

mobile*faszination*

Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 05 · Mai 2025



VW kaufen, Ford fahren

Unter dem Blech des neuen Bulli steckt ein anderer



Stärker, smarter und leichter

Das sind die neuen Pedelec-Trends für das Jahr 2025



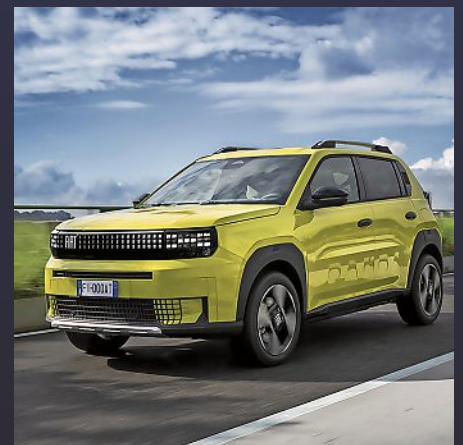
12 Zylinder, ein Genuss

Ausfahrt im neuen Aston Martin Vanquish



SERVUS – WIR SIND DIE NEUEN

VOM ELEKTRISCHEN PANDA BIS ZUM AUDI A6 AVANT: MOBILITÄT IST AUFREGEND WIE LANGE NICHT MEHR



Kult-SUV aus Japan kommt neu

Mitsubishi Outlander: Wie aus dem Outsider ein Insider wurde

Erster Fahrtest

Kia EV3 – wie gut ist das neue World Car of the Year?

CX-30 im Fahrbericht

Upsizing statt Downsizing: Mazda setzt auf größere Verbrenner

RANGE ROVER

DEFENDER

DISCOVERY

JAGUAR



ZWEIFACH EINZIGARTIG

Mehr als eine Veränderung – ein neues Kapitel beginnt

Avalon Premium Cars ist ab sofort an zwei Standorten in München für Sie da. In unserem neuen Autohaus an der Drygalski-Allee 37 setzen wir bei Architektur, Design, Ausstattung und Service neue Maßstäbe. Mit über 100 Fahrzeugen im Angebot, einer attraktiven Classic-Abteilung, den exklusiven Sondermodellen und einzigartigen Projekten von Special Vehicle Operations und dem modernsten Werkstatt- und Servicebereich in Deutschland erwarten Sie außergewöhnliche Markenerlebnisse. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



EMIL FREY AVALON PREMIUM CARS
Drygalski-Allee 37, 81477 München
Tel.: +49 89 7240400
E-Mail: info-sued@avalon-muenchen.de
avalon-sued.landrover-vertragspartner.de



EMIL FREY AVALON PREMIUM CARS
Moosacher Str. 58, 80809 München
Tel.: +49 89 121532-100
E-Mail: info@avalon-muenchen.de
landrover-muenchen.landrover-vertragspartner.de

NEUVORSTELLUNGEN

Audi mit 6

Die Ingolstädter bringen ihre Business-Limousine A6 ganz neu

Avanti, Avant! Die neue Kombilimousine des Audi A6 steht in den Startlöchern und soll die Erfolgsgeschichte des Millionenellers von Audi fortschreiben. Der A6 ist nach dem Q5 das bedeutendste Modell der Ingolstädter und ein wesentlicher Teil der Produkt-offensive, die von der Marke mit den fünf Ringen heuer gezündet wird. Und die auch zünden muss, um die VW-Tochter aus dem Verkaufstief zu holen. Nach dem ersten Rendezvous im Studio und

terpartie, der kräftigen Falz im Kotflügel und den erstmals gesplitteten Rückleuchten. Oben die roten und pulsierenden OLED-Lichter, dann ein feiner roter Lichtstrich über die ganze Breite (2,10 m mit Spiegeln). Und darunter, rechts und links die Blinklichter, die sich unter verdunkeltem Glas verbergen. Alles in allem: Das ist seit langer Zeit ein Audi, der uns vom Design her sofort berührt hat, und den man unbedingt haben möchte.



Digitale Bühne nennt Audi die Ausstattung des Armaturenbretts mit Digital-Tacho, Infotainment-Bildschirm und einem eigenen Display (gegen Aufpreis) für den Beifahrer.

den ersten Probefahrten in Spanien kennen wir sechs große und kleine Gründe, warum der A6 das Zeug dazu hat, Audi aus der Krise zu holen. Erstens das Design: Der A6 Avant sieht so knackig aus wie noch nie. Kein Wunder, dass die Limousine bella figura macht – entworfen hat die neunte Generation der Audi Business Class nämlich Francesco D'Amore. Der Designer ist, wie der Namen schon verrät, ein Italiener in deutschen Diensten. Als solcher hat er nicht nur viel amore, sondern auch viel passione (Leidenschaft) in das Auto gesteckt. Das fängt bei der langgestreckten und geduckten Silhouette des fünf Meter langen Kombis an, die an ein Raubtier erinnert. Stolz und elegant präsentiert sich auch die Frontpartie mit dem mächtigen Single-Frame-Grill und den extrem flachen Frontleuchten darüber. Das ist an sich schon ein starker Auftritt. Getoppt wird er nur noch vom Heck. Mit seiner charakteristischen Schul-

Zweitens die Motoren: Audi startet mit drei Motorisierungen. Wir sind sie alle gefahren – und es gab einen überraschenden Sieger, mit dem wir selbst nicht gerechnet hätten. Den Vierzylinder-Basis-Benziner. Der 2,0 TFSI hat 204 PS und Frontantrieb. Mögen wir eigentlich nicht, weil die Lastanforderung an der Vorderachse meistens für Probleme sorgt. Nicht so bei diesem Fahrzeuglayout. Die Traktion ist jederzeit Herr der Lage, die Reifen drehen auch bei feuchtem Untergrund nicht durch – und Hand aufs Herz: Manch einer hätte gar nicht gemerkt, dass es kein Quattro ist. Beschleunigung und Drehmoment (340 Nm) sind überschaubar, aber ausreichend. Natürlich gibt es den A6 auch als Diesel. Zunächst ebenfalls nur mit vier Töpfen und 204 PS. Ausgestattet mit dem hybriden Antriebsstrang MHEV plus funktioniert er mit drei Maschinen. Einmal mit einem 2,0 Liter großen Selbstzünder, der beim Anfahren von einem Startergenerator unterstützt wird. Und dann



Fünf Meter lang und ein knackiges Heck mit zweigeteilter Heckleuchten-Kulisse: Der neue Audi A6 Avant hat Charakter und dürfte bei der Kundschaft einschlagen. Trotz der Preise, die bei knapp 60.000 Euro starten.

noch mit einem zweiten Elektromotor, der als sogenannter „Triebstranggenerator“ noch mal 24 PS und 230 Nm Drehmoment beisteuert. Und nebenbei bemerkt, das Turboloch im unteren Drehzahlbereich wegbügelt. Während der TFSI in 8,3 Sekunden von 0 auf 100 rennt, benötigt der Diesel 7,0 Sekunden. Darüber kann die derzeitige Top-Motorisierung 3,0 TFSI nur milde lächeln. Hier geht es mit der Power des V6-Benziners in Höhe von 367 PS, in 4,7 Sekunden bis zur 100-km/h-Marke. So richtig angemacht hat uns der Motor allerdings nicht. Mag vielleicht an einer entsprechenden Soundkulisse liegen, ging uns aber auch schon beim Q5 so. Unser Resümee: Gehillte Käufer nehmen den Benziner, Kenner den kleinen Diesel. Klein? Ja, richtig gehört. Ein V6-Selbstzünder soll später nachgeschoben werden. Drittens das Fahrwerk: Wie kaum eine andere Premium-Marke – BMW mal ausgenommen – legt Audi Wert auf das Fahrgefühl und die Wirbelsäule des Fahrers. Schon die einfache Stahlfederung im Basis-Modell kommt mit mehr als einer soliden Spreizung zwischen Komfort und Sport daher. Weich genug für alle Fahrbahn-Unbilden und ausreichend straff, wenn man ambitioniert unterwegs sein will. Natürlich kann die Luftfeder mehr. 20 Millimeter rauf zum komfortablen Einladen, 10 Millimeter runter für den sportlichen Fahrstil. Selbstverständlich ist auch der Sänften-Koeffizient weitaus höher. Aber das kostet auch entsprechend mehr Geld. Kann man machen, muss man nicht ordern.

Viertens die Lenkung: Schon die Serie kommt mit einer exakten Progressivlenkung daher. Ähnlich wie beim Fahrwerk finden wir: Sie ist so präzise mit perfekter Rückmeldung von der Straße – da muss nicht unbedingt die aufpreispflichtige Allradlenkung her. Ist aber ein reines Luxus-Problem. Wer genug Geld hat, der ordert sie, denn der Wendekreis des Straßenkreuzers schrumpft auf 11,1 Meter. Auch beim Rangieren bietet sie Vorteile. Hier schlagen Vorder- und Hinterräder bis zu fünf Grad gegenläufig ein. Das Ergebnis: Die Business-Limousine verhält sich wie ein Kleinwagen. Und bei höheren Geschwindigkeiten unterstützen die Hinterräder mit einem Zwei-Grad-Einschlag die Fahrstabilität. Fünftens echte Endrohrblenden: Schluss mit Fake-Rohren – Audi macht ernst. Was man hinten sieht, das kommt vorne tatsächlich raus. Die je nach Motorisierung sogar ovalen Endrohre sind tatsächlich mit dem Abgasanlage verbunden.

