Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

# mobile faszination

Ausgabe Nr. 11 · November 2024

## Mehr Turbo geht nicht

Porsche feiert den 50.Geburtstag seiner Top-Modelle

## Der Herr der Langstrecken

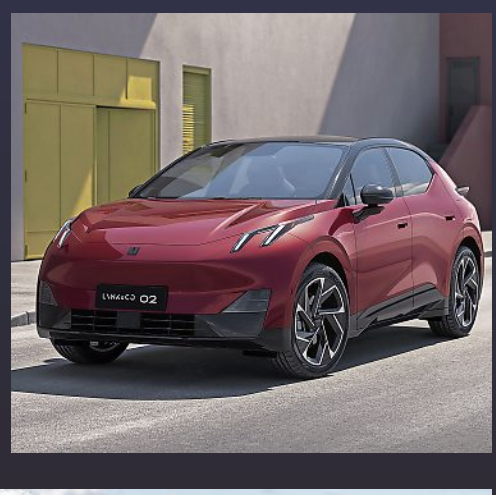
So funktioniert die Königsdisziplin in der Luftfahrt

## Vielseitig, aber teuer

Rolls Royce der Pedelecs wird in Bayern gebaut

# DIE NEUEN TRENDS DER AUTOWELT

WESHALB DER NEUE AUDI A4 JETZT A5 HEISST UND WIE VOLVO GANZ NACH OBEN WILL



Taxi Maman

**Peugeot bringt mit dem E-5008 einen elektrischen Siebensitzer**

VW und trotzdem nicht VW

**Neuer Cupra Tavascan – noch nie war Abkupfern so schön**

Windsor-Leder und 350 PS

**Land Rover feiert 35. Geburtstag mit Nobel-Disco und Diesel**

# Unser kleinstes SUV aller Zeiten.

## Der Volvo EX30 Fully Electric.

Zukunftsweisende Technologie, vielseitiger Stauraum und begeisternde Innenraumdesigns aus recycelten Materialien – in unserem kleinen vollelektrischen Volvo EX30 steckt wahre Größe, die beeindruckt.

**JETZT FÜR 51.415 €[2]**

**Fahrzeuge sofort verfügbar. Gratis ePro-Wallbox[3] inklusive.**

---

Volvo EX30 Twin Motor Performance AWD Fully Electric Plus, 315 kW (428 PS); Stromverbrauch 17,5 kWh/100 km; $CO_2$-Emission 0 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); $CO_2$-Klasse A.

[1] Volvo EX30, Gewinner in der Kategorie „Kleine SUV/Crossover“ (Importwertung). Berichterstattung in auto motor und sport, Ausgabe 05/24. [2] Barzahlungspreis für einen Volvo EX30 Twin Motor Performance AWD Fully Electric Plus, einstufiges Getriebe, vollelektrisch, 315 kW (428 PS). Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

[3] Bei Erwerb eines sofort verfügbaren Volvo EX30 erhalten Sie eine modulare Ladestation (ePro-Wallbox, 1 oder 3 Phasen, max. 32 A, max. 22kW) ohne Zusatzkosten. Solange der Vorrat reicht. Weitere Informationen erhalten Sie bei uns im Autohaus.

---

**Ein Angebot der Auto Eder Gruppe**

scanAutomobile

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

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

AUTOHAUS MÜNCHEN

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

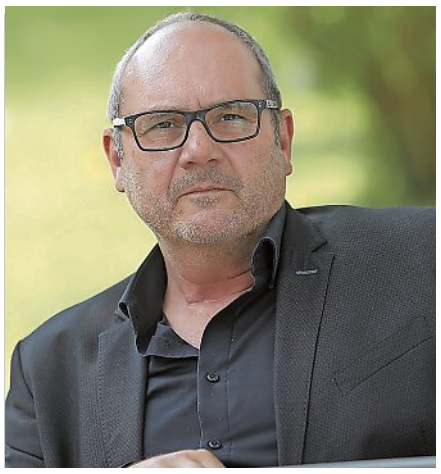
AUTOHAUS KIRCHSEEON

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

HARTMANN KEMPTEN

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

## EDITORIAL



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

### Liebe Leserinnen und Leser,

Alles bleibt ganz anders. Hört sich paradox an, ist es aber nicht. Der neue Audi A5 zum Beispiel bleibt ein A4, aber ist ganz anders. Das Bestseller-Modell aus Ingolstadt ändert seinen Namen – aber auch den Anspruch. In der einfachen Mittelklasse geboren, soll der Neue auch höhere Käuferschichten erschließen. Ob das gelingt? Machen Sie sich ein eigenes Bild mit unserem ersten Fahrbericht hier auf dieser Seite. Ganz anders sind die anderen. Zum Beispiel die Schweizer, die eine Art elektrische Isetta auf den Markt bringen. Der Microlino ist, wie der Name schon sagt, für die Mikro-Mobilität gebaut. Rein elektrisch natürlich - und megasüß. Das finden die Passanten, die uns mit dem Auto sehen (Seite 15). Anders will Lynk & Co werden. Der schwedische Hersteller mit chinesischen Wurzeln hat seine Autos bislang nur verliehen, nicht verkauft. Mit dem Modell 02, das rein elektrisch fährt, soll sich das ändern (Seite 13). Und wenn Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, vor lauter Veränderung der Sinn nach Tradition steht, dann sollten Sie die Seiten 6 und 7 lesen. Denn hier erzählen wir die Geschichte der goldenen Jahre der deutschen Automobilindustrie. 1974 lief der erste Porsche Turbo vom Band. Das Sinnbild hiesiger Ingenieurskunst, weltweit bewundert, nie erreicht. Bis die Elektromobilität kam. Sie mag ungeliebt sein im Augenblick, aber vermutlich alternativlos. Schöne Beispiele für die schöne neue Mobilitätswelt finden Sie überall im Blatt. Viel Spaß!


## Impressum

**Verlag:** Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
**Produktmanagement:** Christine Sindl
**Anzeigen:**
Christine Tolksdorf (verantwortlich)
Süddeutsche Zeitung GmbH
Anschrift wie Verlag
**Anzeigenberatung:**
Gerd Kaethner
Telefon (0 89) 21 83 – 87 84
**Texte:** Rudolf Bögel (verantwortlich)*
**Kontakt:** mobile-faszination@sz.de
**Titelfotos:** Audi, Volvo, Lynk & Co, Rudolf Bögel, Hyundai, Porsche, Lufthansa, Rudolf Huber
**Gestaltung:** SZ Medienwerkstatt
**Druck:**
Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
**Nächster Erscheinungstermin:** 17.02.2025
* freie Mitarbeit


## NEUVORSTELLLUNG

# Aus 4 mach 5

Bei Audi ändern sich die Namen – der neue A5 ist eigentlich ein A4 und will in die Oberklasse

Eigentlich ist das ganz einfach. Wer künftig einen Audi mit einer geraden Nummer kauft, der fährt ein Elektroauto. Die ungeraden Nummern sind für Verbrenner reserviert. Und so wird aus dem alten A4 jetzt der neue A5, das Coupé mit dem gleichen Namen entfällt. Die Modellreihe, die jetzt die Ziffern wechselt, ist 30 Jahre alt und den Kinderschuhen natürlich längst entwachsen. Mit einer Länge von 4,83 Metern und einer Breite von 1,86 Metern übertrifft der A4 seinen Vorgänger um 1,3 respektive 7,0 Zentimeter. Auch beim Radstand legt er zu: 2,90 Meter und damit 7,0 Zentimeter mehr stehen zur Verfügung und bieten vorne wie hinten viel Platz für die Passagiere. Der Kofferraum des Kombis fasst 476 Liter (1442 bei umgeklappter Rückbank). Das ist kaum weniger als beim alten A4.

Den Kinderschuhen entwachsen – beim Aussehen voll erwachsen. Wohl kein A4 zuvor hatte so viel Charakter wie der A5. Der dreidimensionale Kühlergrill mit den großen Lufteinlässen macht schon was her. Das Heck erhält seine Wucht durch das durchgehende Lichtband, das als aufpreispflichtige OLED-Ausführung sogar kommunizieren kann. Wenn man sich beispielsweise einem Stauende nähert, leuchten kleine rote Dreiecke auf, um den Hintermann zu warnen. Für Freunde der Limousine gibt es eine große Neuerung: Kofferraumklappe und Heckscheibe kommen, wie bei einem Sportback, in einem Stück daher. In einer anderen Welt fühlt man sich, wenn man das alte Audi-Cockpit noch im Kopf hat und nun im neuen A5 Platz nimmt und die grifflosen Türen (man öffnet sie durch leichten Druck in einer Mulde) schließt. Hier empfängt uns ein digitales Universum. 11,9 Zoll groß ist der Digital-Tacho, 14,5 der Infotainment-Bildschirm, und über dem Handschuhfach gibt es auf Wunsch auch noch ein Bildschirmchen (10,9 Zoll) für den Beifahrer. Nicht zu vergessen das individuell konfigurierbare Head-up-Display, das 85 Prozent größer ist als das des Vorgängers – und um mindestens so viel übersichtlicher. Sprachsteuerung ist selbstverständlich mit an Bord – das digitale Assistenzsystem funktioniert mit der künstlichen Intelligenz von Chat GPT. So weit, so High Class. Wenn man sich im komfortablen (auch nach längeren Strecken noch bequemen) Fahrersitz räkelt, den Blick über das Raumschiff-Cockpit schweifen lässt, dann fühlt man sich wirklich dort, wo einen das Audi-Marketing haben möchte. Nämlich in der oberen Mittelklasse. Hier möchte man den neuen A5 nämlich positionieren. Nicht zuletzt spricht dafür die selbstbewusste Preisgestaltung von 45.200 Euro für das Basismodell mit dem 150-PS-Motor. Weitere 1650 Euro werden für den Kombi fällig.

Und jetzt kommt das Aber: Wer sich die verwendeten Materialien dort ansieht, wo man normalerweise nicht hinschaut – dann pocht man bei Audi nicht mehr nur ausschließlich auf Qualität, sondern teilweise auch auf günstiges Hart-Plastik. Kommen wir zu den wirklich erfreulichen Dingen. Motoren, Lenkung, Fahrwerk. Das zählt zur heiligen Dreifaltigkeit der Marke mit den vier Ringen. Und hier wurden wirklich keine Kompromisse gemacht. Zur Verfügung steht zum Beispiel ein 2,0-Liter Turbo-Benziner mit wahlweise 150 oder 204 PS, der in 9,8 oder 7,6 Sekunden von 0 auf 100 rennt und einen Verbrauch zwischen 6,6 und 7,1 Liter hat. Wie alle anderen Motoren verfügt

Der neue Audi A5, also der alte A4, fällt durch sein selbstbewusstes Design auf. Er hat an Größe ziemlich zugelegt und strebt in die obere Mittelklasse: Nicht ganz zu Unrecht findet Autor Rudolf Bögel.

er über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, der für einen homogenen Drehmoment-Aufbau bei niedrigen Drehzahlen sorgt. Der Antritt ist kräftig.

