subaru BRZ und Toyota GR86 sind identisch) die Leistung, die es verdient. 234 PS holen die Konstrukteure aus dem auf 2,4 Litern angewachsenem Hubraum heraus – 34 mehr als beim Vorgänger. Damit wächst auch das Drehmoment auf 250 Nm. Aber noch viel entscheidender ist die Kraftentwicklung. Schon bei 3700 U/min liegt die volle Power an. Und das spürt man auch sofort beim Druck auf das Gaspedal. Da geht was, und zwar ziemlich früh. Satt und fett – jetzt macht sogar das Beschleunigen mit dem Fernost-Porsche Spaß. Leichtes Spiel hat der Motor sowieso. Mit knapp 1,3 Tonnen zählt der BRZ zu den Leichtgewichten. Und das Fahrwerk war ja sowieso schon immer gut. Womit wir bei der Heiligen Dreifaltigkeit sind, die aus einem Auto einen echten Sportwagen macht. Heckantrieb, Handschalter, Frontmotor. Da schnalzt der Fan mit der Zunge. Und auf derselben lässt sich der Connaisseur noch die perfekte Gewichtsverteilung von 53:47 zwischen Vorder- und Hinterachse zergehen. Das alles dürften wir auf der Rennstrecke „Anneau du Rhin“ testen. Sie liegt ganz in der Nähe von Colmar. Bei Blitzheim. Und wie der Blitz schießt auch der BRZ über die bis zu vier Kilometer lange Strecke. Auf der langen Geraden mit 1050 Metern fällt einem wieder ein, warum Schalten so viel Spaß machen kann. Kurz, knackig und vor allem zackig-schnell geht es durch die sechs Gänge. Wer um Himmelswillen kauft sich seinen BRZ mit Automatik und zahlt dafür sogar noch 3000 Euro Aufpreis? Auch in den Kurven des Rhein-Rings liegt der Subaru wie ein Brett. Man merkt, dass sie an der Karosserie gearbeitet haben (sie ist um 60 Prozent steifer als beim Vorgänger). Und dann natürlich der tiefe Schwerpunkt. Motor, Getriebe und Sitze wurden möglichst weit unten platziert, da spürt man förmlich jeden Gullydeckel auf der Straße. Nichts auszusetzen gibt es auch an der Servolenkung. Sie arbeitet präzise, jederzeit mit einer exakten Rückmeldung. Spaß machen auch die etwas schärferen Fahrmodi. Bei „Track“ lässt das System ein leichtes Untersteuern zu. Etwas kontrollierter als beim Vorgänger kommt es uns vor. Und nicht ganz so spaßig. Wer die volle Dröhnung auf abgesperrten Strecken haben will, der setzt wirklich alle Hilfssysteme außer Kraft und kann sich dann mit dem Handschalter sogar im Driften versuchen. Untermalt wird das Ganze vom archaischen Sound des BRZ. Das Motorgeräusch wird allerdings per Lautsprecher ins Fahrzeug übertragen und dann je nach Fahrsituation modifiziert. Uns hat es gefallen. Puristen dürfen an dieser Stelle ruhig missmutig weghören.

Liebe Gemeinde, jetzt kommen wir zum traurigen Teil der Geschichte. Der Subaru BRZ, der erst 2012 geboren wurde, ist leider schon wieder Geschichte. Vom letzten Exemplar gibt es für den deutschen Markt heuer noch rund 300 Exemplare. Da muss man schon blitzschnell sein, um noch eines zu ergattern. Eine Wertanlage ist das allemal. Aber eigentlich viel zu schade für die Garage. Der BRZ gehört auf die Straße. Eine reinrassige Asphaltkatze wie es sie leider so nicht mehr geben wird. rdf

Asphaltkatze im Kurvenrausch: Der Subaru BRZ hat schon immer mit seinem Fahrwerk überzeugt, aber jetzt ist der Motor auch noch erwachsen geworden.

Foto: Subaru

TECHNISCHE DATEN

Subaru BRZ 2.4i

Motor/Antrieb:
2,4-Liter Boxer / Heck / 6-Gang-Handschalter
Leistung / Drehmoment:
172 (234 PS) / 250 Nm (bei 3.700 U/min)
V max / 0 - 100 km/h:
226 km/h / 6,3 s
Länge / Breite / Höhe:
4,27 / 1,78 / 1,31 m
Gepäckraum / Leergewicht / Zuladung:
237 l / 1.275 kg / 395 kg
Verbrauch / CO2:
8,8 l/100 km / 200 g/km
Preis: ab 38.990 Euro (41.990 mit Automatik)

Einsteigen leicht gemacht.

Attraktive Finanzierungskonditionen für Privatkunden –
jetzt beim **Audi Gebrauchtwagen *:plus* Zentrum München**.

Audi Gebrauchtwagen
:plus

Ihre Gebrauchtwagen *:plus* Vorteile im Überblick:

- **110-Punkte-Check**
- **Garantie**
- **Ersatzwagen**
- **Finanzierung oder Leasing**
- **Versicherung**
- **Probefahrt**
- **Inzahlungnahme**
- **Umtausch**

Ein attraktives Finanzierungsangebot:
z. B. Audi A4 Avant 35 TDI S tronic S line*.
EZ: 03/22, 9.995 km, 120 kW (163 PS)

* Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 4,1; CO_2-Emissionen (kombiniert) in g/km: 108. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Lackierung: Tangorot Metallic, Audi virtual cockpit plus, Audi Soundsystem, Audi active lane assist, Audi adaptive cruise control, MMI Navigation plus mit MMI touch, Audi connect Navigation & Infotainment, Sportsitze vorn, Sportfahrwerk, Lederlenkrad 3-Speichen mit Multifunktion plus u.v.m.