Das mag geschmacklerisch klingen, aber wir finden: Verbrenner feiern, solange es Verbrenner noch gibt. Und dazu zählt halt immer noch ein aussagekräftiger Auspuff, der nicht an pottemkinsche Dörfer erinnert. Und sechstens – überhaupt und sowieso: Sehen wir mal ab vom zum Teil fummelig zu bedienenden Infotainment-System und von den für eine so große Business-Limousine auch eher überschaubarem Kofferraumvolumen von 466 Liter bis 1.497 Liter (Hybrid) bei umgeklappter Rückbank. Vergessen wir auch, dass die Qualitätsanmutung dort, wo man selten hingreift oder hinsieht, nicht so ganz den Audi-Standards entspricht, welche die Marke groß gemacht haben. Aber: Mit dem neuen A6 Avant (Preise ab 58.000 bis 72.500 Euro) bekommt man endlich wieder ein Auto, das die Einfahrt schmückt und so manche in der Nachbarschaft neidisch macht. Rudolf Bögel



Schneidiges Design, neue Motoren: Die neue Business-Limousine Audi A6 Avant gefällt, findet Autor Rudolf Bögel. Fotos: Audi

Cupra mit 7

Der neue Terramar ist ein SUV und das siebte Modell der noch jungen Seat-Tochter

VW Tiguan – nur ziemlich sexy. Das ist der neue Cupra Terramar. Das siebte Modell in der mit sieben Jahren noch recht jungen Firmengeschichte der Seat-Tochter. Wir sind den Terramar 1.5 e-Hybrid VZ gefahren, ein Plug-in-Hybrid, der eine Reichweite von mehr als 120 Kilometern bietet – und mit 272 PS für Fahrspaß steht. Beeindruckend ist nicht nur das große Produkt-Portfolio von Cupra, sondern auch der Absatz. Im ersten Quartal 2025 haben die sportlichen Spanier 78.300 Fahrzeuge verkauft und damit sogar die katalanische Mutter überflügelt, die nur 68.400 Autos im gleichen Zeitraum an die Kundschaft ausgeliefert hat. Verwunderlich ist das schon. Denn ebenso wie Seat kocht Cupra auch nur mit Wasser aus Wolfsburg. Technisch greifen sie nämlich alle auf das gleiche



Kupferfarbene Akzente und ein skulpturales Design begeistern auch jüngere Kunden für die noch junge Marke Cupra, einer Tochter von Seat. Foto: Cupra

VW-Konzernregal zu. Der große Unterschied ist das Image! Und das kommt vom Design. Scharf, schnittig, skulptural und mit vielen Kupferakzenten – so sieht auch der Terramar aus, der größere und geräumigere Bruder vom Formentor, der auch weiterhin im Programm bleibt! Er ist sieben Zentimeter länger, drei Zentimeter breiter und sieben Zentimeter höher. Auch beim Kofferraum bietet er mehr – insgesamt 540 Liter bis 1.600 Liter umgeklappt. Beim PHEV sind es wegen der zusätzlichen Batterie allerdings 450 Liter, und damit genauso viel wie beim Formentor! Apropos Batterie: Der Akku des 4,52 Meter langen SUVs hat eine Kapazität von 25,8 kWh (brutto) und lässt sich an AC-Säulen mit bis zu 11 kW laden, bei DC sind es immerhin 50 kW. Im Idealfall bringt man den Energiespeicher in rund 26 Minuten von zehn auf 80 Prozent Kapazität. Der Verbrauch soll laut Cupra bei 17,5 kWh liegen. Bei unserem Test war es mehr, die Temperaturen lagen aber auch bei batterieunfreundlichen zwei Grad. Abhängig ist der Verbrauch natürlich ganz vom Fahrstil. 272 PS und 400 Nm Drehmoment verführen natürlich immer wieder. Aber so bärig

das klingt, es fühlt sich nicht ganz so stark an. Immerhin schleppt der Hybrid-Terramar 1,9 Tonnen mit sich herum, das sind fast 300 Kilogramm mehr als der Mild-Hybrid mit 150 PS. In 7,3 Sekunden geht es mit Automatik und Frontantrieb von 0 auf 100 Sekunden. Das im Vergleich zum Technik-Bruder Tiguan um 10 Millimeter tiefergelegte Fahrwerk ist einen Tick härter, was zum sportlichen Charakter von Cupra passt, die Lenkung arbeitet präzise und sauber. Kommen wir zu den Preisen: Mit 56.310 Euro ist der Plug-in-Hybrid nicht gerade ein Schnäppchen. Unser Tipp: der Mild-Hybrid mit 43.020 Euro ist da die bessere Wahl, wenn man auf Leistung verzichten kann. Unser Fazit zum neuen Cupra Terramar: Das sportliche SUV der Seat-Tochter glänzt mit seinem edlen und progressiven Design, das offenbar auch jüngere Käufer überzeugen kann. Technisch ist der Terramar ein echtes Kind des VW-Konzerns. Das heißt: grundsätzliche und moderne Technik sowie eine gute Verarbeitung. rdf

NEUVORSTELLUNGEN



Erinnert an den alten Panda, hat aber einen ganz eigenen Charakter: Wer mit dem Grande Panda unterwegs ist, dem ist Aufmerksamkeit garantiert. Fotos: Fiat

Grande Panda – die bürige Kiste

Den Italo-Klassiker gibt es jetzt auch als E-Auto zu einem guten Preis

Fiat erweitert seine Panda-Familie. Neben dem Facelift des Vorgängermodells bieten die Turiner nun auch den größeren Grande Panda an. Entweder als Hybrid- oder als Elektro-Fahrzeug mit 320 Kilometer Reichweite. Wie bärig ist der neue nur 24.990 Euro teure Panda?

„Tolle Kiste“ oder „Haushaltsgerät auf vier Rädern“ – die Meinungen über den neuen Fiat Panda gingen anno 1980 auseinander. Dabei war das Auto für damalige Verhältnisse eine Revolution. Klein, wendig – und so günstig, dass ihn sich fast jeder leisten konnte. In Deutschland kostete der Ur-Panda nur 9.300 D-Mark. Dafür musste man auf Komfort verzichten. Legendär un bequem waren die Sitze: Bespannte Stahlrohrrahmen, die an Camping-Gestühl erinnerten. Der Vater des Panda war der Designer Giorgetto Giugiaro. Auch die Neuauflage dürfte ihm gefallen, denn sie erinnert an sein erstes Werk: Der quaderförmige Karosserieaufbau ist geblieben, statt Plastikplanken hat man an den Seiten den Schriftzug Panda eingepreßt. Aus dem kantigen und minimalistischen Design ragen die an Pixel erinnernde Front- und Heckleuchten heraus. Wer Aufmerksamkeit braucht, der sollte Panda fahren, am besten mit der Lackierung Aqua Grün – da fällt man auf wie ein bunter Hund. Kräftig, aber etwas dezent sind die anderen Farben: Gelato Weiß, Lago Blau, Luna Bronze, Passione Rot und Cinema Schwarz. Das Farbspektakel setzt sich im Interieur fort. Von den Ziernähten bis hin zu den Lüftungsdüsen, sogar in der Grafik der 10 und 10,25 Zoll großen Bildschirme wiederholt sich der jeweilige Farbton. Eingefasst werden die beiden Displays von einem ovalen Rahmen. Auch der wurde nicht zufällig gewählt. Er erinnert an die legendäre Teststrecke auf dem Dach des historischen Fiat-Werkes Lingotto in Turin. Und wer genau hinsieht, der entdeckt in der „Steilkurve“ der Einfassung sogar einen kleinen Spielzeug-Panda. Wenn man sich an einem weiteren Design-Zitat dekkieren. Denn dann bekommt man auf dem



Zwei Displays, 10 und 10,25 Zoll groß, gibt es beim Grande Panda Elektro schon in Serie. Die Bambus-Box als zweites Handschuhfach kostet einen Aufpreis.

Armaturenbrett ein zweites Handschuhfach aus Bambus – der Lieblingsnahrung des Pandabärs. Ansonsten ist das Cockpit klar gestaltet. Unter dem leicht zu bedienenden Infotainment-Bildschirm hat Fiat eine ganze Reihe von Tasten platziert für Klimaanlage, Sitzheizung und Defroster. Leider gibt es keinen Lautstärkeregler. Dafür lassen sich Spurhalteassistent und Tempowarner praktisch mit einem Tastendruck ausschalten. Ebenfalls in der Mittelkonsole hat der Panda zwei USB-C-Buchsen, eine davon zum Schnellladen. Handys werden zeitgemäß draht- und problemlos mit dem Infotainment-System gekoppelt. Spartanisch wie im Ur-Modell ist die Ausstattung jedenfalls nicht. Gilt auch für das Gestühl. Die Polster sind komfortabel und auch auf längeren Strecken noch bequem. Vorne hat man Platz. Hinten wird es etwas eng für Passagiere über 1,80 Meter Körpergröße. Kein Wunder, der Radstand ist mit 2,54 Metern klassenüblich klein.



Das auffälligste Merkmal am Heck des Grande Panda sind die pixelförmigen Leuchten, sieht ziemlich futuristisch aus.

Grande sind beim Panda Dimensionen. Vier Meter misst der Fiat in der Länge (Ur-Panda: 3,38 m), 1,76 in der Breite (ohne Spiegel) und 1,58 m in der Höhe. Unerwartet groß ist auch das Kofferraumvolumen: 361 Liter passen rein, das ist mehr als beim Schwestermodell Citroën ë-C3 (310l). Bei umgeklappter Rückbank sind es sogar 1.315 Liter. Mit dem Citroën teilt sich der Fiat Panda auch den Antrieb. Leider! Denn die Elektro-Variante mit einer 113 PS starken E-Maschine ist für den 1,5-Tonner einfach unterdimensioniert. 11 Sekunden lang quält sich der Panda auf Tempo 100. Und die 122 Nm Drehmoment locken einen auch nicht unbedingt hinter dem Ofen hervor. Etwas mehr Spaß hatten wir mit dem gut abgestimmten Fahrwerk und der leichtgängigen aber nicht schwammigen Lenkung. Keine Spur von Tapsigkeit – da kam sogar so etwas wie Freude auf. Vorsicht vor Autobahn-Fahrten. Erstens geht dem Panda ab Tempo 100 schnell die Luft aus, und zweitens liegt die Höchstgeschwindigkeit nur bei 132 km/h. Angesichts der eher schwachen Leistungsdaten haben wir uns auch einen besseren Verbrauch erwartet. Wir lagen mit knapp 20 kWh deutlich über den angegebenen 16,8 kWh. Damit ist auch die Reichweite von 320 Kilometern eher unrealistisch. Der Akku ist näm-

lich nur 43,8 kWh (netto) groß. Laut Fiat lässt er sich mit 100 kW (DC) in 27 Minuten aufladen. Mit einem herkömmlichen AC-Ladekabel sind bis zu 11 kW drin. Mehr ein Gag ist das in der Front versteckte und herausnehmbare AC-Spiralkabel. Mit ihm ist nur einphasiges Laden mit 3,7 kW möglich. Noch nicht fahren konnten wir den Mild-Hybrid mit seinem 1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner (110 PS), der im Vergleich zum Elektro-Panda um 6.000 Euro billiger ist. Womit wir bei den Preisen sind: Los geht es bei 18.990 Euro für den Hybrid-Panda, die E-Variante startet bei 24.990 Euro. Das ist erklecklich mehr als Citroën für den baugleichen ë-C3 verlangt. Der kostet nämlich nur 23.300 Euro. Mit „Red“ und „La Prima“ sind zwei Ausstattungslinien für den Grande Panda erhältlich. Das Einstiegsmodell steht auf weiß-lackierten 16-Zöllern und hat bereits die beiden Bildschirme an Bord. Handy-Anbindung und Autoschlüssel funktionieren drahtlos. Bei „Prima“ kommt die Bambus-Box dazu, eine Ladeschale für Handys und 17-Zoll-Felgen. Ob das die 3.000 Euro Aufpreis wert ist, muss jeder für sich selbst entscheiden. Aus Grande Panda wird Grande Mama: Ähnlich wie beim Fiat 500 soll eine Modellfamilie entstehen. Ein Pick-up für Südamerika und Asien ist in Planung. Außerdem ein SUV und sogar ein Camper. Wir meinen: Der Grande Panda bietet eine gute Basis für eine ganze Familie. Mutiges Design, moderate Preise – nur beim Elektro-Antrieb hat der Grande Panda leichte Schwächen. Unser Gesamturteil: tolle Kiste. Damals wie heute. Rudolf Bögel

NEUVORSTELLUNG

Wer den neuen Mitsubishi Outlander fährt, sollte kein introvertierter Mensch sein. Das markante Front-Design dürfte für Gesprächsbedarf bei den Passanten sorgen.