Noch spannender wird es beim einzigen Diesel 2,0 TDI (ab 58.200 Euro) und dem S6 (ab 80.150 Euro). Denn beide Verbrenner werden mit dem neuen Audi-MHEV-plus-System ergänzt. Üblicherweise unterstützt ein Riemenstartergenerator die Mild-Hybrid-Fahrzeuge. Das Plus bedeutet bei Audi, dass auch noch ein Triebstranggenerator zum Einsatz kommt. Klingt komisch, handelt sich aber nur um eine weitere E-Maschine, die direkt an der Kardanwelle anschiebt. Sie hat 24 PS und steuert ein Drehmoment von 230 Nm bei. Dadurch sorgt sie für mehr Durchzug im unteren Drehzahl-Bereich und lässt das Fahrzeug bei konstanten Geschwindigkeiten segeln. Beim Rangieren oder Einparken arbeitet die E-Maschine allein. Dass beim 2,0 TDI und beim 3,0 Liter großen V6-Benziner, der das S-Modell antreibt, noch zwei weitere Maschinen den Takt angeben, merkt man beim Fahren nicht. Reibungslos arbeitet das Antriebsteam zusammen. Der Diesel beschleunigt linear und kraftvoll mit 400 Nm Drehmoment, bis er in 6,9 Sekunden Tempo 100 erreicht hat. Damit ist der Selbstzünder

Früher nannte man es Armaturenbrett, heute erinnert der Führerstand eines Autos an ein digitales Multiversum. Fotos: Audi

Das durchgehende Lichtband ziert sowohl den Avant als auch die Limousine und kann sogar mit dem Hintermann kommunizieren.

der zweitbeste im Bunde, nur der S5 rennt mit seinen 367 PS noch schneller. Er schafft die 100 in 4,5 Sekunden. Dazu klingt es fröhlich aus dem Doppelrohren, kernig, aber nie aufdringlich. Traktion hat das Auto ausreichend – ist ja auch ein Quattro mit Allrad-Antrieb. Beim Verbrauch ist der Diesel sparsam. Wir sind mit knapp 6,5 Litern ausgekommen, haben den Motor auf den gebirgigen Teststrecken aber ordentlich laufen lassen. Die prognostizierten 5,1 Liter halten wir deshalb für möglich.

Dass der neue Audi A5 wie ein junger Gott um die Kurven fetzt und dabei so richtig Spaß macht, hat mehrere Gründe. Da ist zum einen die Progressivlenkung, die noch direkter arbeitet als beim Vorgänger und sich schön leichtgängig beim Rangieren verhält, bei sportlicher Fahrweise aber die notwendige kräftige Rückmeldung abliefert. Ein Genuss! Vergnügungssteuerverdächtig ist auch das aufpreispflichtige und um 20 Millimeter tiefer gelegte Sportfahrwerk, das mit seinen adaptiven Dämpfern das Fahrzeug perfekt in der Balance hält. Hart, manchmal herzlich – aber im Komfortmodus ausreichend bequem. Für mehr Agilität in den Kurven sorgen die hecklastige Auslegung des Allrad-Antriebs und das sogenannte Brake-Torque-Vectoring. Durch das gezielte Anbremsen der kurveninneren Räder erhöht sich die Dynamik, mit der das Fahrzeug um die Ecke geht. Schneller werden durch Bremsen – das ist doch mal was ganz anderes. Unser Fazit: Der neue Audi A5 rückt nicht nur zahlenmäßig nach oben, sondern will auch an der Oberklasse anklopfen. Technisch ist das gelungen, ohne Frage. Auch beim Design spielt er eine Liga höher. Jetzt muss er nur noch Erfolg haben. Denn der A5 tritt in große Fußstapfen. Vom A4 haben sich im vergangenen Jahr noch 237.000 Autos verkauft. Damit sind Limousine und Kombi eine der wichtigsten (Verkaufs-)Säulen von Audi. Da darf nichts schiefgehen. Rudolf Bögel

# Luxus-Liner mit Stil

Mit dem elektrischen EX90 will Volvo in die Luxus-Klasse vordringen – kann das gelingen?

Thors Hammer findet sich auch im Lichtdesign des EX90, aber neu interpretiert. Fotos: Volvo

Echte Seebären würden so ein Auto als „Kaventsmann" bezeichnen. So heißen die gefürchteten Monsterwellen, die bis zu 40 Meter hoch werden können und der Schrecken auf hoher See sind. Ein Monster ist der neue Volvo EX90 zwar nicht – aber mit einer Länge von über fünf Metern und einem Gewicht von rund 2,8 Tonnen macht er auf den Straßen schon eine ziemliche Welle. Und das sogar auf den zehnspurigen kalifornischen Highways, die mit Pick-ups nur so vollgestopft sind. Moment mal, was macht ein schwedischer Volvo, der technisch ein echter Chinese ist, auf einer US-amerikanischen Autobahn? Erstens ist er hier daheim, weil das neue rein elektrische Flaggschiff im Volvo-Werk in Charleston gebaut wird, und zweitens dürfte der amerikanische Markt vermutlich der wichtigste sein für den bis zu 517 PS starken Siebensitzer. Ortstermin in Newport, Kalifornien. Dort, wo die Elektromobilität angeblich zu Hause ist. Dort präsentiert Volvo sein bislang größtes Auto. Klar sieht man ein paar Teslas mehr als in Deutschland. Hier und da auch mal einen Lucid. Und es gibt auch überall Ladesäulen. Eine zu finden, das ist nicht schwierig. Aber eine zu finden, die funktioniert, schon nicht so schlecht. Kleine Motzerei am Rande: Bei Wechselstrom packt der Volvo EX90 nur elf kW, das Doppelte sollte es schon sein. Kommt aber noch, heißt es. Womit wir bei der Reichweite sind. Rund 600 Kilometer wurden versprochen, da rechnen wir mal nach. 600 Kilometer minus 199 Meilen, das macht nach Adam Riese 280 Kilometer, die uns noch bleiben müssten. Wir haben aber nur noch 180. Das heißt: Der Volvo verbrauchte mehr als die angegebenen 20,8 kWh. Gut, wir sind fast nur Highway ohne nennenswerte Rekuperation gefahren – aber trotzdem. Realistisch dürfte die elektrische Reichweite bei 400 Kilometern liegen, vor allem, wenn man den Spaßfaktor voll ausreizt. Power hat die Wuchtbrumme nämlich schon. Drei Varianten bietet Volvo an. Da ist der RWD, der mit einem 279 PS und 490 Nm Drehmoment starken Elektromotor auf der Hinterachse angetrieben wird. Und dann gibt es zwei Allrad-Modelle mit zwei E-Maschinen, die es auf 408 oder 517 PS (770 und 910 Nm Drehmoment) bringen – und die in 5,9 respektive 4,9 Sekunden von 0 auf Tempo 100 sprinten. Da rappelt es in der Kiste. Aber nur bildlich gesprochen. Denn natürlich verhält sich der Elektro-Volvo flüsterleise. Was auch an der Dämmung liegt. Dem Spitzenmodell haben sie sogar Lärmschutz-Fenster spendiert – kein Wunder, dass wir über den Highway nur so gleiten. Lärm machen nur die anderen. Im Testwagen steckt ein optionales Zweikammer-Luftfahrwerk, angenehm schaukeln wir am Meer entlang. Nur gelegentlich geweckt von harten Stößen, welche die Dämpfer eher. Manche sind kaputt, bei einigen wird die Kreditkarte nicht akzeptiert und dort, wo man offenbar laden kann – da wartet schon eine Schlange von E-Autos. Gelobtes (Elektro-)Land Kalifornien. Von wegen!

14,5 Zoll groß ist der Infotainment-Bildschirm des EX90. Über ihn wird der Außenspiegel eingestellt, aber auch das Handschuhfach geöffnet.

Wir sind mit vollem Akku in Newport gestartet, haben einen Ausflug über den Highway 1 nach San Diego gemacht und einen Blick über die Grenze nach Tijuana geworfen. Hin und zurück sind das gerade mal 200 Meilen, trotzdem hat der Akku nur noch 30 Prozent Reichweite. Und wir wollen ja mal ausprobieren, wie schnell der neue Wunder-Volvo lädt. 250 kW sind uns versprochen, mehr geht nicht, weil der chinesische Volvo-Mutter-Konzern Geely bei diesem Modell auf die 400-Volt-Technik setzt. Also ran an den Lader – und siehe da, wir starten mit 210 kW und pendeln uns dann bei 175 kW ein. Das ist bei Querrillen und Gully-Deckeln an das Gesäß durchreichen. Manch einem dürfte der EX90 zu hart abgestimmt sein – uns hat das gefallen.

Der Platz im Kofferraum des Volvo EX90 variiert je nach Bestuhlung von 310 bis 1925 Liter.

So wie das Kurvenverhalten. Auch ohne Hinterachslenkung geht der Kaventsmann leicht um die Ecken. Die variable Drehmomentverteilung (Torque Vectoring) hilft segensreich mit. Von der Lenkung waren wir nicht immer überzeugt – sie ist relativ unempfindlich. Dem kann aber mit dem ein oder anderen Software-Update abgeholfen werden, das over the air eingespielt wird. Damit sind wir bei der Software. Der EX90 basiert auf Android Auto und hat damit alles, was Google bietet. Und das ist bekanntermaßen gut. Von der Sprachsteuerung bis hin zum Navi. Hier hat sich Volvo den Software-Rolls-Royce ins Auto geholt. Das Navi arbeitet mit dem hochauflösenden Google-Maps, was für autonome Fahrfunktionen gebraucht wird. Genauso wie das Lidar, das jetzt schon wie eine Beule auf dem Dach des EX90 thront. Schön ist es nicht, aber wenn man betonen möchte, dass man über das fortschrittliche Licht-Radar verfügt, dann mag das so sein. Nicht ganz zufrieden waren wir mit der Bedienung des Volvo EX90. Ähnlich wie beim kleinen EX30 müssen Außenspiegel- und Lenkrad-Einstellung sowie das Öffnen des Handschuhfachs über das Menü des 14,5 Zoll großen Infotainment-Bildschirms gesteuert werden. Schwierigkeiten hatten wir auch mit dem Vierkant-Schalter, um die Sitze in die richtige Lage zu bringen. Und dann war da noch die NFC-Funktion. NFC heißt Near Field Communication, auf gut Deutsch Nahfeldkommunikation. Das ist ein Übertragungsstandard für Daten, der das Öffnen des Volvos via Handy ermöglichen sollte. Hat nicht funktioniert – retour in die Abteilung „over the air update".