Das Angebot basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.

Fahrzeugpreis:	€ 39.748,–
KSB-Beitrag:	€ 1.119,74
Anzahlung:	€ 8.586,19
Nettodarlehnsbetrag:	€ 32.281,55
Sollzinssatz (gebunden) p.a.:	3,44 %
Effektiver Jahreszins:	3,49 %
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Darlehnssumme:	€ 35.378,24
35 monatliche Finanzierungsraten à	€ 216,–
Restrate:	€ 27.818,24

Monatliche Finanzierungsrate:

€ 216,–

Ein Angebot der Audi Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Für Verbraucher besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht.

Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.

Audi Gebrauchtwagen *:plus* Zentrum München

Audi München GmbH, Heisenbergstraße 4, 85386 Eching
Tel.: 0 89 / 90 40 00 0, info.gwz@muenchen.audi
www.audi-gwplus-zentrum-muenchen.audi

LUFTFAHRT

Riesenvogel im Landeanflug: Der A 380 von Airbus. Foto: Sebastian Thoma / Lufthansa

Das A-Team der Lufthansa

Auch mit ungewöhnlichen Mitteln will die Kranich-Airline aus der Krise fliegen

Pandemie, Pech und Pannen – die Jahre 2020 bis 2022 waren für die Lufthansa eine echte Herausforderung, für die Passagiere echter Horror. Aber jetzt wollen die Kraniche wieder voll durchstarten, vor allem am Standort München. Das verspricht Lufthansa-Airlines-Chef Jens Ritter.

Die Generalprobe für einen reibungslosen Luftverkehr an Pfingsten und während des Sommers war passend zu den Feiertagen eine richtige Osterüberraschung. Hatte die Lufthansa doch ein Jahr zuvor aufgrund ambitionierter Flugpläne und mangelnden Personals das ein oder andere Osterei gelegt, mit dem sich die Passagiere nicht anfreunden konnten. Das war heuer anders. Jens Ritters Resümée: „Wir sind zufrieden." In Zahlen ausgedrückt heißt das für München eine Pünktlichkeitsquote von 78 Prozent. In Frankfurt hoben hingegen nur zwei Drittel Flieger pünktlich ab. Da ist Luft nach oben.

Warum es besser lief? Ein kleinerer Flugplan, mehr Personal (die Lufthansa hat seit September 2022 rund 1400 Menschen eingestellt) – und bessere Abläufe. Das heißt etwa, dass die zeitlichen Puffer bei den Bodenzeiten gewachsen sind, und dass an mehr Sicherheitskon-trollstellen abgefertigt wird. Aber es gibt auch ungewöhnliche Lösungsansätze. In Frankfurt hat man beim A 321 wieder die Hintertür im Einsatz: Boarding an zwei Eingängen wie früher. Und dann wäre da noch das A-Team in München, das in Anlehnung an die US-Kult-Serie so heißt. Die schnelle Eingreiftruppe besteht aus einem erfahrenen Lufthansa-Ramp-Agenten und einem besonders versierten Brücken- oder Schlepperfahrer der Aeroground. Zusammen unterstützen sie bei zeitkritischen Flügen oder Abfertigungen, bei denen von vorneherein mit erhöhtem Arbeitsaufwand gerechnet wird. Der Einsatz des A-Teams hat sich nach den Worten des LH-Airline-Chefs rentiert: „Diese Flüge starten früher." Nachgebessert wird auch beim LH-Angebot in München. „Ab dem Sommer ist jede große Stadt in Europa von München aus angebunden", verkündet Ritter. Mit dem spanischen Asturien und dem französischen Bordeaux gäbe es sogar zwei neue Ziele. Signifikant ändert sich das Langstrecken-Angebot aus der weißblau en Landeshauptstadt: Denn München wird, wie berichtet, zum A 380-Standort. Drei dieser Großraumflieger wurden bereits reaktiviert und absolvieren gerade ihre Trainingsflüge. Ab 1. Juni bedient die eine Maschine die Strecke nach Boston, die andere ab Juli New York City (JFK). Ein Jet dient als Reserve. Ab Oktober sind die Riesen-Kraniche dann nach Los Angeles unterwegs, außerdem wird zum ersten Mal eine tägliche Verbindung nach Bangkok (Thailand) angeboten. Damit will die Lufthansa vor allen Dingen neue Kapazitäten generieren. „Allein im Sommer befördern wir damit 50.000 zusätzliche Interkont-Gäste", rechnet Ritter vor. 2024 sollen die dann sechs A 380 bis zu einer Million Reisende transportieren. „Damit ist er ein temporärer Wachstumsfaktor". Temporär deshalb, weil die Lufthansa damit die Zeit überbrücken will, bis die Airbusse der neuen Generation geliefert werden. Zwar braucht der A 380 im Vergleich zum A 346 wesentlich weniger Sprit. So richtig sparsam ist aber erst der A 350. Er benötigt pro Passagier und pro 100 Kilometer „nur" noch 2,5 Liter, oder 30 Prozent weniger als die Vorgängermodelle. Heuer und 2024 nimmt Lufthansa noch neun Maschinen davon in Betrieb, neben den ebenfalls sparsameren 15 Boeing 787. Komplettiert wird die zivile Luft-Armada in zwei Jahren. Von München aus fliegen dann die zehn noch größeren Airbus A 350-1000. Noch mehr Geld als in die Flotte steckt Lufthansa in die Kabine. In den kommenden Jahren sollen bis zu 27.000 neue Sitze eingebaut werden. Dabei hat die Airline vor allen Dingen die zahlungskräftige Klientel im Visier. Allein in der Business-Class soll es sieben verschiedene Sitztypen geben. Wer will, kann es sich dann auch in einer abgetrennten Suite gemütlich machen. Rudolf Bögel

Lufthansa-Airlines-Chef Jens Ritter verspricht mehr Pünktlichkeit.