Outlander als Outsider

Als erstes SUV überhaupt hatte dieser Mitsubishi einen Plug-in-Antrieb – damit ist er aktueller denn je

Endlich wieder ein echter Mitsubishi. Nach Colt und ASX, die nichts anderes waren als umgelabelte Renault-Produkte (Clio und Captur), rollt jetzt der Outlander zu den Kunden. Reichlich spät, denn das Modell gibt es schon seit vier Jahren in den USA. Damals war das Front-Design mit dem ultraflachen Tagfahrlicht und den räumlich getrennten Scheinwerfer-Augen noch Avantgarde, heutzutage ist es fast schon wieder gewöhnlich. Allerdings muss man den Japanern zugutehalten, dass sie dieses Design-Konzept radikal in Szene gesetzt haben: Die scharf gezeichnete Front-Partie sorgt für einen großen Auftritt. Uns gefällt es – ganz im Gegensatz zum rund gelutschten Heck, das eher nach Allerwelts- und nicht nach Kult-SUV aussieht. Denn das ist der Outlander auf alle Fälle. Als echter Outsider hatte er nämlich schon 2013 und damit als erstes SUV überhaupt einen Plug-in-Hybrid-Antrieb. Wer konnte ahnen, dass die Kombination aus Benziner, Elektromotor und Akku zwölf Jahre danach wieder richtig „in“ sein würde?

Der Plug-in-Hybrid ist folgerichtig dann auch der einzig verfügbare Antrieb, der im neuen Outlander zur Verfügung steht. Genau genommen sind es drei Maschinen. Auf der Verbrenner-Seite stellt ein Vierzylinder-Benziner mit einem Hubraum von 2,4 Litern eine Leistung von 100 kW / 136 PS zur Verfügung. Dazu kommen zwei permanent erregte Elektro-Maschinen mit einer Power von 85 kW / 116 PS auf der Vorderachse und 100 kW / 136 PS auf der Hinterachse. Ihr Zusammenspiel ist komplex: Rein elektrisches Fahren ist ebenso drin wie ein serieller oder ein paralleler Betrieb. Seriell heißt, dass der Benziner als Generator funktioniert und Strom produziert für die 22,7 kWh große Batterie, die wiederum die beiden E-Maschinen antreibt. Parallel bedeutet, dass der Verbrenner ins Antriebsgeschehen eingreift, wenn viel Leistung erforderlich ist wie zum Beispiel beim Überholen oder beim Ziehen eines Anhängers. Von alldem bekommt der Fahrer nichts mit. Harmonisch wechseln



Schnellladen an DC-Säulen kann der Outlander auch. Allerdings nur mit 50 kW und nur mit einem CHAdeMO-Anschluss, den es kaum mehr gibt in Europa.

sich die Komponenten ab und übergeben die Initiative sanft weiter – mit einer Ausnahme: Wenn man den Outlander jagt, dann mault der Benziner mit hohen Drehzahlen schon etwas lauter unter der Motorhaube. Insgesamt bietet dieser Mitsubishi eine Systemleistung von 225 kW / 305 PS und ein Drehmoment von 450 Newtonmeter (Nm). Wer nun allerdings glaubt, er hat ein Rennpferd unter dem Sattel, der irrt. Die 7,9 Sekunden lesen sich zwar recht ordentlich, der Reiz, das je nach Ausstattung rund 2,1 Tonnen schwere Gefährt immer wieder auf Trab zu bringen, hält sich allerdings in Grenzen.

Seine Kraft bringt der Outlander über alle vier Räder mit guter Traktion auf die Straße. Durch die Kurven flitzt der Schwerenöter einigermaßen agil. Hier hilft die variable Drehmomentverteilung, die per Bremseingriff erfolgt. Die Stahlfederung bietet einen guten Kompromiss zwischen Komfort und der für das Gelände erforderlichen Härte. Mit einer Bodfreiheit von 20 Zentimetern dürfte es für die meisten Feld- und Waldwege reichen. Für Schotter, Schlamm und Schnee gibt es eigene Fahrmodi. Dazu kommen Eco, Normal, Power und Tarmac. Letzteres bedeutet Asphalt, auf dem der Mitsubishi besonders flott Gummi



Leder und gesteppte Nähte gibt es in der Top-Ausstattung „Top“ zu einem Top-Preis, der jenseits von 60.000 Euro landet. Fotos: Mitsubishi

geben will. Rein elektrisch will das 4,72 Meter lange Schiff bis zu 85 Kilometer bewältigen – dann läge der Verbrauch bei gerade mal 0,8 Litern auf 100 km, behaupten die Japaner. Wenn die Batterie leer ist, soll sich der Benziner über sieben Liter gönnen. So viel haben wir tatsächlich verbraucht auf unseren ersten Testfahrten. Und das obwohl wir nicht nur rein elektrisch, sondern mit Hybrid-Unterstützung unterwegs waren. Wie das in der Praxis tatsächlich aussieht, das muss ein längerer Test zeigen. Eine große Schwäche offenbart der Outlander beim Aufladen. Er schafft maximal 3,5 kW (einphasig, AC). Damit hängt er 6,5 Stunden an der Stromleine, bis der Akku voll ist. Schnellladen kann das SUV auch – allerdings nur mit dem hierzulande nicht mehr sonderlich weit verbreiteten CHAdeMO-Anschluss (50 kW). Eine eigene Lösung für Europa war den Japanern wohl zu teuer.

Kommen wir zum Interieur, auf das Mitsubishi beim neuen Outlander großen Wert gelegt hat. Passend zum recht ambitionierten Grundpreis von 49.990 Euro wollen die Japaner hier in die Premium-Ecke vorstoßen. Das ist ihnen auch gelungen. Wenig Plastik dafür gepolsterte weiche Flächen, Lederbezüge, gesteppte Nähte, Chrom und Klavierlack. Da erreicht man (fast) das Niveau von Mazda, die mit dem CX-60 ein auch preislich vergleichbares SUV ins Rennen schicken. In der Basis bekommt man schon die 360-Grad-Kamera und das neue (nicht vollends überzeugende) Yamaha-Soundsystem, sowie das Digital-Cockpit mit den beiden 12,3 Zoll großen Bildschirmen. In den höheren Ausstattungsvarianten gesellen sich dann Panorama-Dach, Head-up-Display, sowie beheiz- und kühlbare Sitze mit Massagefunktion dazu. Dann steigt der Preis aber auch schon auf über 60.000 Euro.

Unser Fazit: Mit dem neuen Outlander kauft man ein grundsolides Produkt, das richtig gut aussieht – und zwar innen wie außen. Das hat seinen Preis. Durchschnittlich sind das Kofferraumvolumen von 495 bis zu 1404 Litern und die Anhängelast von 1,6 Tonnen. Die schlechte Ladeleistung ist eine echte Schwäche des Outlanders. Positiv hingegen: Die Garantie steigt erstmalig auf acht Jahre oder 160.000 Kilometer. Voraussetzung ist allerdings, dass man den jährlichen Kundendienst in einer Mitsubishi-Markenwerkstatt macht. Rudolf Bögel

Impressum

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

Anzeigen:
Christine Tolkendorf (verantwortlich)
Süddeutsche Zeitung GmbH
Anschrift wie Verlag

Anzeigenberatung:

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

Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich)*

Kontakt: mobile-faszination@sz.de

Titelfotos: Volkswagen, Amflow, Aston Martin, Audi, Maserati, Fiat, Kia, Mazda

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck:

Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München

*freie Mitarbeit

Hardcore-Fans von Bulli, Samba & Co. müssen an dieser Stelle stark sein. Denn der neue Transporter T7 ist eigentlich ein Ford. Genauso wie der Pick-up Amarok wurde er nämlich weitgehend von Ford entwickelt. Und gebaut wird er erstmals auch nicht mehr bei VW Nutzfahrzeuge in Hannover, sondern bei Ford Otosan in der Türkei. Die Zusammenarbeit ist Teil eines größeren Deals, den die Wolfsburger mit den Kölnern abgeschlossen haben. Ford hat bei VW im Gegenzug die elektrische MEB-Plattform zugekauft, auf der ID.3, ID.4 & Co. hergestellt werden. Bei Ford heißen sie Explorer und Capri. Wer als eingefleischter Volkswagen-Fan nun Trost sucht, der findet ihn vielleicht beim neuen Marken-Botschafter Jason Statham, der mit seinen Transporter-Filmen weltberühmt wurde.

Aber nun zur neuen Generation des Bulli. Den Freund aller Handwerker, Baufirmen und Shuttle-Services gibt es in so vielen Varianten wie noch nie. Als Kastenwagen, als Pritschenwagen mit doppelter Kabine, als Caravelle und als Kombi. Mit zwei Radständen, zwei Fahrzeughöhen, ob Frontantrieb oder Allrad, Automatik oder Schalter – alles ist möglich. Und man kann zwischen allen Antriebsarten wählen. Diesel, Plug-in-Hybrid oder rein elektrisch. Der neue Transporter ist eine eierlegende Wollmilchsau auf vier Rädern. Mehr denn je. Wir haben uns die Elektro-Caravelle für Probefahrten ausgesucht – quasi die edlere Variante des Kombis, wenn es um den Transport von Passagieren geht. Und den klassischen Kastenwagen – und zwar mit einem klassischen Diesel.

Wer den Ford Transit nicht im Detail kennt, der wird die enge Verwandtschaft mit dem VW-Transporter zumindest im Blech nicht bemerken. Im Interieur sowieso nicht, das sieht hundertprozentig nach Wolfsburg aus. Im Vergleich zum Vorgänger, dem T6.1, hat sich die Karosserie um fast 15 Zentimeter auf nun 5,05 Meter Länge gestreckt. Damit passen schon beim kleinen Radstand Gegenstände bis zu einer Größe von 2,60 Meter hinein. Beim langen Kerl, der 5,45 Meter misst, beträgt die Ladelänge stattliche drei Meter und damit 40 Zentimeter mehr als beim Vorgänger. Auch in der Breite hat der neue Bulli zugelegt um 12,8 Zentimeter auf jetzt 2,03 Meter. Bei einer Ladebreite von 1,48 Meter hat sogar eine Europalette Platz. Die Kapazität steigt insgesamt um fünf Prozent: Das heißt beim kurzen Radstand passen 5,8 Kubikmeter hinein, beim langen Radstand sind es 9,9 Kubikmeter.