Unser Fazit zum neuen Volvo EX90? Aussehen tip-top. Schönes Karosserie-Design. Cool, modern mit Must-have-Effekt. Nett ist der Augenaufschlag des Tagfahrlichts, das den Fahrer begrüßt. Im Interieur Wohnzimmer-Feeling Nordic Style. Feine Materialien, stimmig zusammengestellt, perfekt verarbeitet. In der digitalen Welt ist Volvo dank China-Power voll daheim – leider gibt es Schwächen bei der Bedienung. Fahrwerk, Lenkung und Abzug – alles souverän, genauso wie die vielen Sicherheitssysteme, die schon traditionell bei Volvo eine große Rolle spielen. Groß, größer, EX90 und die Hütte voll mit modernster Technik. Das kostet allerdings ordentlich Geld. Das Einstiegsmodell mit Hinterradantrieb startet bei 83.700 Euro, das Spitzenmodell mit 517 PS bei 96.800 Euro. Viel Geld für viel Auto, meinen wir. Volvo in der Luxusklasse – vielleicht funktioniert es ja sogar. Rudolf Bögel

# Abgekupfert – aber gut

Der Cupra Tavascan ist im Herzen ein Volkswagen, aber das Design macht ihn einzigartig

Einhundertzwölf Einwohner, drei Hotels, ein Restaurant: Mitten in den Pyrenäen in 1122 Metern Höhe liegt der Ort Tavascan. Außer den heimischen Skifahrern dürfte das Bergdörfchen kaum jemand gekannt haben. Bis die Seat-Tochter Cupra ihr zweites rein elektrisches Modell so getauft hat und jetzt die halbe Welt den Namen Tavascan kennt. Cupra selbst hat sich innerhalb kürzester Zeit zur am schnellsten wachsenden Automarke in Europa entwickelt. Ein Grund dafür dürfte das Design sein. Denn hier lassen es die Spanier unter der obersten Leitung von Jorge Diez so richtig krachen. So auch beim 4,64 Meter langen Tavascan – der auf der gleichen technischen Plattform steht wie VW ID.3 und ID.4. „Ein Cupra soll nie langweilen, muss die Grenzen austesten und darf mit seinem Design provozieren", so lautet das Credo von Diez. Ein weiteres typisches Leitmotiv ist die Farbe Kupfer. Sie findet sich überall am und im Fahrzeug. Neu sind die Tagfahrlichter: Drei Dreiecke, die an die gelblichen Augen eines Reptils in der Dunkelheit erinnern. Überhaupt: Die Nacht ist die Bühne des Tavascan. So darf das Logo auf der Motorhaube erstmalig leuchten. Strahlende LED-Streifen ziehen sich quer über die Front und ziehen das Fahrzeug in die Breite. Und auch das Heck wird von einer Lichtlanze nebst rotem Logo illuminiert. Ja, ist denn schon Weihnachten?

Die Inszenierung setzt sich im Innenraum fort. Fast schon exzentrisch spreizt sich von der Mittelkonsole aus eine breite Spange über beide Seiten des Armaturenbretts. Sie erinnert an ein Skelett und könnte auch vom spanischen Star-Architekten Santiago Calatrava stammen, der viele seiner Werke wie zum Beispiel den Bahnhof am New Yorker World Trade Center wie große Gerippe aussehen lässt. Die Displays und ihre Anordnung kennt man von Volkswagen. In der Mitte thront das 13 Zoll große Infotainment-Display. Und leider, leider tauchen auch die ungeliebten Slider wieder auf, allerdings beleuchtet. Aus dem Konzernregal kommen auch die zwei verschiedenen Antriebe. Der Akku fasst sowohl bei der Basis-Version Endurance als auch beim VZ-Modell 77 kWh netto. Die günstigere Variante (Preise ab 53.240 Euro) treibt ein 286 PS starker Heckmotor mit 545 Nm Drehmoment an. Von 0 auf Tempo 100 geht es in 6,8 Sekunden. Zwischen 100 und null Prozent Akkuleistung liegen rein theoretisch 568 Kilometer Reichweite. Der Tavascan VZ (VZ für spanisch veloz, schnell) hat einen zweiten Motor auf der Vorderachse, der weitere 134 Nm Drehmoment zur Verfügung stellt und die Systemleistung auf 340 PS steigert. Damit spurtet der Allradler dann auch in 5,5 Sekunden von null auf 100. Das kostet Energie. Die Reichweite liegt dann nur noch bei theoretischen 522 Kilometern. Aber ist das alles realistisch? Wir verbrauchten auf den Testfahrten mit dem VZ statt der versprochenen 16,5 kWh knapp 20 kWh. Unter Berücksichtigung, dass die Batterie normalerweise nur auf 80 Prozent aufgeladen wird und dass man sein Auto mit zehn Prozent Rest an der Stromsäule abstellt, bleiben rund 350 bis bestenfalls 400 Kilometer Reichweite im Alltag. Beim Laden hat der Tavascan Schwächen. Elf kW sind es bei Wechselstrom, nur 135 kW bei Gleichstrom. Auch hier hat Cupra das Nachsehen, denn die neuen ID-Modelle von VW packen schon 175 kW und mehr. Dennoch versprechen die Spanier eine Ladezeit von unter 30 Minuten von zehn bis zu 80 Prozent Batterieleistung. Wie alle Cupras wurde auch der Tavascan auf Sportlichkeit getrimmt. Trotz seiner Länge und seines beträchtlichen Gewichts von rund 2,2 Tonnen fährt sich das Auto recht agil. Das DCC-Adaptiv-Fahrwerk arbeitet sauber. Dank der Progressivlenkung hat man das Fahrzeug auch bei höherer Geschwindigkeit jederzeit stabil im Griff. Der Spurhalteassistent hält sich vornehm zurück. Nicht gefallen hat uns das teigige Bremsgefühl, hier darf nachgebessert werden. Bequem ist der Tavascan allemal. Dank eines Radstands von 2,77 Metern finden alle Passagiere ausreichend Platz. Dasselbe gilt für das mitgeführte Gepäck. 540 Liter passen normalerweise in den Kofferraum. Wird die (teilbare) Rückbank umgeklappt, sind es 1510 Liter.

Die Spange in der Mittelkonsole ruft viele Assoziationen hervor. Manche entdecken ein Skelett, andere ausgebreitete Vogel-Schwingen. Foto: Cupra

Unser Fazit: Die schönen Dinge im Leben sind nie billig. Wem der Tavascan gefällt, der wird daher tiefer in die Tasche greifen, um ja kein gewöhnliches Auto zu besitzen. Zumindest optisch: Denn ganz im Inneren, nämlich bei der Technik, ist das Elektro-SUV tatsächlich ein Auto von der Stange. Auch wenn es sich um solide und gute Volkswagen-Produkte handelt. rdf

Das Design eines Cupras darf nur eines nicht sein: Langweilig. Und das ist der neue Tavascan ganz nestimmt nicht. Foto: Cupra

# Taxi Maman

Peugeot bringt mit dem E-5008 einen elektrischen Siebensitzer

Schaut man auf das aktuelle Portfolio der Fahrzeughersteller, scheint die Großfamilie in Europa zu boomen. Siebensitzer sind in, auch mit Elektroantrieb. Und jetzt steigt auch noch Peugeot in das Geschäft ein. Die Franzosen haben ihren E-3008 um 25 Zentimeter verlängert und treten damit gegen den schon arrivierten Kia EV9 und den brandneuen Volvo EX90 an. Ein Vergleich, den Peugeot nicht scheuen muss.

Bei der Fahrzeuglänge zieht die Marke mit dem Löwen im Emblem allerdings erst mal den Kürzeren: EV9 und EX90 landen über der Fünf-Meter-Marke, der Peugeot streckt sich nur auf 4,79 Meter. Und auch beim Radstand hat der E-5008 das Nachsehen: 3,10 Meter sind es beim Koreaner, 2,99 beim chinesischen Schweden – immerhin 2,90 Meter bietet der Franzose. Das hört sich nach Welten an, in der Praxis jedoch fällt der Größenunterschied kaum auf. In der zweiten Reihe sitzt man mindestens so angenehm wie im EV9 – und auch beim Kofferraumvolumen muss sich der kleine Franzose nicht verstecken. Hier bietet er genauso viel, im Einzelfall sogar mehr Platz als die Konkurrenz: zwischen 348 Litern hinter der dritten Sitzreihe und 916 Litern hinter der zweiten teilbaren (40:20:40) Rückbank bis hin zum Maximum von 2232 Litern. Wenn alle Sitzbänke umgeklappt sind, entsteht eine ebene Ladefläche, hinten gibt es sogar noch einen doppelten Boden zum Verstauen der Ladekabel. Bei Peugeot denkt man praktisch – das trifft auch auf das Erreichen der dritten und serienmäßig eingebauten Sitzreihe zu: Man klappt nicht nur die Lehne herunter, der Sessel kann sogar nach vorne gekippt werden, um das Einsteigen zu erleichtern. Wir haben es mit 1,78 Metern Körpergröße ausprobiert – und es hat gut funktioniert. Für Kinder ist der Platz völlig ausreichend. Pluspunkt für das Taxi Maman. Wer vorne einsteigt – und vielleicht schon mal im Peugeot E-3008 gesessen ist – stellt fest: Es gibt keinen Unterschied. In der besseren GT-Version schauen wir auf das 21 Zoll große Panorama-Display, das schwebend über dem Armaturenbrett eingebaut ist. Wenn das zigfarbig einstellbare Ambiente-Licht die Nacht illuminiert, fühlt man sich ein wenig science-fiction-mäßig.

Angeboten wird der E-5008 in drei voll elektrischen Varianten. Die Basisversion hat 210 PS und eine 73 kWh große Batterie (502 Kilometer Reichweite). Wer etwas mehr Reichweite haben will (660 km) greift zum Long-Range-Modell, das einen 96 kWh großen Akku hat. Als Dreingabe gibt es dazu weitere 20 PS mehr Leistung. Diese Modelle werden alle an der Front angetrieben. Die Allradvariante hat einen zweiten Motor auf der Hinterachse und 320 PS, muss aber vermutlich aus Platzgründen mit dem kleineren Akku auskommen und kommt 500 Kilometer weit. Später folgen noch ein Plug-in-Hybrid mit 195 PS und ein Hybrid-Antrieb mit 136 PS.