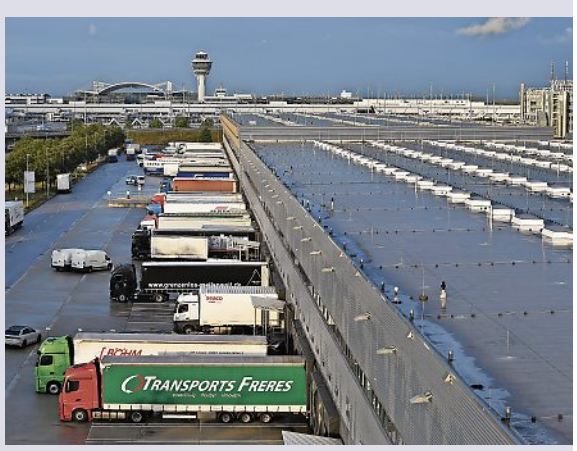
Größenvergleich: Der A 380 ist ein Flieger für viele Passagiere. Rund 500 Menschen passen je nach Bestuhlung in die Maschine. Fotos: Lufthansa

70 Prozent sind nur 70 Prozent

Flughafen München steigert seine Passagierzahlen

Sieben Millionen Menschen – und damit 70 Prozent mehr als im Vorjahr – hoben im ersten Quartal vom Münchner Flughafen ab. Die Steigerungsrate ist freilich kein Kunststück, schließlich war die Corona-Pandemie in den ersten drei Monaten 2022 noch in vollem Gange. Trotz der Steigerung erreicht der Airport im „Airdinger" Moos damit nur 70 Prozent des Passagieraufkommens aus dem Rekordjahr 2019.

Insgesamt zählte der Flughafen 62.000 Starts und Landungen zwischen Januar und Ende März. Das ist ebenfalls ein Plus, allerdings von nur rund 23 Prozent. Wenn die Anzahl der Passagiere im weitaus größeren Verhältnis zulegt als die Anzahl der Maschinen, dann freuen sich die Finanzabteilungen der Airlines. Denn dann ist die Auslastung in den Flugzeugen in aller Regel besonders gut. Wer im ersten Quartal dieses Jahres unterwegs war, kann von vollen Fliegern ein Lied singen. Nicht ganz so stattlich hat sich die Luftfracht entwickelt. Hier steht nur ein Plus von 4,6 Prozent. Was sich aber erklären lässt. Während der Pandemie war Cargo einer der wenigen Zweige der Luftfahrt, der zumindest im zweiten Jahr schon boomte als der Passagierverkehr noch am Boden lag. rdf



Auch die Luftfracht legte am Münchner Airport zu.Foto: FMG

MEHR STYLE MOTOREN GARANTIE*

Der neue Mitsubishi ASX

MITSUBISHI MOTORS

5 JAHRE HERSTELLER GARANTIE*

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

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

ab 24.690 EUR[1]

Unverbindl. Preisempfehlung

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

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) ASX BASIS 1.0 Turbo-Benziner 67 kW (91 PS) 6-Gang Kurzstrecke 6,8; Stadtrand 5,4; Landstraße 5,0; Autobahn 6,4; kombiniert 5,8; CO_2-Emission (g/km) kombiniert 131. **Werte nach WLTP.**** **1** | Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten. Den genauen Endpreis erfahren Sie bei Ihrem MITSUBISHI Vertragspartner. **Alle Angaben wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren VO (EG) 715/2007, VO (EU) 2018/1832 ermittelt. Der WLTP-Prüfzyklus hat den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für dieses Fahrzeug keine NEFZ-Werte und keine CO_2-Effizienzklasse vorliegen. **Die tatsächlichen Werte hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageneinsatz etc.; dadurch kann sich der Verbrauch erhöhen und die Reichweite reduzieren.** Weitere Informationen unter mitsubishi-motors.de/asx

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 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

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

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

Autohaus Brand GmbH & Co. KG
Lilienthalstr. 9 ▪ 82205 Gilching
Tel. 08105/8814
www.autohaus-guenther-brand.de

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

JETZT PROBE FAHREN!

TECHNIK

Škoda bittet zum Eistanz. Sechs Modelle haben Allradantrieb, wir testen Karoq, Superb und den Enyaq iV. Fotos: Škoda

Škoda on the Rocks

Driften bis das ESC eingreift – Härtetest für den Allradantrieb

Schon das Agromobil 998 von Škoda hatte einen Allradantrieb. Es gab verschiedene Aufbauten dazu. Als Pritsche zum Beispiel – oder ganz ohne als Cabriolet.

Rasiermesserscharf kratzt dieser Škoda die Kurven, knapp an den Schneewehen vorbei. Aber keine Sorge: Der Allrad hätte sich schon wieder frei gebuddelt. Fotos: Škoda

Eine Schneefahne zieht der brandneue Škoda Fabia RS Rally2 beim Driften auf dem zugefrorenem See hinter sich her.