Wie sieht er aus, der neue Transporter? Ein echter Volkswagen würden wir sagen – die Front mit ihren flachen, serienmäßigen LED-Lichtern und dem verchromten Logo in der Spange oberhalb des Kühlers ist typisch für VW. Und auch im Interieur fühlen wir uns nicht wie in einem Ford. Und schon gar nicht wie in einem Nutzfahrzeug. Dafür sorgen die digitalen Displays. 10,25 Zoll bietet der Tacho, 13 Zoll der Infotainment-Bildschirm. Slider gibt es nicht. Ford sei Dank. Der Gangwahlhebel sitzt am Lenkrad und hat nichts mit dem klobigen Vertreter aus dem VW-Regal zu tun. Überall im Cockpit gibt es reichlich Ablagen, sogar ein zweites Handschuhfach. USB-C-Ladebuchsen verteilen sich ebenfalls großzügig vorne im Cockpit und bei der Caravelle auch im Passagierbereich. Apple Car Play und Android Auto



Mit viel Schwung in die Kurven: Der neue VW-Transporter fährt sich wie ein Pkw. Es gibt ihn als Diesel, als Plug-in-Hybrid oder mit rein elektrischem Antrieb.

VW kaufen, Ford fahren

Zum 75. Jubiläum bringt VW seinen neuen Bulli – unter dem Blech steckt ein anderer Hersteller

Sieht nicht aus wie ein Nutzfahrzeug, ist aber eines: Das Cockpit des neuen VW Bullis ist natürlich voll digital, überall gibt es Ablagen und USB-C-Ladebuchsen.



sind serienmäßig – einfach mit Bluetooth koppeln, schon spiegelt sich das Handy auf dem Bildschirm.

Und los geht's im Diesel-Kastenwagen. Schön, wenn es noch nagelt unter der Motorhaube. Den 2,0 Liter großen Vierzylinder-Selbstzünder gibt es mit drei Leistungsstufen 110, 150 und 170 PS. Letzterer kommt immer mit einer Achtgang-Automatik und beschleunigt den 1,9-Tonner in eher gemütlichen 14 Sekunden von 0 auf 100. So kernig sich der Motor anhört, so fährt sich der an der Front angetriebene Transporter auch. VW oder Ford? Egal, Diesel ist Diesel, und er macht immer noch Spaß.

In diesem Fall geht es schon ab 2.000 U/min ziemlich zügig los. Denn da hat das Drehmoment von 410 Newtonmetern (Nm) schon sein Leistungshoch. Die Lenkung ist ausreichend präzise, das Fahrwerk lässt an der ein oder anderen Stelle das Nutzfahrzeug durchblicken. Etwas anders fühlt sich die elektrische Caravelle an. Federn und Dämpfer wurden offensichtlich etwas komfortabler ausgelegt. Hier kann man wählen zwischen 136, 218 und 286 PS Leistung. Angeschoben wird das Fahrzeug auf der Hinterachse oder mit Allrad. 7,4 Sekunden von 0 auf 100 – da wird aus der Caravelle, die ihren Namen von einem leichten Segelschiff

ableitet, schnell ein fliegender Fisch. Damit die Leistung mit Ladung und Passagieren nicht allzu heftig umspringt, kann man einen elektronischen Begrenzer ordern, der die Kraftentfaltung gesittet umsetzt.

Die Batterie des 2,5-Tonnen schweren Elektro-Bus hat eine Kapazität von 64 kWh – und soll je nach Leistung eine Reichweite bis zu 350 Kilometer bieten. Im Gegensatz zum ID.Buzz (185 kW) kann der elektrische Transporter nur mit 125 kW laden. Das bedeutet laut VW 39 Minuten von zehn auf 80 Prozent. An der Wallbox oder an öffentlichen Stromsäulen sind es 11 kW. Das hohe Gewicht merkt man beim Fahren nicht. Aber so einen Bus bewegt man ja eher entschleunigt. Auch mit dem langen Radstand zeigt sich die Caravelle agil und beim Rangieren kommt ihr ein Wendekreis von 13 Metern zugute. Beim kurzen Transporter sind es nur 11,9 Meter – und damit nur ein Meter mehr als beim aktuellen VW Golf 8.

Nun zu den Werten, die vor allem Handwerker und Lieferanten interessieren dürften. Bei der Zuladung liegt der Transporter durchgehend über der 1-Tonnen-Marke. Der Stromer nimmt 1.038 Kilo auf die Ladefläche, der Diesel 1.326 – und der Plug-in-Hybrid, der erst im ersten Quartal 2026 kommt (2,5 Liter Benziner mit 233 PS), schafft immerhin noch 1.140 Kilogramm. Bei der Anhängelast haben die Ingenieure noch mal 300 zusätzliche Kilo draufgesattelt. So zieht der Diesel Anhänger mit 2,8 Tonnen – beim Stromer sind es stattliche 2.300 Kilogramm. Und last but not least: Das Dach trägt Lasten bis zu 170 Kilo. Das sind 20 Kilo mehr als beim Vorgänger.

Unser Fazit: Ist der VW nun ein Ford oder der Ford ein VW? Diese Frage stellt sich nicht, wenn man mit dem neuen Transporter unterwegs ist. Das Produkt ist gut, die Konzepte ausgereift. Und wenn es ums Geld geht – da ist es egal, wohin es überwiesen wird. Der Grundpreis für den TDI-Kastenwagen startet bei 36.780 Euro. Die Caravelle mit dem kleinen Diesel bei 43.945 Euro. Für die Elektrovarianten werden 46.213 Euro fällig respektive 55.480 Euro für die E-Caravelle. Rudolf Bögel



Blick in den Frachtraum des Bullis: Der Platz zwischen den Radkästen ist so breit, dass auch eine Europalette hineinpasst. Fotos: Volkswagen



Attraktive Leasingraten z. B. für den T-Roc sichern.



T-Roc Life 1.0 TSI OPF 85 kW (116 PS) 6-Gang

Energieverbrauch kombiniert: 5,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 131 g/km; CO₂-Klasse: D.

Ausstattung: Parklenkassistent „Park Assist“ inkl. Einparkhilfe, Notbremsassistent „Front Assist“, Spurhalteassistent „Lane Assist“, Verkehrszeichenerkennung, Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung, Digital Cockpit, Digitaler Radioempfang DAB+, Telefonschnittstelle mit induktiver Ladefunktion, Klimaanlage mit Aktiv-Kombifilter, LED-Scheinwerfer, elektrisch einstell-, anklapp- und beheizbare Außenspiegel, Komfortsitze vorn, Multifunktionslenkrad in Leder u.v.m., **Lackierung:** Ascotgrau

Leasing-Sonderzahlung:	0,00 €	Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Laufzeit:	24 Monate	24 mtl. Leasingraten à	169,00 €¹

Fahrzeugabbildung zeigt ggf. vom Angebot abweichende Sonderausstattungen.

¹ Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für Privatkunden. Zzgl. Auslieferungskosten. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis zum 02.06.2025. Stand 05/2025.



QR-Code scannen und mehr erfahren.

MAHAG

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

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

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

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

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

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

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

mahag_volkswagen

mahag.de

ELEKTROAUTOS

Statt einer Heckscheibe hat der Polestar 4 (rechts) eine Kamera, die für den Fahrer nach hinten blickt. Quasi Live-Schaltel vom Fahrzeugende. Der Polestar 3 hingegen sieht „normal“ aus. Fotos: Polestar



Der ohne Heckscheibe

Mit den Modellen 3 und 4 bringt Polestar zwei elektrische Luxus-SUVs mit bis zu 700 km Reichweite

Zwillingsgeburten sind selten. Auf 1000 Entbindungen weltweit kommen statistisch gesehen zwölf Zwillinge. Aber immerhin 1,6 Millionen erblicken jährlich das Licht der Welt. Noch viel seltener sind Zwillinge in der Autoindustrie. Unter dem Motto „ähnlich aber doch nicht gleich“ hat der schwedisch-chinesische Hersteller Polestar seine voll elektrischen Modelle 3 und 4 vorgestellt. Wer vor den Autos steht, der muss sich schon sehr bemühen, den Unterschied zu finden. Hinten ist es einfacher. Denn der Polestar 4 hat keine Heckscheibe. Kein Witz – hier schaut man mit einer Kamera durch das Heck. Für die einen klingt das ziemlich gewöhnungsbedürftig, die Tekkies unter uns freuen sich über den Fortschritt. Welcher Polestar für wen? Dieser Frage sind wir bei Testfahrten mit den beiden Newcomern nachgegangen.

Der Abwechslung halber nennen wir den Polestar 3 „Bill“ und den Polestar 4 „Tom“. Nach den berühmtesten Zwillingen Deutschlands. Bill und Tom Kaulitz alias Tokio Hotel. So ähnlich sich die beiden auch sind, technisch gesehen haben sie zwei Väter. Während Polestar 3 Bill auf der SPA-2-Plattform basiert, auf der auch der neue Volvo EX90 gebaut wird, steht Polestar 4 Tom auf der SEA-Plattform von Geely. Der eine ist ein waschechtes SUV, der andere ein elegantes SUV-Coupé. Bei Länge und Breite fällt der Unterschied nicht sonderlich groß aus. Bill misst 4,90 Meter, Tom ist um sechs Zentimeter kürzer. Deutlicher wird es bei Fahrzeughöhe und Bodenfreiheit. Nummer 3 ist 1,62 Meter hoch, das Coupé nur 1,53 Meter. Während Bill mit 20 Zentimeter Bodenfreiheit aufwartet, hat Tom nur 16,6 cm. Wer also häufig auf Feld- oder Waldwegen unterwegs ist – für den hat sich die Frage, welches Modell für wen, schon erledigt. Da ist der Polestar 3 die bessere Alternative.

Apropos Gelände – Allrad gibt es gegen Aufpreis. Während die Basismodelle mit einer E-Maschine und Heckantrieb (RWD) auskom-



Schöne Autos, sauber verarbeitet: So fällt das Fazit unseres Autors Rudolf Bögel zu den Polestar-Zwillingen aus.

men müssen, sitzt beim AWD ein zweiter Motor auf der Vorderachse. Bill gibt es in drei Leistungsstufen. Das Single-Motor-Modell hat 290 PS und ein Drehmoment von 490 Nm. Beim Dual Motor sind es 489 PS und 840 Nm. Noch eine Schippe drauf legt Polestar beim Performance-Modell. Es kommt auf 517 PS und 910 Nm. In rasanten 4,7 Sekunden geht es von 0 auf 100. Die anderen brauchen 7,8 und 5,0 Sekunden dazu. Die Reichweiten des 111-kWh großen Akkus liegen beim Hecktriebler bei 700 Kilometer – die leistungsstärkeren Modelle schaffen nur 636

oder 567 Kilometer. Tom gibt es entweder mit 272 (RWD) oder 544 PS (AWD). Letzterer ist der Spurt-König. Mit 3,8 Sekunden lässt er alle anderen Modelle alt aussehen. Der Polestar 4 hat einen 100-kWh Akku. Er soll für 620 respektive 590 km Reichweite gut sein. Beide Batterien sind mit 400-Volt-Technologie ausgestattet. Aufgeladen wird mit 250 oder 200 kW – oder von 10 bis 80 Prozent in zehn Minuten.