Was die Reichweite von elektrischen Siebensitzern anbelangt, reklamiert Peugeot mit 660 Kilometern den Platz auf dem Treppchen und verweist die direkte Konkurrenz Volvo EX90 (614 km) und Kia EV9 (563) damit auf die weiteren Plätze. Beim Verbrauch stellen sich die Franzosen hingegen liebend gerne ans andere Tabellenende. Mit 17,8 kW auf 100 Kilometern liegt der E-5008 hinter Volvo EX90 (19,9) und Kia EV 9 (22,3). Nach unseren Testfahrten mit dem 210 PS starken, an der Front angetriebenen SUV halten wir diesen Wert auch für realistisch. 19,2 kW standen auf dem Digital-Tacho – allerdings bei einem Autobahnanteil von 70 Prozent. Wer mehr im urbanen Umfeld und in der Stadt unterwegs ist, dürfte wegen der hohen Rekuperation deutlich weniger benötigen. Ob man die 500 Kilometer Reichweite packt, das bezweifeln wir, deutlich über 400 dürften es aber sein. Und das ist ja auch schon was. Beim Aufladen reiht sich das Produkt aus dem Hause Stellantis im Mittelfeld ein. Bis zu 160 kW fließen im DC-Schnellader in den Akku, bei Wechselstrom sind es nur elf kW. Gegen Ende des Jahres sollen dann auch 22 kW möglich sein und damit auch das bidirektionale Laden. Je nach Ausstattung des heimatlichen Stromnetzes dauert das volle Aufladen zwischen 4,5 Stunden (Elf-kW-Wallbox) bis zu 23 Stunden (Haushaltssteckdose). Für Überlandfahrten soll der Akku an DC-Säulen immerhin in 30 Minuten bis zu 80 Prozent wiederaufgeladen sein. Und wie fährt sich das Familientaxi? Mit 2,3 Tonnen zählt dieser Peugeot zu den Schwergewichten: In den Kurven hat das SUV deshalb leichte Wankneigungen. Mit harten Stößen haben Federn und Dämpfer manchmal ihre liebe Mühe. Insgesamt jedoch ist der Fahreindruck gefällig – genau richtig für den Einsatzzweck des Siebensitzers, den man ja üblicherweise trotz des flotten Drehmoments von 345 Nm nicht durch die Kurven jagt. Von 0 auf Tempo 100 geht es in 8,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 170 km/h abgeregelt. So wie beim Top-Modell mit einem zweiten Motor auf der Hinterachse und Four-Wheel-Drive. Wie viele andere Hersteller hat Peugeot bei den Ausstattungen ausgemistet: Hier beschränkt man sich auf die zwei Linien „Allure" und „GT". Das große Curved Display gibt es serienmäßig nur bei der GT-Variante, sonst kostet es 1280 Euro extra. Außerdem kann man zwischen drei Tech-Paketen wählen. Die Preise starten bei 51.550 Euro für die Elektro-Antriebe. Das Top-Modell, das Ende des Jahres bestellbar ist, liegt bei 55.000 Euro und die Hybrid-Varianten kosten ab 42.250 Euro (PHEV 45.990 Euro). Im Vergleich mit Kia EV9 (ab 72.500 Euro) und Volvo EX90 (ab 83.700 Euro) bietet Peugeot das günstigste Angebot, ein Schnäppchen für den kleinen Mann ist er trotzdem nicht. rdf

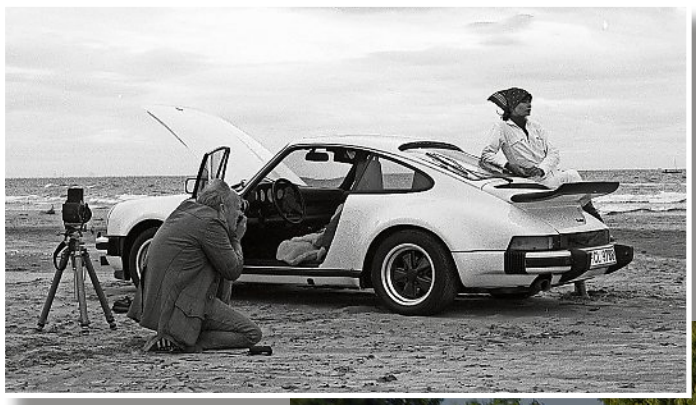
Jede Menge Platz für Freizeitsportler, die gerne surfen oder radfahren, bietet der E-5008 im Kofferraum. Wenn es sein muss, passen über 2200 Liter rein. Fotos: Peugeot

Den Löwen trägt Peugeot im Logo – und auch beim Design gibt es Anleihen. Der große Kühlergrill erinnert an eine Mähne, die langen Tagfahrlichter an Krallen. Autor Rudolf Bögel hat den elektrischen Siebensitzer getestet.

OLDTIMER

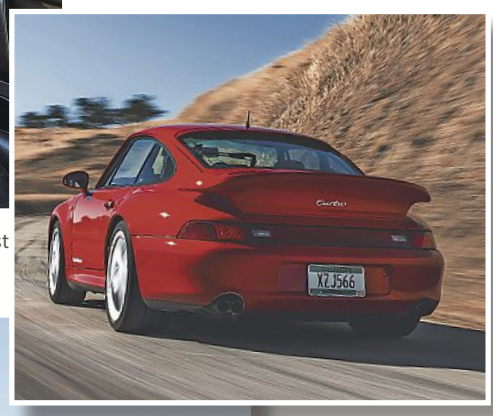
# Mehr *Turbo* geht nicht

## Porsche feiert das 50. Jubiläum des Kult-911er



Ein schöner Strand, eine Frau, die sich an der Motorhaube lehnt: So war Werbung vor 50 Jahren.

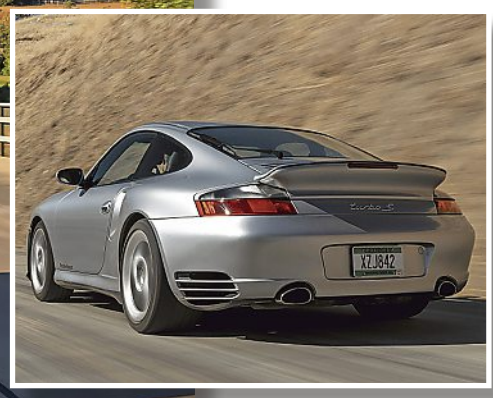
Fünf Rundinstrumente nebeneinander: Dieses Layout prägte fast alle Porsches, später natürlich rein digital.



Serienmäßig mit Allrad: die 993-Turbos.

650 PS, 800 Nm Drehmoment - so stark war der Turbo der Baureihe 992.

Ausfahrt im 911 Turbo 3.0 Coupé: Wehe, wenn der Turbo loslegt. Fotos: Porsche



Über 1500 Turbo-Coupés und -Cabrios kamen von der Baureihe 996 auf die Straßen. Heute sind sie gesuchte Klassiker.

Etwas dezenter fiel der Heckflügel bei den Turbos der 997er-Baureihe aus.

Er gilt als die Krönung jeder 911er-Baureihe: der Porsche Turbo. Seit 1974 Jahren rauscht der Sportwagen mit dem markanten Heckflügel über die Straßen und lässt Ferrari, Lamborghini und Co. alt aussehen. Unbändige Kraft und absoluter Komfort – das zeichnet einen Turbo auch heute noch aus, oder wie es damals beim Debüt auf dem Pariser Autosalon hieß: Ein Turbo müsse „Leistung und Luxus in vollendeter Harmonie vereinen". 50 Jahre ist das her und nun stehen sechs Turbos aus unterschiedlichen Epochen vor uns. Ihre Mission: 413 Meilen kalifornischer Straßen rocken. Und wir dürfen ans Steuer. „Hit the road, Jack" dröhnt der Klassiker von Ray Charles aus unserem inneren Lautsprecher.

**Und hier ist die Turbo-Familie:**

911 Turbo 3,0 Coupé (930) – der Urvater. Fast hätte das erste Modell Strabo geheißen. Strabo wie Straßen-Turbo. Die Luftaufladung wurde zum ersten Mal nämlich in der Renn-Serie verwendet. Die Idee hat sich beim Straßenmodell dann Gottseidank nicht durchgesetzt und so heißt der erste Superporsche seiner Art Turbo 3.0. Er basiert auf der G-Serie, hat aber breitere Kotflügel und den markanten Heckspoiler. Das Fahrwerk verfügt über härtere Federn und dickere Stabilisatoren. Das Sahnestück ist jedoch der Motor: Ein Dreiliter-Sechszylinder-Boxer mit Turbo, der den nur 1140 Kilogramm schweren Porsche in nur 5,5 Sekunden von 0 auf 100 bringt. Spitze 250 km/h. 911 Turbo Coupé (993) – der Luftikus: Es sollte über 20 Jahre dauern, bis der nächste Turbo auf die Welt kommt. Die Baureihe 993 ist die letzte mit Luftkühlung. Den 3,6 Liter großen Biturbo-Boxermotor gibt es mit 408, 430 und 450 PS. Letzterer rennt mit Allrad in 4,1 Sekunden von 0 auf 100. Die Spitze liegt bei 300 km/h. Ein Quantensprung im Vergleich zum Vorgänger.

911 Turbo S Coupé (996) – der Gesuchte: Von den Leistungsdaten her holt der wegen seiner Scheinwerfer auch Spiegelei-Porsche genannte Sportwagen in der Turbo-S-Variante gerade mal seinen Vorgänger ein. Er hat 450 PS, schafft den Sprint auf Tempo 100 aber nur in 4,2 Sekunden, dafür ist er bis zu 307 km/h schnell. Sein Gewicht liegt mit 1590 kg um 90 kg höher als beim 993. Vom Band liefen 600 Coupés und 963 Cabrios. Gesuchte Klassiker heutzutage, auch weil sich der von 2001 bis 2005 gebaute Sportwagen wie Butter fährt.

911 Turbo Coupé (997) – der Geflügelte: Für viele Fans gilt die Baureihe 997 als schönster 911er der Neuzeit. Der 911 Turbo feiert in Genf seine Premiere. Das neue Bugteil hat drei große Lufteinlässe, der aus- und einfahrende Heckspoiler, der für 27 Kilogramm Abtrieb sorgt, prägt das Heck. Der 480 PS starke Biturbo-Sechszylinder-Boxer bekommt Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und beißt deshalb auch in den unteren Drehzahlbereichen richtig zu. Ein Turboloch sucht man vergeblich – trotz eines Gewichts von 1695 Kilogramm geht es in 3,9 Sekunden von 0 auf 100. Bis zu 310 km/h schnell. Wir meinen: Klassisch schön und knackig wie am ersten Tag.

911 Turbo S Coupé (991) – der Aerodynamiker. Erstmalig ausgestattet mit einem aktiven Aerodynamik-System holt sich der 2013 bei der IAA vorgestellte Turbo gleich die Krone: Der Top-Speed liegt bei 318 km/h, schon nach 3,1 Sekunden erreicht die Tachonadel 100 km/h. 560 PS machen es möglich. Der Rohbau besteht zur Hälfte aus Aluminium – deshalb sinkt das Gewicht trotz viel mehr Technik wieder auf 1605 Kilogramm. Die serienmäßigen Sportsitze sind mit Leder beschlagen, der Dachhimmel kommt mit Alcantara daher.

911 Turbo S (992) – der Schnellste: Von diesem Modell leitet sich auch die Jubiläumsausgabe (siehe Bericht rechts) ab. Mit 650 PS, 800 Nm Drehmoment und einer Spitzengeschwindigkeit von 330 km/h ist der Turbo S ein wahres Monster. Kaum zu bändigen, und nach zwei Wimpernschlägen oder 2,7 Sekunden sind wir bei Tempo 100. Und ewig lockt das Gaspedal. Doch Vorsicht: Wer zu schnell damit spielt, der wird auch schnell Sheriffs Liebling.