Sie heißen 4motion, 4matic, AWD, 4WD oder Quattro und meinen doch alle das gleiche: den Allradantrieb beim Auto. Genau genommen gibt es ihn schon seit fast 200 Jahren, als die Engländer John Hill und Timothy Burstall einen Dampfwagen konstruierten, der über eine Kardanwelle an beiden Achsen angetrieben wurde. Auf vier Motoren, an jedem Rad eine, brachte es später ein US-Fuhrwerk. Die neue elektrische G-Klasse lässt grüßen. Und dann wäre doch noch der so genannte Lohner Porsche. Schon 1900 konstruierte Ferdinand Porsche ein Automobil mit – und jetzt kommt´s – vier Radnaben-Elektromotoren.

Auch von Škoda gab es in den 1930er Jahren die ersten Exemplare, meistens Nutzfahrzeuge. 1962 folgte das Agromobil 998. Die eigentliche Erfolgsgeschichte der Škoda-Allrad-Autos begann jedoch kurz vor der Jahrtausendwende. Nämlich als der Octavia Combi 4x4 auf den Markt kam. Insgesamt 1,25 Millionen Fahrzeuge wurden seitdem gebaut. Absatz-Primus ist jedoch der Kodiaq: Von 429.030 ausgelieferten SUVs hatten 60 Prozent Allrad. Und noch zwei Fakten: Deutschland ist der stärkste 4x4-Markt vonŠkoda – rein von der Gesamtzahl her. Island ist mit einem Allrad-Anteil von 87,6 Prozent aber nicht zu schlagen. Aktuell hatŠkoda sechs 4x4-Modelle im Angebot. Superb und Octavia, die beiden SUVs Karoq und Kodiaq, sowie die E-SUVS Enyaq iv und Enyaq iV Coupé.

Sie alle stehen vor uns auf einer Eisfläche in Nordschweden. Es ist kurz vor 10 Uhr, minus 10 Grad. Langsam kriecht die Sonne über den Horizont. Der Rundkurs wurde von einem Schneepflug auf das Eis gezaubert, heißt schwedische Gitarre und erinnert wirklich an die Silhouette des Musik-Instruments. Hier sollen wir das ausprobieren, was wir in der Jugend immer beim ersten Eis und Schnee getan haben. Raus auf den nächsten großen Parkplatz. Vollgas, links oder rechts einlenken, Handbremse ziehen und mit Hurra über den gefrorenen Asphalt schlittern! Mit modernen Autos ist das dank des Elektronischen Stabilitätsprogramms nur noch schwer möglich. Aber man kann das ESP auch ausschalten. Škoda geht aber lieber auf Nummer sicher. Selbst wenn man „ESC off“ drückt, bleiben noch Grundfunktionen aktiv. Quasi der letzte Rettungsanker. Man könnte auch sagen „Spielverderber“. Schließlich bewegen wir uns hier auf einem abgesperrten Gelände mit viel Auslauf.

Ab geht die Post! Zuerst mit dem kleinen und wendigen Karoq. Rein in die Kurve, Vollgas, und schon kommt das Heck und will die Front überholen. Runde um Runde wird es besser mit dem kontrollierten Driften. Die große Kurve im vollschlanken Abschnitt der schwedischen Gitarre schlittern wir schließlich in einem Schwung entlang. Das macht Spaß. Ob der noch zu steigern ist? Nomen könnte Omen sein. Also rein in den Superb-Kombi. Auch hier bringen wir die Kiste flott in den kontrollierten Rutschvorgang. Der Superb ist aber verdammt lang – und deshalb nähert sich das Heck manchmal bedrohlich den seitlichen Schneewänden. Wer sein Auto hier versenkt, der braucht Hilfe, um da wieder rauszukommen. Den Spott der Kollegen gibt es gratis dazu.

Bleibt der elektrische Enyaq. Im Gegensatz zu den Verbrennern sind die beiden Achsen nicht miteinander verbunden. Hier sitzt jeweils ein E-Motor vorne und hinten und erzeugt so unabhängig voneinander den Allrad-Antrieb. Der Computer verteilt in Millisekunden die Kräfte zwischen den Rädern. Macht es noch schwerer, das Auto aus der Ruhe zu bringen. Weil wir es darauf anlegen sollen, gelingt das schließlich auch. Ein Elefant (der Enyaq wiegt 2,1 Tonnen) kommt ins Rutschen und wir ins Schwitzen. Take back control. Gegensteuern, stur dahin lenken, wo wir hinwollen. Und oh Wunder: Kurz vor dem gefürchteten Einkehrschwung in die Schneewand trabt der Elefant wieder sicher über das Eis. Mit ESC wäre das nicht passiert. Wir wären zu gerne noch weiter geschlittert. Das müssen wir aber den Profis überlassen. Dem Briten Richard Meaden, der hier nebenan auf dem Stortjärnen-See an einem neuen Rekord für das Guinness-Buch arbeitet. Am Ende schafft er tatsächlich den „längsten ununterbrochenen Drift eines Fahrzeugs auf Eis“. Die Fahrt dauerte 7,351 Kilometer oder 15.58 Minuten. Drehwurm garantiert.