Nun zu den schönen Dingen. Das Polestar-Design ist progressiv-minimalistisch, aber es passt zu einem Stromer. Thors Hammer

in den Vorderleuchten lässt die schwedische Handschrift erkennen, genauso wie das Interieur, das skandinavisch kühl, aber trotzdem gemütlich ausfällt Stoffbezüge, Microtec und Kunstleder sind gefällig und gut verarbeitet. Platz gibt es auch mehr als genug, für besonders groß Gewachsene könnte es oben ein wenig knapp werden. Dafür ist die Optik luftig – dank des riesigen serienmäßigen Panoramadachs. In der Mitte des Cockpits schwebt das mittlerweile schon obligatorische Infotainment-Display (14,5 Zoll), das auf dem Google-Betriebssystem läuft und auch ziemlich flott ist. Leider müssen über diesen Bildschirm auch Sitze, Lenkrad und Außenspiegel eingestellt werden, was ziemlich unpraktisch ist. Das ist genauso wie im Volvo EX30. Allerdings hat man bei den Polestars nicht den gleichen Fehler gemacht und auf einen Tacho hinter dem Lenkrad verzichtet. Gott sei Dank gibt es hier ein Mini-Display.

Wie fahren sich Bill und Tom? Je nach Modell flott bis brachial. Vor allem die Dual-Motor-Varianten schieben gewaltig an. Darüber vergisst man glatt das beträchtliche Gewicht der beiden Stromer, was an den riesigen Akkus liegt. Der Polestar 3 bringt knapp 2,6 Tonnen auf die Waage, der Polestar 4 zwischen 2,2 und 2,35 Tonnen. Diese Masse muss man erst einmal bändigen, vor allem in den Kurven. Wir waren mit dem Dual-Motor unterwegs und hatten ein aktives Zwei-Kammer-Luft-Fahrwerk zur Verfügung. Nur bei den RWD-Modellen setzen die Schweden auf ein passives Dämpfersystem mit Spiralfedern. Beeindruckend, wie Bill auch ohne aktive Wankstabilisierung durch die Kurven hetzt. Seitenneigung des Chassis – Fehlanzeige. Alles in allem waren wir mit diesem Fahrwerk, das auf der Hinterachse mit variabler Drehmomentverteilung ausgestattet ist, sehr zufrieden. Auch im RWD-Modell des Polestars 4 arbeiten Dämpfer und Federn straff und trotzdem ziemlich komfortabel. Die Lenkung arbeitet präzise, manchmal ist die Rückmeldung zu schwammig. Aber das sind Petitessen und das ein oder andere lässt sich über Over-the-Air-Updates ja noch nachjustieren.

Unser Fazit zu den Polestar-Zwillingen fällt positiv aus: Schöne Autos, sauber verarbeitet – und vor allen Dingen sind sie zwei Stromer mit Potenzial für die Langstrecke. 600 Kilometer und mehr werden es aber in der Praxis nicht sein. Die angegebenen Verbrauchsdaten mit überwiegend unter 20 kWh auf 100 Kilometer haben wir in jedem Modell gerissen. Bei uns standen zwischen 23 und 24 kWh auf dem Tacho. Hoch liegen auch die Preise. Der günstigste Polestar 3 startet bei 74.590 Euro – die Performance-Variante mit Dual Motor kostet 88.190 Euro. Der Basis-Polestar 4 ist günstiger und liegt bei 57.900 Euro. Wer mehr Power haben will, der muss noch mal 12.000 Euro drauflegen für den Twin-Motor. Alles in allem keine Schnäppchen, aber schließlich hat man Bill und Tom ja auch im Luxus-Segment platziert.

Rudolf Bögel



Pur und minimalistisch sieht es im Inneren der beiden Polestars aus. Neben dem riesigen Infotainment-Display gibt es einen kleinen Digital-Tacho für die nötigsten Fahr-Informationen wie etwa die Geschwindigkeit.

V O L V O



Der Volvo XC60 Black Edition.

Unser schwedisches Kompakt-SUV für Ihr Business.
Jetzt als ausdrucksstarkes Sondermodell.

Exklusive schwarze Designelemente, dunkles Interieur und wertige Ausstattung.
Der Volvo XC60 im markanten Look bietet Ihnen ein dynamisches Fahrerlebnis.

IM GESCHÄFTSKUNDEN-LEASING FÜR

299 €/Monat¹
(netto)

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Volvo XC60 B5 AWD Mild-Hybrid Benzin Plus Black Edition, 184 kW (250 PS); Kraftstoffverbrauch 8,0 l/100 km; CO₂-Emission 179 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); CO₂-Klasse G.

¹ Ein Gewerbekunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC60 B5 AWD Mild-Hybrid Benzin Plus Black Edition, 8-Gang Automatikgetriebe, Benzin, Hubraum 1.969 cm³, 184 kW (250 PS). Monatliche Leasingrate 299,00 Euro, Vertragslaufzeit 24 Monate, Laufleistung pro Jahr 5.000 km, Leasing-Sonderzahlung 0,00 Euro. Angebot zzgl. Überführungskosten in Höhe von 1.050 Euro, zzgl. Zulassungskosten und zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 30.06.2025. Ausgeschlossen sind spezielle Kundengruppen wie z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

Ein Angebot der Auto Eder Gruppe

scanAutomobile

scanAutomobile GmbH
Rosenheimer Str. 52 • 83059 Kolbermoor
Tel.: 08031/ 900 80 -0
www.scanautomobile.de

AUTOHAUS MÜNCHEN

Autohaus München, Znl. der scanAutomobile GmbH
Kreillerstraße 217 • 81825 München
Telefon: 089/ 4445378-0
www.autohaus-muenchen.de

AUTO EDER MIESBACH

Auto Eder Miesbach, Znl. d. Auto Eder GmbH
Wendelsteinstr. 8 • 83714 Miesbach
Tel. 08025/ 29 39 -0
www.autoeder-miesbach.de

AUTOHAUS KIRCHSEEON

Autohaus Kirchseeon, Znl. d. Auto Eder GmbH
Am Marterfeld 1 • 85614 Kirchseeon
Tel. 08091/ 54 -0
www.autohaus-kirchseeon.de

AUTO EDER TRAUNSTEIN

Auto Eder Traunstein, Znl. d. Auto Eder GmbH
Wimpasinger Str. 7 • 83278 Traunstein
Telefon: +49 (0)861/ 90 990 -0
www.autoeder-traunstein.de

HARTMANN KEMPTEN

Auto Hartmann GmbH
Im Moos 3 | 87435 Kempten
Tel.: 0831/960460-0
www.autohaus-kempten.de

PEDELECS

Stärker, smarter, leichter

Die E-Bike-Branche will in der kommenden Saison mit neuen Antrieben, höherer Reichweite und mehr Vernetzungs-Möglichkeiten überzeugen

Dem gewaltigen E-Bike-Boom im Zuge der Corona-Krise folgte 2024 eine deutliche Ernüchterung. Die Lager waren voll, die Nachfrage ging deutlich zurück. Diverse Insolvenzen offenbarten das Dilemma. Doch 2025 soll es wieder aufwärts gehen. Eine Verschärfung des Angebots statt immer neuer Pedelec-Kategorien und -Unterkategorien ist das Gebot der Stunde. Zudem versuchen die Hersteller, mit frischen Antriebskonzepten Marktanteile zu ergattern. So wie Marktführer Bosch. Dessen neuer Gen5-Antrieb ist zwar nicht der ganz große Wurf, den viele Marktbeobachter erwartet hatten. Aber der etwas leichtere E-Motor mit nach wie vor 85 Newtonmeter (Nm) und die leichteren und trotzdem gehaltvolleren Akkus mit 600 und 800 Wattstunden (Wh) plus die praktische Aufsteck-Zusatzbatterie mit 250 Wh sind ein Schritt in die richtige Richtung. Für Kaufinteressenten sind die Gen4-Räder der 2024er-Produktion besonders interessant: Die können fast genauso viel wie die 25er, sind aber deutlich günstiger zu kriegen – die Lager müssen leer werden.

Deutlich erkennbar ist dieses Jahr, dass die Vormachtstellung von Bosch schwieriger zu verteidigen sein dürfte als bisher. So ist mit Amflow ein neuer Wettbewerber aufgetaucht, der mit dem neuen Antrieb des Drohnen-Spezialisten DJI die Vormachtstellung bei den Mittelmotor-Systemen reklamiert. Erste Tests in der Fachpresse bestätigen, dass der kleine, leichte und leise E-Motor



Pedelec-Neuling Amflow hat in seinen zwei E-MTBs den neuen Antrieb von Drohnen-Spezialist DJI verbaut. Foto: Amflow

mit seinen im Boost-Modus bis zu 120 Nm und die extrem kurzen Akku-Ladezeiten zu überzeugen wissen. Bisher gibt es den Antrieb aber nur in zwei Modellen ab rund 6.500 Euro. Noch Zukunftsmusik ist der nur 1,2 Kilo leichte und trotzdem muntere 60 Nm



Der ZF-Mittelmotor namens Centrix ist extrem kompakt und kräftig. Foto: ZF

liefernde Motor im nur zehn Kilo wiegenden Urtopia Titanium Zero, das auf der CES in Las Vegas Premiere feierte. Und dann gibt es ja auch noch den neuen Mittelmotor Centrix von ZF, der extrem kompakt und kräftig ist (90 Nm, 600 Watt). Er ist bereits im E-MTB-Fully Raymon Ultra zu haben.

Einfach nur von A nach B fahren – das ist vielen Pedelec-Piloten nicht mehr genug. Sie wollen smarte Funktionen nutzen, Routen aufzeichnen, elektronisch ihre zwischenmenschlichen Kontakte pflegen und so angenehme Features wie Over-the-Air-Updates und Keyless-Systeme nutzen. Neu bei Bosch ist die Möglichkeit, den teuren Akku zu schützen: Dank Battery Lock wird bei einem geklauten Akku nach dem Einbau in ein anderes Bike dessen Motorunterstützung

dauerhaft deaktiviert und das gesamte E-Bike damit unbrauchbar. Die Funktion ist allerdings an ein Abo gekoppelt. Natürlich werden die Pedelecs 2025 auch sicherer. Etwa mit Hilfe der jetzt erlaubten Blinker, mit neuen ABS-Systemen und verbesserten Beleuchtungsanlagen. Die passen bestens auch an



Das Urtopia Titanium Zero mit neuem 60-Nm-Antrieb wiegt nur zehn Kilo. Foto: Urtopia

die steigende Zahl der Generalisten unter den Elektrobikes. Das Segment der möglichst vielseitig einsetzbaren Gefährte wächst in diesem Jahr deutlich. Schließlich können etwa stabile E-SUV sehr variabel als Alltags-Pendelbike, Lastesel für den Einkauf und als Reise- und Ausflugsrad eingesetzt werden.