Was alle Turbos eint: Ihr natürliches Habitat befindet sich nicht auf US-Straßen. Sie sind zu schnell und die Strafen zu hoch. Dafür können die Turbos ihren zweiten Trumpf ausspielen, der hnen in die Wiege gelegt wurde: der Komfort. Mit einer Ausnahme ist die ganze Turbo-Bande nämlich langstreckentauglich. Bis auf den Urvater aller Turbos, den Porsche 930. Wir fahren ein frühes Modell, die Nummer 25 von 30 gebauten Fahrzeugen. Schon alleine das nötigt uns einen gehörigen Respekt ab. Aber es gibt noch einen weiteren Grund so vorsichtig zu sein wie der Elefant im Porzellanladen. Der 3.0 Turbo ist eine Diva. Der 260 PS starke Boxer fährt sich in den niedrigen Drehzahlen, na ja! Aber kaum hat man die 4000 Umdrehungen pro Minute erreicht, pfeift der Turbo sein Lied dazu. Ruckartig explodiert die Leistung, das Heck schiebt mit aller Macht an – bis wir in 5,5 Sekunden Tempo 100 erreichen. Von wegen Servo! Hier müssen wir noch selber kurbeln. Die Lenkung arbeitet extrem präzise, das Fahrwerk geht keine Kompromisse ein. Und spätestens beim Bremsen merkt man: Hier muss man noch Auto fahren. Denn es bremst nicht der Verstärker das Auto, sondern die Muskelmasse im Oberschenkel des Fahrers.

Pfeifen, knattern, knallen – der 930 zählt nicht zu den Leisen auf der Straße. Runterschalten, Gas geben, Turbo genießen und hochdrehen. Das ist Autofahren in seiner pursten Form. Von daher gibt es einen klaren Sieger der kleinen Ausfahrt: die Nummer 1 bleibt die Nummer 1. Auch nach 50 Jahren noch.

Rudolf Bögel

# Sonderwunsch-Konzert

Italienischer Sammler lässt sich Porsche bauen, den es nicht mehr gibt

Der Name ist Programm. Porsche Sonderwunsch erfüllt (fast jeden) Traum der betuchten Klientel. Im vorliegenden Fall war er allerdings ziemlich kompliziert. Die Anfrage kam aus Italien, aus Mailand. Dort lebt der Designer Luca Trazzi, ein absoluter Porsche-Fan. Vor allem die puristischen Speedster-Modelle mit ihren flachen Frontscheiben und den beiden an Power Domes erinnernden Hutzen am Heck haben es ihm angetan. Was für ein Pech, dass es von der Baureihe 993 nur zwei Modelle vom 3.6 Speedster gab. Eines wurde für Ferdinand Alexander Porsche, den Gestalter des 911, anlässlich seines 60. Geburtstags gebaut. Ein anderes Exemplar ging nach Amerika, der US-Schauspieler und Comedian Jerry Seinfeld hatte sich so einen Speedster gekauft. Getreu dem Motto von Ferry Porsche „Ich konnte den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden, also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen“ nahm Trazzi Kontakt zu Porsche auf und konnte das Sonderwunsch-Team überzeugen. Seine Ideen und Skizzen flossen in das knapp dreijährige Projekt ein. Basis war ein 911 Carrera Cabrio, Baujahr 1994, der sukzessive umgebaut und auf der Monterey Car Week präsentiert wurde. Natürlich in Anwesenheit des Designers, der für seinen Sonderwunsch eine hohe Summe im sechsstelligen Bereich gezahlt haben dürfte. Und in Anwesenheit eines kleinen Vierbeiners. Trazzis Hund heißt Otto, sein Name stand Pate für die gelbe Lackierung des neuen, alten Speedsters. Die Sonderfarbe wurde auf Ottoyellow getauft und passt zum Sonderwunsch-Credo: „You dream it, we build it.“ rdf

Dieses Auto gibt es nur ein einziges Mal, es wurde für den italienischen Designer Luca Trazzi gebaut. Ein Speedster, der so nie in Serie ging.

# Sondermodell mit historischem Preis

Was wäre ein Porsche-Jubiläum ohne Sondermodell? Vermutlich auch kein Jubiläum. Und so legen die Zuffenhausener zum 50. Geburtstag des legendären Turbos eine kleine Serie für Sammler auf. Genau 1974 Exemplare rollen als Hommage an das Geburtsjahr vom „911 Turbo 50 Jahre“ vom Band. Technisch basiert der Sportwagen auf der 992er-Baureihe (Turbos S). In der Hauptsache sind es optische Retuschen – so kommt zum ersten Mal in einem 911er die neue Kontrastfarbe „Turbonit“ zum Einsatz, und zwar als „turbo 50“-Schriftzug etwa in der Plakette an Heck- und Tankdeckel. Auch die serienmäßigen Design-Räder wurden in Turbonit lackiert.

Technisch basiert das nur 1974 Mal erhältliche Sondermodell auf dem letzten Turbo der 992-Baureihe. Fotos: Porsche

Schottenkaro auf den Mittelbahnen der Sitze: So etwas gibt es nur im Jubiläumsmodell.

Im Interieur findet sich das Schottenkaro McKenzie auf den Mittelbahnen der Sitzbezüge und in den Türinnenverkleidungen. Cool ist das Icon des Turboladers, das auf den Boden projiziert wird, wenn die Türen geöffnet sind. Darüber hinaus gibt es ein Heritage-Paket, das an die Turbos der 70er erinnert: zum Beispiel die seitliche Folierung mit der Zahl 74. Die findet sich auch im Preis wieder. Das Sondermodell kostet 274.000 Euro und damit eine historische Summe. rdf

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV3 (Air) 150 kW (204 PS) mit 58,3-kWh-Batterie schon für € 249,77 monatlich[3]

| | | | |
|---|---|---|---|
| Hauspreis | € 30.771,45 | Gesamtlaufleistung: | 40.000 km |
| Sonderzahlung | € 4.450,00 | 48 mtl. Leasingraten | € 249,77 |
| Laufzeit in Monaten: | 48 | Gesamtbetrag: | € 17.911,51 |

***Kia EV3 Elektromotor, Frontantrieb, Langstrecken-Batterie Air (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 14,9 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert 0 g/km; $CO_2$-Klasse A. Bis zu 605 km Reichweite.[4]**

AUTO SCHMID GmbH
Wir bewegen.

Sportplatzstr. 4 | 85635 Höhenkirchen
Tel: 08102/ 89 58 -265 | www.kia-schmid-hoehenkirchen.de

Landsberger Str. 432 | 81241 München
Tel: 089/ 45 24 25 -971 | www.kia-schmid-muenchen.de

[1] Premium-Mobilitätsgarantie in Zusammenarbeit mit dem ADAC. Eine Liste der abgedeckten Länder und weitere Informationen findest du auf https://www.kia.com/de/service/connectivity/pannenservice/ oder im Kia-Mobilitätsgarantieheft, das deinen Fahrzeugunterlagen beiliegt. Laufzeit 24 Monate für alle Kia EV3 Neufahrzeugkunden. [2] Diese Aktion gilt für alle Kia EV3 Privat-Neufahrzeugkunden, die ihr Fahrzeug bis zum 31.12.2024 bestellt und sich bis zum 31.12.2025 bei Kia Charge registriert haben. Basierend auf der bei der Registrierung verwendeten Fahrgestellnummer (FIN), erhalten berechtigte Privatkunden bei Buchung des Kia Charge Advanced-Tarifs automatisch das Aral Pulse Light-Paket sowie den Kia Charge Advanced-Tarif für 2 Jahre und sind von der jeweiligen Grundgebühr befreit. Nach Ablauf des Aktionszeitraums wird dem Kunden die Paket-Grundgebühr in Rechnung gestellt. Im Übrigen gelten die regulären Bedingungen des gewählten Kia Charge Tarifs. Kia Charge ist eine Lösung unseres Partners Digital Charging Solutions (Public Charging). [3] Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Privatkunden auf Basis einer Kilometerabrechnung von der Allane SE, Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, D-82049 Pullach, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Zzgl. 1.300,00 € Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Bonität vorausgesetzt. [4] Die Reichweite wurde nach dem vorgeschriebenen EU-Messverfahren ermittelt. Die individuelle Fahrweise, Geschwindigkeit, Außentemperatur, Topografie und Nutzung elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite und können diese u. U. reduzieren. Aktion gültig für Privatkunden bis 31.12.2024. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten.

Zertifizierte Gebrauchtwagen

# Wunschwagen? Check.

## Bei uns zu starken Konditionen.

**Mit attraktiven Inzahlungnahmeprämien**

### Entdecken Sie unsere Angebote und finden Sie den Richtigen für sich:

**Golf MOVE 1.5 TSI 96 kW (130 PS) 6-Gang**
EZ 01/2024, 12.256 km
**Ausstattung:** automatische Distanzregelung ACC „stop & go", Notbremsassistent „Front Assist" mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, Navigationssystem „Discover Media" inkl. „Streaming & Internet", Fernlichtassistent „Light Assist", Klimaanlage „Air Care Climatronic" mit Aktiv-Kombifilter u. v. m., **Lackierung:** Delfingrau Metallic

| | | | |
|---|---|---|---|
| Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km. | | Sollzinssatz (gebunden) p. a.: | 1,97 % |
| | | Effektiver Jahreszins: | 1,99 % |
| | | Laufzeit: | 48 Monate |
| Fahrzeugpreis: | 24.480,00 € | Schlussrate: | 15.349,20 € |
| Anzahlung: | 2.500,00 € | Gesamtbetrag: | 23.461,20 € |
| Nettodarlehensbetrag: | 21.980,00 € | **48 mtl. Finanzierungsraten à** | **169,00 €**[1] |

**Passat Variant Business 1.5 TSI 110 kW (150 PS) 7-Gang-DSG**
EZ 11/2023, 14.485 km
**Ausstattung:** Klimaanlage „Air Care Climatronic" mit Aktiv-Kombifilter und 3-Zonen-Temperaturregelung, Winterpaket, Navigationssystem „Discover Media" inkl. „Streaming & Internet", anklappbare Anhängevorrichtung mit elektrischer Entriegelung u. v. m., **Lackierung:** Deep Black Perleffekt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km. | | Sollzinssatz (gebunden) p. a.: | 0,99 % |
| | | Effektiver Jahreszins: | 0,99 % |
| | | Laufzeit: | 48 Monate |
| Fahrzeugpreis: | 28.941,00 € | Schlussrate: | 17.348,94 € |
| Anzahlung: | 2.900,00 € | Gesamtbetrag: | 26.900,94 € |
| Nettodarlehensbetrag: | 26.041,00 € | **48 mtl. Finanzierungsraten à** | **199,00 €**[1] |

**Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 PS) 7-Gang-DSG**
EZ 11/2023, 9.601 km
**Ausstattung:** Klimaanlage „Air Care Climatronic" mit Aktiv-Kombifilter und 3-Zonen-Temperaturregelung, Navigationssystem „Discover Pro" inkl. „Streaming & Internet", IQ.LIGHT LED-Scheinwerfer, Spurhalteassistent „Lane Assist" u. v. m., **Lackierung:** Pyritsilber Metallic

| | | | |
|---|---|---|---|
| Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km. | | Sollzinssatz (gebunden) p. a.: | 0,99 % |
| | | Effektiver Jahreszins: | 0,99 % |
| | | Laufzeit: | 48 Monate |
| Fahrzeugpreis: | 37.380,00 € | Schlussrate: | 23.687,58 € |
| Anzahlung: | 3.833,86 € | Gesamtbetrag: | 34.679,58 € |
| Nettodarlehensbetrag: | 33.546,14 € | **48 mtl. Finanzierungsraten à** | **229,00 €**[1] |

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

**Jetzt scannen**
und mehr erfahren

Beispielhafte Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungsstand abweichen. Gültig bis zum 10.12.2024. Gebraucht- und Jahreswagen sind nur begrenzt verfügbar. Stand 10/2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. [1] Bonität vorausgesetzt.
Vorstehende Angaben entsprechen zugleich dem repräsentativen Rechenbeispiel gemäß PAngV. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.