Rudolf Bögel

NUTZFAHRZEUGE

Konkurrenz für den Elektro-Bulli

Als Bus kann der Ulysse bis zu acht Passagiere transportieren. Ein interessantes Auto für Taxler und Shuttle-Betreiber. Fotos: Bögel(3)

Fiat bringt Ulysse und Scudo voll elektrisch – sie sollen 330 Kilometer Reichweite schaffen

Es ist Zeit, Ordnung ins Chaos zu bringen: Sie heißen Peugeot Traveller und Expert, bei Opel Zafira live und Vivaro, bei Citroen Jumpy und Space-Tourer. Fiat steuert jetzt noch Scudo und Ulysse dazu. Sie alle haben eine gemeinsame Mutter, nämlich den Stellantis-Konzern, und auch die Plattform, auf der der sie gebaut werden. Damit sind all diese Jumpys, Vivaros und Scudos technisch identisch. Es gibt sie sowohl in der Ausführung für Handwerker und Lieferanten als auch als Passagier-Bus. Scudo und Ulysse – diese Modellbezeichnungen gab es schon mal. Nach rund zehn Jahren werden sie wiederbelebt. Scudo heißt so viel wie Schild und Ulysse ist das italienische Wort für Odysseus. Warum der herumirrende griechische Held als Pate fungiert? Am Navi kann es nicht liegen, das ist von der grafischen Ausführung her zwar maximal schlicht, aber dafür effektiv. Die beiden Italiener unterscheiden sich vor allem beim Design von ihrer französischen und deutschen Verwandtschaft. Sie sehen einfach einen Tick temperamentvoller aus.

Erhältlich sind die Transporter mit Längen von 4,61 bis zu 5,31 Metern. Mit unterschiedlichen Platzverhältnissen. Bei den Nutzfahrzeugen sind es bis zu 6,1 Kubikmeter oder 1,4 Tonnen Last. Den Bus gibt es für fünf oder acht Passagiere. Wählen kann der geneigte Kunde auch bei den Antrieben. Ganz konventionell mit zwei Diesel-Varianten. Entweder den 1,5-Liter Vierzylinder mit 102 oder 120 PS oder den 2,0-Liter Selbstzünder mit 145 oder 180 PS. So weit so Verbrenner. Wie andere Hersteller auch, setzt Fiat auf die Elektrifizierung. Mit dem E-Ducato, dem Flaggschiff der hoch profitablen Nutzfahrzeugsparte, wurde der Anfang gemacht. Jetzt folgt die Kleinbus-Klasse. Ausgestattet sind E-Scudo und E-Ulysse mit dem schon bekannten Antriebsstrang mit 100 kW und 260 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Das Aufladen der zwei unterschiedlich großen Akkus (50 oder 75 kWh) ist mühselig. Selbst an einem 100-kW-Schnellader dauert es 45 Minuten, bis die Batterie wieder 80 Prozent hat. Welcher Handwerker, Lieferant oder Shuttle-Betreiber hat schon so viel Zeit? Das Aufladen kann nur über Nacht erledigt werden. Wir würden nach den Testfahrten rund um das Turiner Fiat-Werk zum potenteren Akku raten. Der kostet zwar den satten Aufpreis von 6.000 Euro (statt 55.990 dann 61.990 Euro), aber wenn man sich den Verbrauch so ansieht, dann kommt man mit der kleinen Batterie nicht weit. Wir hatten bei Idealtemperaturen von 20 Grad und einem Mix aus Stadt, Land und einem kurzen Stück Autobahn 22,9 kWh auf 100 Kilometer auf der Digitalanzeige.

Da schafft man mit dem kleineren Akku gerade mal 150 Kilometer, bis das Auto wieder an den Stecker muss. Lobenswert: Die Reichweiten-Angaben sind realistisch. Wir sind mit 310 Kilometer gestartet, nach knapp 40 Kilometer hatten wir noch „Saft" für 270 Kilometer. So eine Anzeige schafft Vertrauen. Gut gefallen hat uns auch die Geräuschdämmung. Der E-Ulysse fährt sich butterweich und leise. Beim Fahrverhalten muss man Abstriche machen trotz des tiefen Schwerpunkts. Das kann Mercedes mit dem EQV besser.

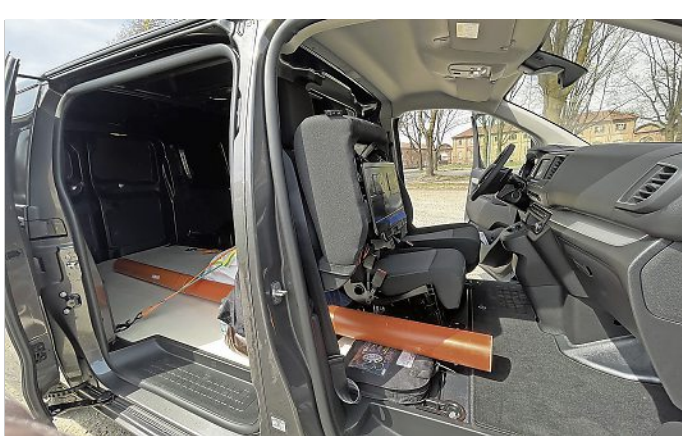
Ein kleines Minus erhält die Rekuperation, also die Energierückgewinnung. Wenn man vom Gaspedal geht, dann dauert es ein zu langes Weilchen, bis die Bremswirkung eintritt und dann ist sie auch noch kaum spürbar. Leider gibt es bei der Rekuperation keine wählbaren Stufen. One-Pedal-Drive ist damit leider nicht drin. Interessantes Detail beim Scudo: Hier passen sogar Gegenstände mit einer Länge von bis zu vier Metern hinein. Dank einer witzigen technischen Lösung. Der Beifahrersitz wird nach oben gestellt, die Klappe dahinter geöffnet und schon kann man fast die ganze Länge des Fahrzeugs nützen.