Rudolf Huber



Der Gen5-Antrieb von Bosch bietet auch einen Zusatz-Akku für die Trinkflaschen-Halterung. Foto: Huber

Maserati auf Eis

Wie gut kommt ein Elektro-SUV wie der Grecale mit winterlichen Bedingungen zurecht?

Schnell wie der Blitz – aber ganz ohne den dazugehörigen Donnerhall. Damit macht der Maserati Grecale Folgore seinem Namen alle Ehre. Denn das italienische Folgore heißt auf gut Deutsch Blitz. Und der ist wiederum das Symbol für die elektrifizierten Modelle der edlen Sportwagenbauer aus Modena. Ein Blitz, der leise über die Straßen flüstert – und mit der Kraft zweier E-Maschinen unglaubliche 558 PS und das satte Drehmoment von 850 Newtonmeter (Nm) auf den Asphalt bringt. Dass der 2,5-Tonnen schwere Koloss auch bei Eis und Schnee trotzdem beherrschbar bleibt – das wollte uns Maserati bei schon länger zurückliegenden Wintertestfahrten im auf 1.816 Meter hoch gelegenen italienischen Wintersport-Ort Livigno demonstrieren. 400 Kilogramm wiegt der Blitz mehr als sein V6-Benziner-Kollege – und das nötigt uns schon gleich Respekt ab. Wenn 2,5 Tonnen ins Rutschen kommen ... die fängst Du nie



mehr auf. Denken wir. Und ab geht es auf die präparierte Piste, zunächst einmal mit dem Instruktor von Maserati. Beruhigend sind schon mal die großen Schneehaufen am Rand der Strecke. Aber darin versenken möchten wir das 111.422 Euro teure Auto später natürlich nicht. Wäre ja schon ziemlich peinlich. Und eigentlich sieht das alles gar nicht so schwer aus. Zumindest

vom Beifahrersitz aus. Wenn das Heck ausbricht und wie beim Skifahren um die Kurven wedelt. Nur mit zwei energischen Lenkbewegungen fängt der Instruktor die hintere Partie wieder auf. „È solo una questione di coraggio“ – alles eine Frage des Mutes, sagt unser italienischer Freund. Und schickt uns auf die Piste. In den ersten Runden fahren wir mit der elektronischen Stabilitätskontrol-

le (ESC). Und behalten tatsächlich die Kontrolle, dank der Assistenten, die im Hintergrund arbeiten. Der 4,87 Meter lange Koloss bewegt sich wie auf Schienen in den Kurven. Automatisch nimmt das Maserati Stability Programm Geschwindigkeit heraus, wenn die Gefahr besteht, dass der Grecale hinten ausbricht. Und die aktive Drehmomentverteilung des Allradantriebs sorgt für Traktion und stabiles Fahrverhalten. Also mehr Zug auf der Vorderachse und weniger Power von der Hinterachse. Schon ein paar Runden später wagen wir uns mit dem ausgeschalteten ESC auf die Strecke. Was man nur auf abgesperrtem Terrain tun sollte. Also rein in die Kurve, Gas geben, scharf einlenken – und schon kommt Bewegung ins Heck. Schnell gegenlenken, da hinschauen, wohin man fahren möchte, mit dem Gaspedal spielen und schon fliegen wir über die glatte Piste. Schön kontrolliert, aber eben unkontrolliert. Erinnert uns an früher. Als wir beim ersten Schneefall mit unseren Autos auf die Parkplätze fuhren und mit der Handbremse das Driften übten. Unser Fazit: Die Demonstration von Maserati war beeindruckend. Wenn es wieder Winter gibt – mit dem Grecale Folgore ist das kein Problem.

rdf

Kerniger Diesel, knackiges Fahrwerk

Beim Facelift des CX-60 verzichtet Mazda auf kosmetische Korrekturen, verbessert aber die Technik

Nicht mehr alt, aber auch noch nicht ganz neu – für die Autoindustrie ist das Facelift in der Mitte eines Modellzyklus eine gute Gelegenheit, den Verkauf noch mal zu stimulieren. Facelifts gibt es in allen möglichen Ausführungen. Hier ein größerer Kühlergrill, dort ein neuer Stoßfänger – oft ist es reine Kosmetik. Nicht so bei Mazda. Der Autohersteller, der vieles anders macht – er macht auch hier alles anders. Nämlich nichts. Zumindest optisch. Der neue Mazda CX-60 sieht exakt so aus wie sein Vorgänger. Sowohl innen als auch außen. Es gibt auch keine neuen Motoren – aber am Fahrwerk haben die Techniker gebastelt, weil die Kundschaft damit nicht ganz zufrieden war. Und an der Ausstattung haben sie gefeilt, mit zwei neuen Linien. Geliftet hat Mazda am Ende aber dann doch noch etwas Entscheidendes. Die Preise. Sie haben den Aufzug nach oben genommen. Nach wie vor gibt es das SUV mit zwei Motorisierungen. Als Plug-in-Hybrid und als Diesel mit Mild-Hybrid-Antrieb. Den 3,3 Liter großen Reihensechszylinder kann man in zwei Leistungsstufen ordern – mit 200 oder mit 254 PS.



Qualität und Verarbeitung sind bei Mazda meistens top. Mit diesem Interieur tritt der CX-60 gegen die Premium-Konkurrenz an.

Das Drehmoment liegt bei 450, respektive 550 Newtonmeter (Nm). Der eine hat nur Hinterrad-Antrieb, das stärkere Aggregat arbeitet mit Allrad. Immer mit an Bord ist eine 17 PS starke E-Maschine. Wer zartfühlend mit dem Gaspedal umgeht, sollte mit Verbräuchen unter sechs Litern hinkommen – das ist dann aber auch ziemlich spaßbefreit. Sonst sind es sieben bis acht Liter nach unserer Erfahrung. Auf 327 PS Systemleistung (500 Nm Drehmoment) bringt es der Plug-in-Hybrid (PHEV). Er besteht aus einem 2,5-Liter Benziner und einer E-Maschi-



Der Mazda CX-60 macht auch abseits der Straßen eine gute Figur. Mit Allrad und erhöhter Bodenfreiheit ist er geländetauglich.
Fotos: Mazda

ne mit 175 PS. Angetrieben wird der PHEV auf allen vier Rädern. Die Batterie hat eine Kapazität von 17,8 kWh, damit soll das SUV über 60 Kilometer weit kommen im rein elektrischen Betrieb. Der Verbrauch liegt laut WLTP-Norm rein rechnerisch bei 1,4 Litern auf 100 Kilometer, dann ist aber auch der Akku platt. In flotten 5,8 Sekunden spurtet der Plug-in-Hybrid auf 100 km/h, der große Diesel benötigt dafür 7,4 Sekunden. Das sind ordentliche Werte für das 4,75 Meter lange Schiff, das je nach Bereifung und Ausstattung zwischen 1,9 und 2,1 Tonnen wiegt.

So weit so gut – so weit alles beim Alten. Neu ist die Fahrwerksabstimmung. So manchem Kunden war sie wohl zu hart. Um Fahrstabilität und Lenk-Präzision in den Kurven zu erhöhen, hat Mazda neue Achsschenkel und straffere Stoßdämpfer an der Vorderachse eingebaut. An der Hinterradaufhängung kommen weichere Federn und ebenfalls straffere Dämpfer zum Einsatz, der Querstabilisator wurde entfernt. Dadurch soll der CX-60 neben einem

neutraleren Fahrverhalten auch mehr Traktion aufweisen. Tatsächlich kam uns das Facelift komfortabler vor als der Vorgänger – eine Sänfte ist der CX-60 aber immer noch nicht. Größere Straßenbuckel wie Tempo-Schwellen sollte man piano überfahren, sonst schüttelt es die Passagiere durch wie einen ordentlich gemixten Martini. In selbigem fällt ein dicker Wermutstropfen, wenn man sich die Preise ansieht. Die Basis-Ausstattung „Prime Line“ kostet beim PHEV 48.890 Euro, der schwächere Diesel kommt auf 50.850 Euro. Bei der nächsthöheren Ausstattungsvariante „Exclusive Line“ stößt dann auch noch der große Diesel D254 zur Truppe. Auf seinem Preisschild stehen mindestens 55.850 Euro.

Unser Fazit: Zeitlos elegantes Design trifft kernigen Diesel mit knackigem Fahrwerk. Und das Auge fährt auch mit: Von den Materialien und der Verarbeitung hat sich Mazda ganz oben platziert. Der CX-60 bietet viel, ist kein Schnäppchen, trotzdem bleibt das SUV eine günstige Alternative im Premium-Segment. rdf

AUTO BILD ALLRAD
DES JAHRES 2025

Ausgezeichnet für beides: Preis und Leistung.

Der neue Subaru Forester.

Mehr über den neuen Forester erfahren:



AUTO BILD ALLRAD¹ zeichnet den neuen Forester als Allradauto 2025 in der Kategorie Preis-Leistungs-Verhältnis aus.

Weil er mit Qualität ebenso überzeugt wie mit einer umfangreichen Serienausstattung – inkl. dem permanenten symmetrischen Allradantrieb, der effizienten SUBARU e-BOXER-Hybrid-Technologie, der neusten Version des Fahrerassistenzsystems EyeSight², modernstem Infotainment und vielem mehr.

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

Forester e-BOXER 2.0ie: Energieverbrauch (l/100 km) kombiniert: 8,1; CO₂-Emission (g/km) kombiniert: 183; CO₂-Klasse: G.

Abbildung enthält Sonderausstattung. ¹ AUTO BILD ALLRAD (Ausgabe 22/2025) / AUTO BILD ALLRAD Redaktionspreis 2025 / Gewinner in der Kategorie Preis-Leistungs-Verhältnis. ² Die Funktionsfähigkeit des Systems hängt von vielen Faktoren ab. Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen. ³ Anhängelast gebremst bis 8 % Steigung nach Anhängelasterhöhung gegen Aufpreis.