Ihr Volkswagen Partner für Zertifizierte Gebrauchtwagen

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

LUFTFAHRT

# Puzzle mit vielen Unbekannten

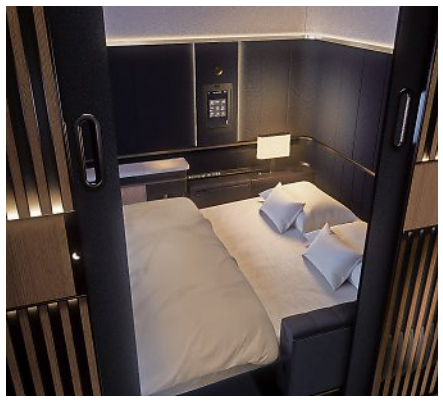
Wie entsteht eigentlich eine Langstrecken-Verbindung? Lufthansa-Chef plaudert aus dem Nähkästchen

Foto: Lufthansa

Die Langstrecke – für viele Menschen ist das ein Zauberwort, das Sommer, Sonne, Sand und Strand verheißt. Für Airlines ist die Langstrecke meistens ein höchst lukratives Geschäft. Bis so eine Verbindung in Betrieb gehen kann, muss der Planungsstab einer Fluglinie jedoch ein schwieriges Puzzle zusammensetzen. Da geht es um Marktforschung, Rentabilitätsprüfungen, um die Klärung von Überflugrechten, um passende Slots und die Koordination von Tausenden Zubringer-Flügen weltweit. Stefan Kreuzpaintner kennt das Geschäft wie kein anderer. Der Münchner Manager ist unter anderem für die Netzplanung aller Hub-Airlines (Lufthansa, Austrian, Swiss und Brussels Airlines) zuständig. Der Herr aller Strecken.

Wie wichtig sind Langstrecken für die Fluglinien? Der Lufthansa-Manager: „Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Langstrecken einen hohen Ergebnisbeitrag leisten." Über 2350 solcher Langstrecken-Flüge, die per Definition über Europa hinausgehen, bieten die Lufthansa Group Airlines wöchentlich aus ihren fünf Hubs an. Neue Ziele sind Johannesburg und Sao Paulo ab München. Impulse für ein neues Ziel kommen dabei nicht nur aus den eigenen Reihen der Netzplanung, sondern auch von der eigenen Vertriebseinheit. Bevor neue Verbindungen aufgenommen werden, müssen grundsätzliche Fragen geklärt werden. Um nur einige zu nennen: Wie gestaltet sich die Nachfrage? Welche Umsteigeströme nach und aus anderen erschlossenen Märkten gibt es? „Es geht um eine nachhaltige Markterschließung und um Wirtschaftlichkeit," sagt Kreuzpaintner. Je nachdem, ob Strecken eher Geschäftsreise-lastig oder Privatreise-lastig sind, ist die Größe der Business-Class, gegebenenfalls First-Class, entscheidend. Schließlich geht es auch um die Frequenzen, das heißt, wie oft eine Verbindung angeboten werden soll. Drei Mal, fünf Mal oder gleich sieben Mal in der Woche. Nicht unwichtig ist auch das zu erwartende Frachtvolumen. Und um dem Ganzen die Krone aufzusetzen, kommt auch noch flugplanerische und operative Komplexität ins Spiel. Passende Slots müssen vorhanden sein, also die Zeitfenster, in dem ein Flugzeug starten und landen kann. „Oder die Gate-Position", meint Kreuzpaintner, „bei größeren Flugzeugen wie dem Airbus A380 brauchen wir spezielle Andockmöglichkeiten. Und die müssen dann zum jeweiligen Zeitpunkt auch noch frei sein." Dann kommt die Königsdisziplin. Interkontinentalflüge benötigen neben den lokalen Passagieren jede Menge Zubringer- und Abbringer-Flüge. Jeweils bis zu zwei Stunden vorher sollten die Passagiere dann schon in die jeweiligen Airports geflogen werden. Ein Beispiel: Auf den Nonstop-Flug von Frankfurt nach New York werden täglich rund 140 Zubringer-Flüge abgestimmt.

Man könnte ihn den Herrn der Langstrecke nennen. Der Münchner Stefan Kreuzpaintner leitet die Netzplanung. Fotos: Lufthansa



Blick ins Allerheiligste. So sieht die neue First-Class für Lufthansa-Langstrecken-Flüge aus.

Insgesamt bietet Lufthansa mit ihren Lufthansa Group Airlines rund 23.000 Flüge weltweit in der Woche an. „Dieses Netz muss permanent optimiert werden, damit es reibungslos läuft", so Kreuzpaintner. Da ist das Gehirnschmalz der Lufthansa-Experten gefragt, aber auch künstliche Intelligenz (KI) packt hier an. Bis zu einem Jahr dauert es, bis eine neue Fern-Destination in Betrieb genommen wird. In München hatte Lufthansa im Sommer 2024 insgesamt 32 Langstreckenflugzeuge stationiert, die von der weiß-blauen Landeshauptstadt in die Welt fliegen. Im Dienst sind mittlerweile auch wieder sieben Doppeldecker. Der Super-Airbus A-380 hebt in diesem Winter nach Los Angeles, Bangkok und Delhi ab. rdfl

# Sympathisches Spaßbike

Mit der R125 ABS bringt Loncin-Tochter Voge das erste Einsteiger-Motorrad heraus. Die Premiere ist geglückt.

Der chinesische Motorenhersteller Loncin ist ein Schwergewicht in der Zweirad-Welt. Nicht aus Zufall lässt BMW Motorrad dort seine Einstiegsmotoren bauen. Mit der Marke Voge (sprich: Woutsch) ist das Unternehmen jetzt seit gut vier Jahren in Deutschland vertreten – die von uns getestete R125 ABS schließt das Modellangebot nach unten ab und ist speziell von A1- und B196-Führerscheinbesitzer gedacht, für Ein- und Wiedereinsteiger. Dass klein nicht gleich langweilig sein muss, beweist das pfiffig gestylte Naked Bike sehr eindrucksvoll. Speziell in der hellblauen Version mit roten Akzenten und dickem Marken-Schriftzug auf dem Tank. Die Grafik der LED-Leuchten vorne wie hinten kommt richtig cool rüber, das farbige LCD-Display liefert übersichtlich alle nötigen Infos bis hin zur Ganganzeige. Groß ist die Voge R125 nicht – das sollten Interessenten bedenken. Auf der 1,94 Meter langen Maschine mit einer Sitzhöhe von 80 Zentimetern und einem Radstand von 1,31 Metern sitzen sehr langbeinige Zeitgenossen doch etwas verkrampft – das sollte man unbedingt vorab ausprobieren. Die Sitzbank mit Mini-Polster hinten ist eindeutig auf den Ein-Frau- oder Ein-Mann-Betrieb ausgelegt – oder allenfalls noch für ein Paar, das sich richtig gerne hat. Vorne hat Voge eine erwachsen wirkende Upside-down-Gabel moniert, hinten sorgt eine Zweiarm-Schwinge mit verstellbaren Zentral-Federbein für Komfort – und das recht überzeugend. Schließlich ist das Einsteiger-Bike keine Rennsemmel. Der Vierventil-Motor passt gut ins Konzept. Er leistet 11 kW/15 PS bei 9.500 U/min und liefert bei 8.500 U/min sein maximales Drehmoment von 12 Nm ans Hinterrad. Aus diesen Daten ist unschwer zu erkennen, dass die kleine Voge gedreht werden will, damit es flott vorangeht. Das leicht schaltbare Sechsgang-Getriebe macht das problemlos mit, beim Beschleunigen kommt durchaus eine Portion Dynamik rüber. Auf 100 schafft es die R125 in (handgestoppten) 14 Sekunden, bei 110 km/h ist Schluss – und das reicht auch völlig zum entspannten Mitschwimmen auf Landstraßen. Unser Testverbrauch: um die drei Liter je 100 Kilometer, das ergibt eine Reichweite von rund 300 Kilometern. Apropos entspannt: Dieses Gefühl vermitteln auch die Bremsen. Je eine Scheibe hat Voge pro Rad verbaut, vorne mit 276 und hinten mit 220 Millimeter Durchmesser, dazu kommt ein gut regelndes ABS-System. Die Bedienung der R125 ist simpel und auch für Einsteiger sofort verständlich. Die Rückspiegel sind zwar schick geformt, dürften aber gerne mehr Überblick nach hinten verschaffen. Das ist aber auch so ziemlich der einzige Kritikpunkt an der Achtelliter-Voge. Denn sie vermittelt auch dank des gut abgestimmten Fahrwerks, der nicht zu sportlichen Sitzhaltung und ihres vergleichsweise markanten Sounds aus dem Mini-Auspuff unter dem Motor eine ordentliche Portion Fahrspaß. Und das zum sozialverträglichen Preis von 3.199 Euro. Rudolf Huber

Perfekt auch für Einsteigerinnen: Die Voge R125 ABS wiegt nur 136 Kilo. Foto: Voge

# Unser moderner Kleinwagen

MITSUBISHI MOTORS

## Mitsubishi COLT BASIS

**ab 18.290 EUR**[1] Unverbindl. Preisempfehlung
**– 1.500 EUR** Empfohlener Aktions-Rabatt

**ab 16.790 EUR**[2] Empfohlener Aktions-Preis

- Tempoautomatik
- LED-Scheinwerfer
- Klimaanlage
- 7" Infotainment-System

5 JAHRE HERSTELLER GARANTIE*

**COLT BASIS 1.0 49 kW (67 PS) 5-Gang** Energieverbrauch 5,3 l/100 km Benzin; $CO_2$-Emission 119 g/km; $CO_2$-Klasse D; kombinierte Werte.**

**1 |** Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten. **2 |** Unverbindlich empfohlener Aktions-Preis der MMD Automobile GmbH, ab Importlager und solange der Vorrat reicht, zzgl. Überführungskosten, Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Der unverbindl. empfohl. Aktions-Preis ergibt sich aus der unverbindl. Preisempfehlung abzgl. des unverbindl. empfohl. Aktions-Rabattes. Die genauen Endpreise erfahren Sie bei Ihrem Mitsubishi Handelspartner.