Apropos praktisch: Die Hecktüren lassen sich mit einem einzigen Handgriff wie Schmetterlingsflügel öffnen. Für den Fall, dass die Ladung mal besonders sperrig sein sollte. Im Cockpit herrscht die nötige Hausmannskost für Handwerker. Die Seitentaschen fassen sogar 1,5-Liter-Flaschen und das Zusatzfach in der Mitte packt gewaltige Mengen an Lieferscheinen weg. Rudolf Bögel

Realistisch sind die Reichweitenangaben bei den Elektro-Varianten der Fiat-Nutzfahrzeuge. Je nach Akku kommt man bis zu 330 Kilometer weit. Fotos: Bögel

Beim E-Scudo, also der elektrischen Variante, sind Cockpit und Infotainmentsystem voll digital. Vorne gibt es Platz für Drei. Foto: Fiat

Macht hoch die Tür, das Tor macht weit. Beim Scudo kann man die Hecktüren mit einem Handgriff wie Schmetterlingsflügel öffnen. Für sperrige Güter.



Rohr statt Beifahrer. Wenn man den Sitz hochklappt und die Klappe öffnet, passen sogar Gegenstände bis zu vier Metern hinein.

SERVICE & TECHNIK

Auf das Profil kommt es an, auch beim Reifen. Hier sehen wir ein Exemplar, das man vor allen Dingen im Gelände braucht.
Foto: Pixabay / Manfred Richter

Schwarz, rund, lebenswichtig

Ratgeber Autoreifen – wir klären die wichtigsten Fragen

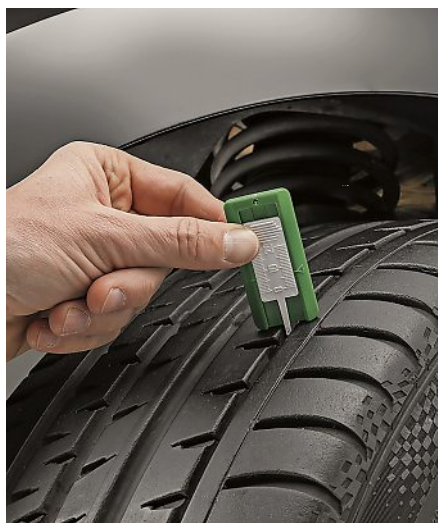
Als einzige Verbindung zwischen Auto und Straße erfüllen die Reifen eine lebenswichtige Aufgabe. Bei Eiseskälte, Regen, Schnee, Eis oder Hitze sollen sie optimal funktionieren. Trotzdem bekommen sie meist nur ziemlich wenig Aufmerksamkeit ab. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten rund um die runden Gummis.

Wie alt ist ein Reifen – und wie alt darf er werden?

Das Alter eines Reifens verrät die DOT-Nummer auf der Seite. Deren letzte vier Ziffern zeigen die Produktionswoche und das Jahr an. Ein Beispiel: 3220 bedeutet, dass der Reifen in der 32. Kalenderwoche des Jahres 2020 gebacken wurde. Spätestens nach zehn Jahren ist die Gummimischung meist nicht mehr im gewünschten Zustand. Die Reifen sollten dringend ausgetauscht werden.

Was sagt das EU-Reifenlabel aus?

Dieses Label informiert zum einen über einen wichtigen Faktor für den Verbrauch, den Rollwiderstand. Zur Orientierung: Reifen mit der besten Einstufung A und dem schlechtesten Wert E liegen pro 100 Kilometer um 0,51 Liter auseinander. Wer also pro Jahr 15.000 Kilometer fährt, braucht mit einem A-Reifen im Vergleich zu einem E-Pneu knapp 80 Liter Sprit weniger. Auch beim Bremsweg gibt es die Einstufung von A bis E. Dazwischen liegt ein Unterschied von insgesamt 18 Metern – oder im Fall eines Unfalls möglicherweise zwischen Leben und Tod.



Sicher ist sicher: Bei jedem zweiten Tankstopp sollte ein Reifencheck durchgeführt werden.
Foto: Dekra

Was bedeutet der Geschwindigkeits-Index?

Jeder Reifen ist nur für eine konkrete Höchstgeschwindigkeiten zugelassen. Ein Beispiel: Wenn ein Auto maximal 205 km/h schafft, müssen mindestens Reifen mit dem H-Index aufgezogen sein. Der erlaubt nämlich Tempo 210. Winterreifen dürfen allerdings auch mit einer niedrigeren Indexklasse montiert werden, wenn ein Aufkleber mit der zulässigen Reifen-Höchstgeschwindigkeit am Armaturenbrett angebracht ist.

Wie tief muss das Profil sein?

Der Gesetzgeber schreibt mindestens 1,6 Millimeter vor. Doch dieser Wert ist definitiv nicht empfehlenswert. Etwa, weil sich der Bremsweg schon mit weniger als vier Millimetern auf nassen Straßen um mehrere Meter verlängert. Deshalb raten Fachleute, Winterreifen spätestens bei vier und Sommerreifen bei drei Millimetern Restprofiltiefe zu wechseln.

Wie viel Luft muss in die Reifen?