Weltgrößter Allrad-PKW-Hersteller

Weitere Preis-Leistungs-Argumente:

- **Serienmäßig** X-Mode und 220 mm Bodenfreiheit
- **Serienmäßig** bis zu 1.731 Liter Laderaumvolumen und bis zu 2.055 kg³ Anhängelast

www.subaru.de



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

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

Auto Gruber Dachau e.K.
Kopernikusstraße 23, 85221 Dachau
Tel.: 08131 321717
www.auto-gruber-dachau.de

Autohaus Vodermayr GmbH
Innstraße 70, 83022 Rosenheim
Tel.: 08031 30070
www.vodermayr.de

ALLTAGSTESTS



Der Herr der Straße

Der GT2 Stradale von Maserati ist mehr als eine Bella Macchina

Einer von 914. So viele Exemplare wird es von diesem Auto geben. Was heißt hier schon Auto? Viel zu profan. Es ist ein Super-, vielleicht sogar ein Super-Super-Sportwagen. Über 300.000 Euro teuer und limitiert – der Maserati MC20 GT2 Stradale. Ein Rennwagen mit Straßenzulassung, einer der letzten seiner Art. Weil Verbrenner. Und wir konnten ihn fahren – auf der Straße und auf der Rennstrecke. Warum 914 Exemplare, warum die Plakette „1 of 914“ in der Mittelkonsole? Wenn man die Zahlen in einem Rutsch liest, ergibt sich 1914. Und das war das Geburtsjahr der italienischen Sportwagenmarke. Über 112 Jahre

auf Tempo 100. Was für eine Maschine! Bella Macchina sagen die Italiener dazu – und wie im herkömmlichen MC20 auch kann man sie durch eine Glasscheibe im Heck bewundern. Der GT2 Stradale ist wie der Name schon sagt, die Straßen-Version des Rennwagens. Mit ihm kehrte Maserati erfolgreich in den Motorsport zurück.

Aus dem Rennsport stammt auch die Aerodynamik des MC20 Stradale. Sie wurde kompromisslos auf Fahrstabilität ausgerichtet und auf Abtrieb. Bis zu 500 Kilogramm „Downforce“ bringen Spoiler und Heckflügel auf die Straße. Damit pappt der Sportwagen wie Uhu auf der Straße. Natürlich erst bei hoher Geschwindigkeit. Top-Tempo des Stradale sind 324 km/h. Ein Wert, den man nur auf der Rennstrecke erreicht. Hier im Autodromo di Modena schaffen wir diese Endgeschwindigkeit nicht. Aber darauf kommt es ja auch nicht an. Hier geht es darum, wie agil und sauber der MC20 durch die elf Kurven saust. Und das ist in der Tat beeindruckend. Runde um Runde schnüren wir durch den zwei Kilometer langen Rundkurs und gewinnen immer mehr Sicherheit.

Das hat Suchtfaktor. Aber auch auf der Straße liefert der MC20. Heißt ja nicht von ungefähr Stradale. Das Fahrwerk verfügt über einstellbare Dämpfer und Stabilisatoren. Damit ist der Sportwagen für alle Anforderungen gerüstet. Hart und kompromisslos für die Rennstrecke aber auch komfortabel genug für den Alltag, sofern es so etwas gibt für MC20-Besitzer. Schwer vorstellbar, dass man damit täglich zur Arbeit pendelt. Im GT-Modus jedenfalls wird aus der Bestie eine handzähne Hauskatze. Gechillt cruisen wir über die überfüllte Autostrada del Sole. Das Brüllen des Motors wird zu einem leisen Säuseln begleitet vom sanften Pfeifen der Turbos. Wir fühlen uns so, als ob wir in einer Limousine sitzen würden und sagen: Mission erfüllt. Der GT2 Stradale ist ein beeindruckend schöner Wagen für alle Gelegenheiten. Wer eines der 914 Exemplare ergattern will, muss aber über ein ausreichend gedecktes Bankkonto verfügen. Los geht es erst ab 310.000 Euro.

Das hat Suchtfaktor. Aber auch auf

der Straße liefert der MC20. Heißt ja nicht von ungefähr Stradale. Das Fahrwerk verfügt über einstellbare Dämpfer und Stabilisatoren. Damit ist der Sportwagen für alle Anforderungen gerüstet. Hart und kompromisslos für die Rennstrecke aber auch komfortabel genug für den Alltag, sofern es so etwas gibt für MC20-Besitzer. Schwer vorstellbar, dass man damit täglich zur Arbeit pendelt.

Im GT-Modus jedenfalls wird aus der Bestie eine handzähne Hauskatze. Gechillt cruisen wir über die überfüllte Autostrada del Sole. Das Brüllen des Motors wird zu einem leisen Säuseln begleitet vom sanften Pfeifen der Turbos. Wir fühlen uns so, als ob wir in einer Limousine sitzen würden und sagen: Mission erfüllt. Der GT2 Stradale ist ein beeindruckend schöner Wagen für alle Gelegenheiten. Wer eines der 914 Exemplare ergattern will, muss aber über ein ausreichend gedecktes Bankkonto verfügen. Los geht es erst ab 310.000 Euro.

rdf



Der große Heckflügel ist das Erkennungsmerkmal des MC20 GT2 Stradale. Ein Rennwagen, der auch auf die Straße darf und über 300.000 Euro kostet. Fotos: Maserati

später kämpft sie ums Überleben. Mittlerweile Teil der Stellantis-Familie haben die Sportwagenbauer aus Modena vor ein paar Jahren so etwas wie die letzte (Finanz-)Spritze bekommen, um endlich wieder in die Erfolgszone zu kommen. Mit dem Geld haben sie in Modena einen neuen V6-Benziner mit dem Namen Nettuno entwickelt. Der Gott der Meere und sein Dreizack – sie stehen für ein Mittelmotor-Konzept mit mittlerweile 640 PS und 720 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Signifikant ist die aus der Formel 1 entlehnte Vorkammer-Zündung, die für eine schnellere Entfaltung des Drehmoments sorgt.

Die selbst entwickelte V6-Maschine hat lange Jahre der Schmach getilgt, als Maserati-Modelle nur Kostgänger bei Ferrari waren, wenn es um den Antrieb ging. Der Biturbo-Nettuno war so etwas wie die Befreiung von der Fron. Im GT 2 Stradale werkelt er fast unangetastet (zehn PS mehr als die Serienversion) und kapapultiert den MC20 in 2,8 Sekunden von 0

Upsizing

Mazda macht die Motoren im Kompaktsegment wieder größer

Es ist eines der wichtigsten Modelle für Mazda Deutschland – das kompakte SUV CX-30. Wir haben das brandneue Facelift getestet.

Was sofort auffällt: Das Auto fährt sich so leise wie eine Luxuslimousine. Natürlich ist der knapp 4,40 Meter lange Mazda ordentlich gedämmt, die Ruhe geht aber hauptsächlich auf das Konto des neuen Motors. Upsizing statt Downsizing lautet die Devise neuerdings bei den Japanern. Und so hat man sowohl bei der Limousine als auch beim SUV die alte Zweiliter-Maschine entfernt und durch einen 2,5 Liter großen Vierzylinder-Benziner ersetzt. Er ist 140 PS stark und glänzt durch seine fast vibrationsfreie Lauf-ruhe und durch sein schon früh einsetzen-des maximales Drehmoment von 238 Nm, das zwischen 2.000 und 3.000 U/min anliegt. Das heißt: Ein Hochdrehen des Motors ist gar nicht nötig, man hat schon im leisen unteren Drehzahlbereich ausreichend Power zur Verfügung.

Dank Zylinderabschaltung und Mild-Hybrid-System mit einem elektrischen Startergenerator soll der Motor nicht mehr als sechs Liter brauchen. Das kommt hin, meinen wir, sogar im spritintensiven Kurzstreckenverkehr haben wir nicht mehr als 6,5 Liter gebraucht.



Zeitlos schön – und deshalb auch unverändert beim Facelift: der Mazda CX-30. Foto: Mazda

Lenkung und Fahrwerk haben uns ebenfalls gefallen, genauso wie das Getriebe mit seiner knackigen Schaltkulisse. Nicht wundern: Mazda hat tatsächlich noch Handschalter im Angebot für alle Autofahrer, die das noch beherrschen. Nicht viel getan hat sich bei der Optik des kompakten SUVs, sieht man einmal vom überarbeiteten Kühlergrill und den neuen LED-Scheinwerfern nebst Rückleuchten ab. Neu im Cockpit ist die Navigation mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und die Amazon-Sprachassistentin Alexa.

Unser Fazit: Der Mazda CX-30 ist mehr als ein solides Auto. Vor allem für einen Preis von 30.000 Euro. Er sieht gut aus und bietet viel Fahrspaß ganz unter dem Motto: Upsizing statt Downsizing.

rdf

Wohnen oder fahren?

Der BMW M8 kostet so viel wie ein Appartement

Was kann man sich für knapp 200.000 Euro in München kaufen? Zum Beispiel eine 30 Quadratmeter große Eigentumswohnung mit Balkon und Tiefgaragen-Stellplatz in Mittersending. Abstellen könnte man darauf einen fast genauso teuren BMW M8 Competition Grand Coupé.

Diesen Vergleich im Kopf setzen wir uns mit einer gewissen Ehrfurcht an das Steuer des weiß-blauen Luxuskreuzers. Weiß-blau im übertragenen Sinne natürlich für seine Herkunft aus Bayern. Lackiert ist die viertürige, etwas über fünf Meter lange Limousine hingegen in „Isle of Man Grün Metallic“, was dem Auto ein gewisses Understatement verleiht. Nur die Sportabgasanlage mit den vier Endrohren verrät, dass es sich um ein

ganz besonderes Auto handelt. Angetrieben wird das Coupé nämlich von einem 4,4 Liter großen Achtzylinder-Motor mit doppelter Turboaufladung: Macht 625 PS und ein Drehmoment von 750 Newtonmeter (Nm). Mit Allrad und Automatik marschiert der elegante BMW in 3,2 Sekunden von 0 auf 100. Wenn es sein muss, in etwas über zehn Sekunden sogar von 0 auf 200. Die Musik dazu liefern die vier Endtöpfe, die meistens eher zurückhaltend grollen und brollen.

Besonders beeindruckend ist die Kraftentfaltung. Die 750 Nm Drehmoment sind nämlich schon bei 1.800 U/min voll da und halten hitverdächtig bis 5.860 U/min an. Satte Leistung, die auch noch lange das hohe Niveau hält – so fühlt sich überlegenes Fahr-Gefühl an. Souverän ist der M8 aber auch noch aus anderen Gründen: Da kommt die perfekte Fahrdynamik dazu, die präzise Lenkung und der saubere Federungskomfort. Das ist Freude am Fahren! Aber auch eine, die viel kostet. Wir füllen ab sofort ein Zusatzkästchen auf unserem Lottozettel aus. Für eine kleine Eigentumswohnung in München und für das BMW M8 Competition Coupé. Lange gibt es die Dinosaurier des Verbrenner-Zeitalters ohnehin nicht mehr.

rdf



Elegant mit eingebautem Understatement: Das BMW M8 Competition Coupé mit Isle-of-Man-Lackierung. Foto: BMW

Kia EV3 – wie gut ist das „Car of the Year“?