*5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km, Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie **Die nach PKW-EnVKV angegebenen offiziellen Werte zu Verbrauch und $CO_2$-Emission sowie ggf. Angaben zur Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Weitere Infos unter mitsubishi-motors.de

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

▶ Die individuellen Endpreise erhalten Sie bei:

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

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

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

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

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

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

NEUVORSTELLLUNG

# Santa Maria, Santa Fe!

Hyundai hat sein Flaggschiff Santa Fe erneuert – das SUV wächst deutlich über sich hinaus

Es gibt Kindheiterlebnisse, die vergisst man nie. Duzi, Duzi! Gefährlich nähert sich der zugespitzte Mund nebst Mondgesicht. Duzi, Duzi - und man selber im Kinderwagen ohne Fluchtmöglichkeit. Ähnlich schlimm für manche die vom Metzger geschenkte Gelbwurst, wenn man keine Gelbwurst mag. Und dann noch der „Du bist aber groß geworden"-Klassiker, den man sich von der entfernten Verwandtschaft anhören muss, auch wenn man knapp vor der Verrentung steht. Das neue Flaggschiff von Hyundai muss sich diesen Spruch jedoch gefallen lassen, weil er ganz einfach stimmt: Santa Maria! Santa Fe, Du bist aber groß geworden! Im Vergleich zur ersten Generation, die Anfang 2000 auf den Markt kam, ist eine ganze Lineallänge dazugekommen.

Ein kerniger Bursche: Das SUV Santa Fe von Hyundai präsentiert sich in der neuen Generation mit völlig neuem Design. Eine schöne Spielerei ist das H-förmige Tagfahrlicht. Fotos: Hyundai

Groß und mächtig steht das Korea-SUV vor uns – ein Raumkreuzer mit bis zu sieben Sitzen und über 2000 Liter Ladevolumen. Tatsächlich ist er mit 4,83 Metern im Vergleich zu BMW X7 (5,18 m) oder Mercedes GLS (5,21), die ein ähnliches Platzangebot haben, aber nur ein Waisenknabe. Was auch auf den Preis zutrifft, der per se mit 56.700 Euro nicht gerade gering ausfällt, aber mit den Nobelhobeln der deutschen Premium-Konkurrenz, die sich im sechsstelligen Bereich bewegt, beileibe nicht mithalten kann.

Was der Santa Fe bietet, ist beachtlich. Erstens bekommt man mit dem neuen Flaggschiff ein frisches Design, das Ecken und Kanten hat. Rustikal, hemdsärmelig, amerikanisch. Lässig ist das Tagfahrlicht in den Front- und Heckscheinwerfern in Form eines H´s wie Hyundai. Weniger gefallen hat uns die Schrankwand-Optik des Hecks, die an einen Möbelwagen erinnert. Aber dadurch fällt die Ladekante niedrig aus und die riesige Heckklappte schwingt weit auf, was die Beladung einfach macht. Das Gestühl, das je nach Gusto mit fünf, sechs oder sieben Sitzen bestellt werden kann, lässt sich komplett flach legen, dann passen zwischen 628 Liter und 2032 Liter hinein.

Die letzte Reihe erklimmt man relativ einfach, indem man die zweite Sitzbank umklappt und nach vorne schiebt. Funktioniert übrigens auch gut von hinten, was aufkeimende Klaustrophobie-Ängste dämpft. Praktisch auch: Der versteckte Haltegriff in der C-Säule, so kommt man leichter in das doch recht hohe SUV. Fein, dass es auch in der dritten Reihe Ladebuchsen für Smartphones gibt und sogar eine eigene Klimaeinheit. Da freut sich dann auch der Hund, wenn er im heißen Sommer mitfährt.

Aber jetzt zum wichtigsten Platz im Auto: Dem des Fahrers. Zwei 12,3 Zoll große Displays fügen sich zu einem nach innen gebogenem Bildschirm zusammen. Links der Digital-Tacho, in der Mitte der Touchscreen, der logisch bedienbar ist. Die Klimaanlage und viele andere Funktionen steuert man separat über Knöpfe und Tasten. Auf Wunsch gibt es zwei Ladeschalen für Smartphones in der Mittelkonsole. Ob man ein Handschuhfach braucht, das mit UV-Licht desinfiziert, das sollte jeder für sich selbst entscheiden. Die Verarbeitung im Santa Fe ist von erster Güte, die Materialien fühlen sich gut an – sogar Nappa-Leder kann man bestellen. Das Gestühl ist für unseren Geschmack zu weich. Das trifft auch auf die Federung zu. Sie ist butterweich, fast schon amerikanisch, hält das Auto einigermaßen in der Waage, bei längeren Bodenwellen schaukelt und schunkelt die Karosserie mit. In den Kurven macht das Riesen-SUV einiges mit, allerdings lässt sich das Gewicht von 1,9 Tonnen (Voll-Hybrid) oder 2,1 Tonnen (PHEV) nicht ganz leugnen und wegregeln. So wie die Fahr- und Windgeräusche ab 130 km/h. Der Korea-Kreuzer ist halt eher ein sanfter Riese, mit dem man bestenfalls über die Straßen gleitet.

Beim Antrieb kann man zwischen zwei Varianten wählen. Dem Voll-Hybrid, der genauso wieder Plug-in-Hybrid mit einem 1,6-Liter-Benziner daherkommt und von einem 65 PS starken Elektromotor auf der Vorderachse unterstützt wird. Die Systemleistung liegt bei 215 PS und 367 Nm Drehmoment, was zu Spurtwerten knapp unter zehn Sekunden reicht. Den HEV kann man als Fronttriebler oder als Allrad bestellen. Unter den Rücksitzen befindet sich eine 1,49 kWh große Traktionsbatterie, die vom System (Bremsenergie) gespeist wird. Rein elektrisch kann nur der PHEV fahren. Er hat eine 98 PS starke E-Maschine an Bord, die Systemleistung liegt bei 253 PS. Unverständlich ist, warum der Akku nur 13,8 kWh fasst, das reicht nur für 50 bis 60 Kilometer elektrische Reichweite. Und noch ein Wert hat uns enttäuscht: Die Anhängelast fällt mit 1,1 Tonnen sowohl beim HEV als auch beim PHEV ebenfalls recht schwach aus. Unser Fazit ist trotzdem positiv: Der Santa Fe bietet richtig viel Auto mit richtig viel Platz, guter Verarbeitung und vielen cleveren Ideen. Eine ideale Familienkutsche: da kann man nur verzückt „Duzi, Duzi" sagen. Rudolf Bögel

# Diesel für den Tucson

Kia erneuert seinen Bestseller, auch der i30 zeigt sich verbessert

Zwanzig Jahre alt, zwei Millionen Mal verkauft in ganz Europa – und jetzt steht der neue Hyundai Tucson in den Startlöchern. Mit schärferem Design und vor allem mit einem zeitgemäßen Cockpit. Die Preise starten ab 34.990 Euro für den einfachen Benziner mit Handschalter, der völlig neue Plug-in-Hybrid mit 252 PS, Automatik und Allrad geht bei 49.800 Euro los. Der Antriebsstrang ist identisch mit dem des ebenfalls aus dem Hause Hyundai stammenden Santa Fe. Wir drehten eine kleine Runde.

Das auffälligste Detail findet sich im Kühlergrill. Respektive es findet sich zunächst nicht, wenn das Auto ausgeschaltet ist. Denn dann sieht man die Tagfahrlichter nicht, die im Kühlergrill mit der Diamantschliff-Optik versteckt sind. Erst wenn der Fahrer das Auto startet, werden die teilverspiegelten LEDs sichtbar. Fünf von ihnen auf jeder Seite, jeweils eine übernimmt auch noch die Aufgabe des Blinkers. Neue Stoßfänger, mehr Chrom an den Fenstern und scharf gezeichnete Linien im Blech geben dem neuen Tucson noch mehr Charakter, als er ohnehin schon hatte. Weniger Spielereien, dafür mehr Übersicht bietet das Interieur. Das Cockpit besteht aus einem gebogenen Bildschirm, der zwei 12,3-Zöller zusammenfasst. Genauso wie im Santa Fe. Man kann nicht oft genug loben: Dankenswerterweise gibt es auch hier noch Knöpfe, Tasten und Drehregler für Klima, Lautstärke oder Senderwahl. Wer will, kann sich auch noch ein 12 Zoll großes Head-up-Display dazu bestellen – ist aber in unseren Augen nicht unbedingt nötig. Platz bietet der 4,52 Meter lange Tucson reichlich. Der Radstand liegt bei 2,68 Metern. Auch der Kofferraum bleibt üppig – hier passen zwischen 546 und 1799 Liter hinein, je nach Motorisierung. Im Gegensatz zum großen Bruder fährt der Tucson auch noch als Benziner und als Diesel vor. Das hat finanzielle Vorteile: der Vierzylinder-Benziner mit 160 PS, Frontantrieb und Handschalter kostet mit 34.990 Euro satte 14.810 Euro weniger als der PHEV. Und was für die Kundschaft noch mehr zählt: Er darf Hänger bis zu 1510 Kilogramm ziehen. Der 136 PS starke und 38.850 Euro teure Diesel (Frontantrieb und Automatik) sogar bis zu 1650 Kilogramm. Hier raucht der Plug-in-Hybrid mit nur 1210 kg ziemlich ab. Dafür legt er die Distanz zwischen 0 und 100 Stundenkilometern mit 8,1 Sekunden am schnellsten zurück. Neuer Kühlergrill, neues Cockpit und viele neue Assistenzsysteme – Hyundai hat auch seinen kompakten i30 erneuert, den es zur Freude der deutschen Kundschaft auch als Kombi gibt. Die Änderungen beim Design sind eher kosmetischer Natur. Am auffälligsten ist vielleicht die neue Wabenoptik im Grill. Serienmäßig sind jetzt die beiden 12,3 Zoll großen Digital-Displays, Smartphones verbinden sich via Apple Car Play oder Android mit dem Fahrzeug und die Karten-Updates kommen over the air. Wer will, kann sich weitere Sicherheitsfunktionen dazubestellen. Wie etwa den Autobahnassistenten mit navigationsbasierter Geschwindigkeitsregelanlage, der automatisch den Abstand zum Fahrzeug davor galten kann und der die Geschwindigkeit an das Tempolimit und an vorausliegende Kurven anpasst. Dazu gibt es einen Spurhalteassistenten und eine neue Notbremsfunktion, um Unfälle beim Abbiegen an Kreuzungen zu verhindern. Das Motorenangebot bleibt: Vom 1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner mit 100 PS bis hin zum 1,5-Liter Turbo-Vierzylinder mit 140 PS. Die Limousine kostet ab 27.590 Euro, der Kombi startet bei 28.590 Euro. rdf

Ich sehe was, was Du nicht siehst. Erst wenn die Zündung angeschaltet wurde, zeigen sich die Tagfahrlichter beim neuen Tucson. Foto: Hyundai

NEUVORSTELLLUNG

# Digitales Wunderland

Lynk & Co startet mit seinem Elektro-Auto – es steckt voller Überraschungen, auch beim Preis

Lynk & Co ist zurück und nimmt einen neuen Anlauf, um die europäische Kundschaft zu erobern. Die Tochter des chinesisch-schwedischen Joint Ventures von Geely und Volvo bringt ihr zweites Modell auf den Markt, schlicht 02 genannt. Der Vorgänger Lynk & Co 01 ist ein Plug-in-Hybrid, den es seit 2021 auch in Deutschland gibt. Im Dezember kommt eine aufgefrischte Version des 01 in den Handel, die neben neuen Ausstattungslinien und Farboptionen auch ein komplett neues Antriebskonzept bietet. Vorgestellt wurde das erste vollelektrische Modell der Marke für den europäischen Markt mit einer großen Dinnershow in Mailand – und nicht etwa in China. Kein Zufall, sondern ein deutliches Zeichen, dass der Hersteller nach Europa gekommen ist, um zu bleiben.