Bei zu wenig Luftdruck kommt es zu erhöhtem Verschleiß und höherem Spritverbrauch. Deshalb ist es empfehlenswert, 0,2 bis 0,5 bar mehr als vom Autohersteller angegeben einzufüllen. Ganz besonders, wenn das Auto etwa bei der Urlaubsfahrt voll beladen ist. Der Soll-Wert steht in der Bedienungsanleitung und auf einem Aufkleber im Holm der Fahrertür. hu

Airbag für Motorradfahrer

Der italienische Hersteller arbeitet an einem Helm mit aufblasbaren Luftpolstern unter der Schale

Techniken aus Autos lassen sich nicht immer so einfach eins zu eins aufs Motorrad übertragen. Das gilt insbesondere für den Airbag. Mit ABS und Traktionskontrolle sind aber in den vergangenen Jahren enorme Sicherheitsfortschritte erzielt worden. Mittlerweile kommen auch erste Modelle mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung und Toter-Winkel-Warner auf den Markt. Bauartbedingt sind Airbags aber weiterhin nur schwierig auf dem Motorrad selbst zu realisieren. Lediglich die Honda Gold Wing führt nach wie vor als einzige Maschine weltweit den schützenden Luftsack mit sich. Mittlerweile etablieren sich aber zunehmend Airbag-Jacken, deren Polster sich binnen Millisekunden aufblasen und vor allem den Oberkörper im Fall eines Sturzes abfedern. Airoh geht nun einen weiteren Schritt: Der italienische Hersteller entwickelt einen Helm mit integriertem Airbag. Was für den Autofahrer der Gurt ist, ist für den Motorradfahrer der Helm: die wichtigste Sicherheitsausstattung und Lebensretter Nummer eins. Über zwei Jahre haben die Experten von Airoh an ihrem Konzept gefeilt, noch mehr für den Schutz des Kopfes zu tun. Zusammengearbeitet hat das italienische Unternehmen dabei mit dem Auto-Sicherheitsspezialisten Autoliv. Wichtiges Ziel war es, bei aller Funktionalität das Gewicht des Helms und den Tragekomfort nicht negativ zu beeinflussen sowie ein möglichst herkömmliches Design beizubehalten. Den Anstoß gab die Ingenieurin Roberta Discrovi. Die junge Italienerin hatte sich während ihres Studiums an der englischen Sheffield-Hallam-Universität mit einem entsprechenden System beschäftigt. Funktionieren soll der Helm, von dem bislang nur eine Vorstudie existiert, wie andere Airbags auch. Eine Gaskartusche bläst blitzschnell eine Luftkammer auf, die dann die entsprechenden Abdeckungen in der Helmschale „absprengt". Vor allem im neuralgischen Bereich rund um die Stirn bildet sich dadurch ein Wulst, der den Aufprall des Helms abfedert. Die Kartusche hat das Entwicklungsteam hinten am Helm in einer kleinen windschlüpfigen Hutze untergebracht. Im nächsten Schritt müssen sich die Entwickler nun mit der Sensorik und der Frage befassen, welche Parameter dazu führen können und vor allem sollen, dass der Airbag auch tatsächlich im Fall des Falles auslöst. Prognosen, ab wann der Systemhelm serienreif sein könnte, will Airoh vorerst noch nicht abgeben. jri

Der Airbaghelm von Airoh und Autoliv - im rechten Bild hat er sich schon geöffnet.
Foto: Airoh

E-BIKE & PEDELEC

Smarter Cityflitzer: Das Tenways CGO600 Pro bietet eine attraktive Optik und ordentliche Komponenten. Foto: Tenways

Avodacogrün und Löwenzahngelb: Das CGO600 Pro macht auch außerhalb der Metropolen eine gute Figur. Fotos: Huber

Riemenantrieb für die City

Das Tenways CGO600 Pro lockt einem kräftigem Antrieb, ganz ohne Gangschaltung

Avocado Green – diesen Namen für eine Fahrrad-Lackierung kann man sich so richtig auf der Zunge zergehen lassen. Tenways aus Hongkong nutzt ihn für sein neues Leicht-E-Citybike CGO600, das wegen einer Vielzahl frischer Zutaten den berechtigten Beinamen Pro trägt. Wichtigste Änderung gegenüber dem nach wie vor angebotenen Basismodell: Der jetzt 360 Wattstunden (Wh) fassende Akku ist herausnehmbar – das ist ein wichtiges Pro-Argument für viele Laternenparker. Der Vorbau des Tenways-Bikes ist jetzt verstellbar und damit citytauglicher.