Das Elektro-SUV bietet eine Reichweite von 600 Kilometern

Kia zeigt Kante. Der neue Kompakt-Stromer EV3 ist ein Auto mit Charakter. Aber mit der Lackierung „Aventurin Grün Metallic“ waren wir der Star in unserer Straße. Gerade eben zum „World Car of the Year“ gewählt, waren wir gespannt, was der neue Koreaner so draufhat. Rekordverdächtig in dieser Fahrzeugklasse ist jedenfalls schon mal die Reichweite: Mit dem größeren Akku von 81,4 kWh netto (der kleinere hat 58,3 kWh) sollen sogar bis zu 605 Kilometer drin sein (beim kleineren 436 km). Mit unserem Testverbrauch von knapp über 17 kWh wären wir daran allerdings schon gescheitert. Dabei haben wir den an der Front mit einem 204 PS starken

Motor angetriebenen EV3 nicht einmal gehetzt. Realistisch sind gute 400 Kilometer, was zusammen mit einer Ladeleistung von bis zu 128 kW (DC) zumindest bedingte Langstreckentauglichkeit bedeutet. In rund 30 Minuten soll der Akku von zehn auf 80 Prozent geladen sein, an der Wallbox dauert es zwischen fünf und sieben Stunden. Die Lenkung ist präzise, bietet aber zu wenig Rückmeldung von der Straße. Federn und Dämpfer haben das stattliche Gewicht von knapp 1,9 Tonnen ganz gut im Griff. Nur bei ausgeprägten Straßenunebenheiten wippt das 4,30 Meter lange Auto nach. Das kann recht unangenehm sein.

Das Cockpit besteht aus zwei 12,3 Zoll großen Displays für Tacho und Infotainment, dazwischen klemmt sich ein fünf Zoll großer Bildschirm für die Klimaanlage. Alles gut zu bedienen. Platz gibt es genug: Vier Leute sitzen sehr bequem vorne und einigermaßen bequem hinten. In den Kofferraum passen 460 bis 1.251 Liter. Ein schöner Gag ist der herausziehbare Tisch in der Mittelkonsole. Eine Arbeitsplatte für den Laptop, wenn das Auto aufgeladen wird. Die Preise starten bei 35.990 Euro. rdf



Das Design des Kia EV3 nimmt die Linie des großen Bruders EV9 auf. Foto: Kia



Aston Martin: Zwölf Zylinder – ein Genuss

Der neue Supersportwagen Vanquish der britischen Sportwagenschmiede will Ferrari die Stirn bieten

So frech muss man erst einmal sein. Aston Martin trotzt allen Trends dieser Zeit und entwickelt einen reinen 12-Zylinder-Benziner noch mal von (fast) Null auf neu. Das Ergebnis sind 835 PS und 1.000 Newtonmeter Drehmoment. Ein exklusives Vergnügen, eingebaut im neuen Aston Martin Vanquish. Wollen wir mal spekulieren: Der neue James Bond ist noch nicht mal gedreht – aber der Dienstwagen des Leinwand-Spions

löst sich jedoch schnell in Wohlgefallen aus. Weil der Vanquish eben kein geschmacklos-opulentes Neureichen-Statement ist, sondern schlicht und einfach ein superschöner Sportwagen. Punkt! Wir streicheln die nicht enden wollende Motorhaube mit einem verliebten Blick und lassen uns vom Heck beeindrucken, das so jäh abfällt wie die legendären Kreideklippen von Dover. Jeweils sieben Heckleuchtenstreifen auf jeder Seite sorgen für ein luftiges Lichtdesign, während die vier Auspuff-Endrohre zeigen, worum es hier wirklich geht. Um Power und Performance. Zuständig dafür ist der Zwölfzylinder-Benziner, der in einer illustren Liga antritt: Von Porsche 911 Turbo S bis hin zum Lamborghini Revuelto. Die Drei muss hier stehen, die Zwei wäre besser. Gemeint ist der Sprint von 0 auf Tempo 100. Der Aston Martin erledigt das Ganze in 3,3 Sekunden. Ein ordentlicher Wert, allerdings nicht tauglich für die Spitzenplatzierung. Hat der Vanquish aber auch gar nicht nötig. Hier geht es um das Gefühl. Große Gefühle, um genau zu sein. Die Beschleunigung des 5,2 Liter großen Motors, der komplett ohne elektrische Unterstützung auskommt, fühlt sich agil und frech an. Dazu wurde das alte Aggregat umfassend überarbeitet. Neu sind die beiden Turbolader, die nicht so träge sind wie die Vorgänger und um 15 Prozent höhere Drehzahlen erreichen. Für mehr Leistung sorgen auch die neuen Einspritzdüsen und die überarbeitete Ansaug- und Auspuffanlage. Übertragen wird die Kraft ausschließlich über die Hinterachse. Das ist Spaßgarantie pur. Stell Dir vor: 835 Pferde schieben gleichzeitig an! Was für eine unbändige Kraft, von hinten heraus. Stampede. Alles rennt, rettet, flüchtet vor dieser Urgewalt. Umgesetzt wird diese Power vergleichsweise kultiviert. Begleitet von vier Solisten der Abgasanlage. Mal nur grummelnd, dann bedrohlich grollend und schließlich trompetend, wenn der Aston Martin alles auf eine Karte setzt. Unser Fazit: Selten war Sportwagenfahren so schön und so aufregend. Da kann sich auch Ferrari warm anziehen. rdf



Fünf Meter pure Eleganz: Der Vanquish ist vom Scheitel bis zur Sohle ein Gentleman – auch beim luxuriösen Interieur. Fotos: Aston Martin

stunden schon mal bereit. Seit über 60 Jahren rüsten die Briten nämlich das Agenten-Epos aus. Und beweisen eindrucksvoll, dass „Der Hauch des Todes“, der so kleine Sportwagenbauer wie Aston Martin umweht, immer wieder nach hinten verschoben wurde. „Stirb an einem anderen Tag“ heißt es seit ein paar Jahrzehnten in der Firmenzentrale in Gaydon (Grafschaft Warwickshire) – und sollte die neue Modell-Offensive, in welcher der Vanquish eine besondere Rolle spielt, auch noch erfolgreich sein, dann reden wir von „Keine Zeit zu sterben.“ Genug der Wortspiele – ab in den neuen Vanquish, der maximal 1.000 Mal gebaut wird pro Jahr und eine exklusive Klientel erreichen soll. Die Ansprüche jedenfalls sind hoch: So luxuriös wie ein Rolls Royce, so sportlich wie ein Lamborghini. Das Bankkonto sollte deshalb adäquat gefüllt sein. Ab 386.000 Euro geht es los. „Oh Mann!“, denken wir als der Supersportwagen oder Ultra-Luxus-GT vom Tieflader rollt. „So viel Geld haben wir noch nie vor der Haustüre geparkt.“ Das mulmige Gefühl

Audi e-tron GT: Jetzt mit 600 km Reichweite

Auch die Leistung steigt beim Facelift der Luxus-Limousine



Nur leichte Retuschen am Blechkleid: das Facelift des Audi e-tron GT. Foto: Audi

Von wegen „den Trend verschlafen“! Zumindest was leistungsstarke Limousinen angeht, da muss sich die deutsche Auto-Industrie nichts vorwerfen lassen. Vor allem nicht der VW-Konzern. Schon 2020 ging der Porsche Taycan an den Start, ein Jahr später folgte der baugleiche Audi e-Tron GT. Letzterer hat Ende 2024 ein optisch dezentes, technisch aber aufwendigeres Facelift erhalten. Wie fährt sich der viertürige Ingolstädter mit den beiden E-Motoren? Völlig ohne Nebengeräusche! Was man von einem Auto mit 679 PS (S e-tron GT Quattro), 856 PS (RS) oder gar 925 PS (Performance) so nicht erwarten würde – wäre

es ein Verbrenner. So fehlt beim Beschleunigen vielleicht ein wenig die Emotion: Keine Soundkulisse, keine Schaltvorgänge – das ist (noch) ungewohnt. Die drei Varianten des Gran Turismo werden allesamt mit Allrad angetrieben, auf den beiden Achsen sitzt jeweils eine E-Maschine. Ausreichend Power hat schon das Basismodell – immerhin geht es mit 895 Nm Drehmoment in Sinne schwindenden 3,4 Sekunden von 0 auf 100. Das haben wir zwar ausprobiert – aber entspanntes kraftvolles Gleiten macht mit dem e-tron GT entschieden mehr Spaß. Zusammen mit der Leistung haben die Ingolstädter auch die Reichweite der 97 kWh großen Batterie (netto) erhöht. So soll man rund 600 Kilometer weit kommen bei einem Verbrauch von 18 kWh. Das wären 100 mehr als beim Vorgänger. Realistisch sind gute 400 Kilometer. Nachgerüstet hat Audi auch bei der Ladeleistung. Sie steigt von 270 auf 320 kW an einer HPC-Schnellladesäule. Von 10 auf 80 Prozent geht es in 18 Minuten – oder wie Audi das ausdrückt: in zehn Minuten eine Reichweite von 280 km. Unser Fazit: Schönes E-Auto, alltagstauglich – mit 126.000 Euro jedoch auch eine (Preis-)Klasse für sich. rdf

MAZDA

CROSSOVER WOCHEN

PROFITIEREN SIE VON ATTRAKTIVEN KONDITIONEN

Edles Kodo-Design trifft auf fortschrittliche Technologie und innovative Motoren. Entdecken Sie den kraftvollen Mazda CX-30 mit neuem Motor, den eleganten Mazda CX-60 mit bis zu 2,5 t Anhängelast oder den geräumigen Mazda CX-80 mit 3 Sitzreihen für bis zu 7 Personen. Mehr Informationen bei Ihrem Mazda Partner oder auf www.mazda.de

Energieverbrauch kombiniert für den Mazda CX-30 Prime-Line e-Skyactiv G 140: 6,0 l/100km. CO₂-Emissionen kombiniert: 135 g/km. CO₂-Klasse: D.

0€

Anzahlung

Mazda CX-30 ab

252€*
mtl. leasen

6
JAHRE

MAZDA
GARANTIE

Weitere Informationen zur elektrischen Reichweite, Energiekosten, KFZ-Steuer und CO₂-Kosten finden Sie unter www.mazda.de/Energieverbrauch.

6 Jahre Garantie gemäß den Mazda Garantiebedingungen. Mehr Informationen finden Sie unter www.mazda.de/garantie. *Ein Privat-Leasing-Angebot (Kilometer-Leasing) der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für den Mazda CX-30 e-Skyactiv G 140 Prime-Line | 2,5l Benziner 103 (140) kW (PS) bei 48 Monaten Laufzeit, monatlichen Leasingraten à 252,00 €, 10.000 km Laufleistung pro Jahr und einer Leasing-Sonderzahlung von 0,00 €. Bonität vorausgesetzt. Preise (brutto) jeweils zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Beinhaltet Kundenrabatt teilnehmender Mazda Vertragshändler. Angebot ist gültig für Privatkunden und nicht mit anderen Nachlässen/Aktionen kombinierbar. Bei der gezeigten Abbildung handelt es sich um ein Beispielfoto eines Mazda CX-30 2025, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes.

CRAFTED IN JAPAN