Erste Proberunde am Hof: Die Sitzposition passt, das Dreieck aus Armen, verlängertem Rückgrat und Füßen sollte auch lange Touren ohne grobe Torturen ermöglichen. Auf eine Federung verzichtet der Hersteller, die 40 Millimeter breiten Straßenreifen müssen das Gröbste schlucken. Das tun sie auch, wer im Stadtbereich und Überland auf zum CGO600 Pro passendem Untergrund unterwegs ist, wird nicht schmerzhaft durchgeschüttelt. Und auch ein nicht zu steiniger Kiesweg ist kein Problem. Als „Leichtgewichts-Champion“ bezeichnet Tenways sein Stadt-Rad mit E-Power. 16 Kilo bringt es fahrbereit auf die Waage, mit Schutzblechen, Ständer und sonstigen Zutaten kommen nochmal zwei Kilo dazu. Das ist wenig – und bei jedem Rangier- und Hebemanöver mit dem CGO600 Pro zu spüren. Vor der ersten großen Ausfahrt noch ein Blick auf die Details: Der Rahmen des Pedelecs ist glatt und sauber verarbeitet, die Schweißnähte sind komplett glatt verschliffen – das wirkt gerade in Acvocado-Green hochwertig und fast schon ein bisschen edel. Vorne ist ein Doppelscheinwerfer integriert, der seine Arbeit ordentlich macht, wegen seiner Position beim Einlenken aber nicht wie bei Fahrrädern üblich „um die Ecke“ leuchten kann. Die hintere Beleuchtung ist leider nicht ans Stromnetz angeschlossen, sondern mit einem Akku ausgestattet. Die schicken Schutzbleche und den Ständer gibt es gratis dazu. Vom Antrieb und dessen Komponenten ist nicht viel zu sehen. Der Akku schmiegt sich ins Unterrohr, das Bedienteil am linken Lenker-Ende mit den Tasten für die Einstellung der Unterstützung kommt mit einem gut ablesbaren Mini-Display aus. Der Hinterrad-Nabenmotor wird von Newcomer Mivice geliefert, er läuft leise und liefert, feinfühlig gesteuert von einem Drehmomentsensor, seine Kraft in drei Stufen ab. Schon „Eins“ reicht im Normalfall aus, um entspannt mit bis zu 25 km/h dahinzugleiten. Bei Bedarf helfen die kräftigeren Stufen über nicht zu steile Berge. Die 35 Newtonmeter, die der Hersteller als maximales Drehmoment angibt, stehen jedenfalls gut im Futter. Was als angenehm empfunden wird, denn wie erwähnt verzichtet Tenways auf eine Schaltung und setzt auf einen Singlespeed-Antrieb mit wartungsarmem, sauberem und leisem Gates-Riemen. In der Praxis im artgerechten Umfeld passt das gut, denn die Tretfrequenz bei 25 bis 30 km/h liegt im akzeptablen Bereich. Und beim Start kann man sich ja vom Motor in Schwung bringen lassen. Mit den 360 Wattstunden im Akku sind keine Fernreisen möglich, aber nach unseren Testerfahrungen sind je nach Eigenanteil beim Strampeln um die 80 Kilometer Reichweite locker drin. Auch, weil sich das CGO600 Pro sehr leicht ohne Unterstützung bewegen lässt. Unterm Strich kommt das Gefährt dem idealen Stadt-E-Bike schon recht nah – dank niedrigem Gewicht, kräftigem Motor, schickem Design und komfortabler Ausstattung. Dazu passt auch noch der Preis: Die 1799 Euro sind wirklich knapp kalkuliert. Rudolf Huber

Angenehm: Der Riemenantrieb im Tenways-Pedelec ist sauber, leise und wartungsarm.

Flotter Helfer: Der Hinterrad-Nabenmotor von Mivice läuft leise und schiebt ordentlich an.

Klassische Eleganz aus Estland

E-Citybike Ampler Stout beweist sich im Alltagstest

Die estnische Radl-Firma Ampler hat mit dem Stout ein auffallend elegantes E-Bike kreiert. Es ist klassisch geformt bis hin zum geschwungenen Lenker, sauber verarbeitet und minimalistisch ausgestattet. Oft gehörte Frage: „Wo hat das denn den Akku?“

Der ist, das muss zum jeweiligen Besitzer passen, fix im Unterrohr installiert, das Rad ist also beim Laden immer dabei. 336 Wattstunden Kapazität halten rund 70 Kilometer am Stück durch, das ist für ein Citybike völlig ausreichend. Ein Display hat das Stout im Oberrohr, es wird mit nur einem Knopf betätigt. Passend zum Einsatzzweck gibt es nur zwei sensorgesteuerte Unterstützungsstufen, die sich im Test als alltagstauglich erwiesen. In Kombination mit der Neun-Gang-Kettenschaltung kommt man gut voran, sehr steile Berge wollen aber doch mit Kraft erstrampelt werden. Das Stout wirkt rundum solide und ausgereift, verfügt über ordentliche Komponenten wie hydraulische Scheibenbremsen, eine gute Lichtanlage, ergonomische Griffe und pannensichere Reifen. Im Test gefielen vor allem die geschmeidige Kraftentfaltung und die komfortable Sitzposition. Der Motor bremst jenseits der 25 km/h kaum, häufig ist man ohne E-Unterstützung unterwegs und spart Strom für Steigungen. Das coole E-Citybike aus europäischer Produktion kostet 2890 Euro, ein angemessener Preis. hu

Klassisch: Das Ampler Stout versteckt seinen E-Antrieb perfekt. Foto: Huber

DER NEUE RANGE ROVER SPORT

THROUGH HELL AND HIGH WATER

LAND ROVER

Der neue Range Rover Sport hat alles, was Sie brauchen, um jede Herausforderung zu bewältigen. Die adaptive Offroad-Geschwindigkeitsregelung – eine Weltneuheit – erkennt die Geländebedingungen und passt Ihre Geschwindigkeit für optimale Traktion und Kontrolle an. Adaptive Dynamics minimiert unerwünschte Karosseriebewegungen, indem es das Fahrzeug bis zu 500-mal pro Sekunde überprüft und abstimmt. So können Sie auch an den spannendsten Orten immer entspannt bleiben.

Ab jetzt bei uns bestellbar.

Avalon Premium Cars GmbH
Moosacher Str. 58, 80809 München
Tel.: 089 - 12 15 32 100, E-Mail: info@avalon-muenchen.de

avalon-muenchen.de