Kecke Optik in zwei Farben: Der Lynk & Co 02 hat in der Ausstattungslinie „More“ serienmäßig ein Panoramadach, eine Wärmepumpe und eine 360-Grad-Kamera an Bord. Fotos: Lynk & Co

Der Lynk & Co 02 basiert auf der SEA-Plattform (Sustainable Experience Architecture) von Geely, auf dem schon der neue Smart #1, oder der Volvo EX30 stehen. Und trotzdem geht das coupéhaft gezeichnete SUV seinen eigenen Weg. Das Design des 4,46 Meter langen, 1,85 m breiten und 1,57 hohen SUV könnte man extravagant nennen. Es hat klare, knackige, schon fast provokante Linien, mit einem geschlossenen Kühlergrill und einem Heckspoiler, den man so noch nicht gesehen hat. Er endet in einem schmalen Lichtband, das sich über das ganze Heck erstreckt und in dem alle Leuchten versteckt sind, die so ein Auto braucht: Vom Blinker über das Bremslicht bis hin zum Rückfahrscheinwerfer.

Entwickelt wurde das Design zusammen mit den Lynk & Co-Kunden. Mehr als 6000 Wünsche und Anregungen hat das Designteam in Göteborg gesammelt. Manche Ideen wurden sogar umgesetzt. So bekommt man die Meldung „We´ve got the power“, wenn man die Ladeklappe öffnet. Mit der Mitteilung „Nope no engine here“ wird derjenige augenzwinkernd begrüßt, der in den Kofferraum schaut. Hübsche Spielereien, aber da ist noch ein Feature, das richtig gut und nützlich ist: Neben den normalen Tönen einer Autohupe gibt es unter dem Titel „Hey Honk“ eine ganze Reihe von freundlichen Hup-Tönen, um mit der Umwelt zu kommunizieren. Bei echten Tests mit Fußgängern habe das System großen Anklang gefunden, sagt Lynk & Co. Die ersten sind die Schweden mit dieser Idee nicht. Auf Anregung des Chefs der britischen Geländewagenmarke Ineos, Jim Ratcliffe, wurde im Grenadier ein zusätzlicher warm klingender Hupton für Fahrradfahrer eingeführt. Dazu gibt es sogar einen eigenen roten Knopf.

Auf die Lynk & Co-Community gehen aber auch technische Features zurück. Da ist zum einen die Klimaanlage, die sich jetzt auch per Handy-App steuern lässt, und etwas, das in China schon weit verbreitet ist, aber langsam auch die Europäer begeistert: Mittels einer Kamera im Rückspiegel lassen sich Selfies (hoffentlich nicht während der Fahrt) machen und versenden. Und dann gibt es noch eine Spielerei, die relativ ungewöhnlich ist: das Infinity Light. Das Lichtband zieht sich in der zweigeteilten Instrumententafel quer über die ganze Breite und lässt das Armaturenbrett auf einem unendlich scheinenden Luftkissen schweben. Peugeot hat so etwas ähnliches in den Elektro-SUVs E-3008 und E-5008. Das Infinity Light gibt es in vier Stimmungsvarianten: Fireworks, West Coast, Moonlight Love und Neo City.

Weil wir gerade beim Unkonventionellen sind: Links neben dem Lenkrad, das vom Design her an ein Volant aus einer Spielekonsole erinnert, befindet sich eine schnöde Schlaufe mitten im digitalen Wunderland. Mit ihr lässt sich auf dem 15,4 Zoll großen Infotainment-Bildschirm mit einem Griff das Menü öffnen, mit dem man sein Fahrzeug an Mitglieder der Community weitervermieten kann. Mit diesem Sharing-Prinzip war Lynk & Co in den Markt gestartet. Manch einer soll mit dem Weiterverleihen seines Modells 01 bis zu 2500 Euro im Monat dazu verdient haben. Car Sharing wird es beim Lynk & Co 02 auch geben – allerdings setzen die Schweden mit dem chinesischen Herz auch auf Leasing und Kauf. Dazu soll ein Händlernetz aufgebaut werden, teilweise auch mit Volvo.

Zurück zum Lynk & Co 02. Angetrieben wird er von einem 272 PS und 343 Nm Drehmoment starken Elektromotor auf der Hinterachse. In 5,5 Sekunden sprintet das SUV recht flott von 0 auf Tempo 100. Befeuert wird der Antrieb von einer 66 kWh großen Batterie, die je nach Ausstattungslinie für 435 oder 445 Kilometer gut sein soll. Der Verbrauch soll bei 17,6 respektive 17,1 kWh auf 100 Kilometern liegen. Warum die More-Variante weiter kommt und weniger Energie braucht, liegt zum einen an der Wärmepumpe, die mit an Bord ist, zum anderen am Kühlergrill mit den bewegliche Belüftungsklappen.

Aufgeladen wird mit 11 kW respektive 22 kW (gegen Aufpreis), wenn man Wechselstrom hat. Bei Gleichstrom geht es am Schnellader mit 150 kW zur Sache. Von 10 auf 80 Prozent soll sich der Akku in 30 Minuten auffüllen. So viel Pause sollte man sich bei längeren Fahrten ohnehin gönnen. Die Anhängelast kann sich ebenfalls sehen lassen: Sie liegt bei 1600 Kilogramm. Und noch eine Zahl, die erwähnenswert ist: Das Kofferraumvolumen des nur 1,8 Tonnen schweren Fünfsitzers liegt bei 410 Litern, wenn die Rücksitzbank umgeklappt ist, dann sind es 1400 Liter.

Schlaufe als Shortcut für das Computer-Menü.

Während es den 01 zum Marktstart nur in zwei Farben und einer Ausstattungslinie gab, führt Lynk & Co neue Varianten und eine breitere Farbpalette ein. Die Basis des 02 heißt „Core“ und startet bei 34.495 Euro. Darüber ist „More“ angesiedelt. Hier geht es ab 39.495 Euro los. Neben der Wärmepumpe und dem besseren AC-Lader kommt das Elektro-SUV serienmäßig mit Panoramadach und 360-Grad-Kamera daher. Die Preise sind eine klare Kampfansage an die Konkurrenz. So viel Auto für das Geld bekommt man zur Zeit nicht oft. rdf

Der in verschiedenen Farben leuchtende Lichtstreifen heißt bei Lynk & Co „Infinity Light“. Es lässt das Cockpit optisch schweben. Charakteristisch ist das an eine Spielekonsole erinnernde Lenkrad des Lynk & Co 02.

Im Spoiler des Lynk & Co 02 sind alle Rücklichter versteckt, die ein Auto braucht.

Durch das Panoramadach dringt viel Licht in den Innenraum des Lynk & Co 02.

MOBILITÄT

# Nobel-Disco zum Jubiläum

Discovery wird 35 – Land Rover feiert mit einem neuen 350-PS-Diesel und einem Sondermodell

Nicht ganz so luxuriös wie im Range Rover geht es im Discovery zu. Das Cockpit-Design ist zurückhaltend-übersichtlich, aber trotzdem ziemlich wohnlich.

Was spendiert man einem Auto, das 35 wird? Einer Wuchtbrumme, die sich über 1,6 Millionen Mal verkauft hat und die von den Fans auf den liebevollen Namen „Disco“ getauft wurde? Richtig, einfach einen größeren Motor, mit passend zum Geburtstag genau 350 PS. Neu ist der Diesel-Sechszylinder mit einem Drehmoment von 700 Nm im Discovery natürlich nicht. Der mit einem E-Motor aufgerüstete Mild-Hybrid-Antrieb treibt nämlich auch den luxuriösen Range Rover an. Aber das passt ja zur Geschichte des Discovery, der anno 1989 erstmalig auf den Markt kam und die Lücke zwischen dem hemdsärmeligen Land Rover Defender und dem Oberklasse-Range schließen sollte.

Und das hat er dann auch getan. 35 Jahre mehr oder minder ziemlich erfolgreich – bis auf die aktuelle Generation. Aber dazu später mehr im Kapitel „Design“. Die Kundschaft liebte ihren Disco, weil sie wusste, dass sie die gleiche Technik wie im Range Rover bekommt, aber zum halben Preis. Dafür musste man halt auf das ganze Chi-Chi im Interieur verzichten und hatte ein voll geländefähiges Auto auf dem Niveau des Defenders. Bei einer kleinen Ausfahrt konnten wir zumindest erahnen, was der Allradler so alles draufhat. Mit 90 Zentimetern Wattiefe und einer Bodenfreiheit von 20,7 Zentimetern muss man sich vor kaum einer Herausforderung fürchten. Wenn es sein muss, pumpt die serienmäßige Luftfeder den Disco sogar auf 28,5 Zentimeter hoch. Und wer für 2300 Euro noch die Geländeuntersetzung nebst Hinterachssperre ordert, wird zum König draußen in der freien Wildbahn.

Zwischen diesen beiden Discoverys liegen 35 Jahre. Zum Jubiläum gibt es einen stärkeren Diesel-Motor und ein Sondermodell, das über 107.000 Euro kosten wird. Fotos: Land Rover

Was die Kunden am Discovery neben der Geländefähigkeit so schätzen, das bietet auch die mittlerweile fünfte Generation, die 2017 übrigens zum Preis ab 50.500 Euro (heute: 77.800 Euro) auf den Markt kam. Da ist erstens der enorme Platz. Wer will, kann seinen Disco mit sieben Sitzen zum veritablen Familien-Taxi umrüsten (Aufpreis 1488 Euro). Natürlich mit der berühmten Theaterbestuhlung. Das heißt, hinten sitzt man Reihe für Reihe immer höher als vorne. Das war auch der Grund, warum der erste Discovery die seitlichen Panorama-Fenster hatte. Oder man klappt die zweite Reihe um, schiebt die Bank 16 Zentimeter nach vorne und hat dann eine ebene Fläche für rund 2500 Liter Ladevolumen. Der Kofferraum bietet zudem ordentlich Platz, auch für große Hunde. Das ist wichtig, weil jeder zweite Disco-Käufer einen hat, weiß zumindest das Land-Rover-Marketing. Und noch etwas entscheidet beim Kauf eines Discos: Er packt 3,5 Tonnen Anhängelast. Werfen wir einen Blick auf das Design – und kommen der Antwort näher, warum man den knapp fünf Meter langen und 2,22 Meter breiten Disco so selten auf den Straßen sieht, obwohl er ja schon sieben Jahre auf dem Markt ist. Es mag am Aussehen liegen, das sich leider zwischen hui und pfui bewegt. Von der Front her wirkt der Discovery mächtig und cool gleichzeitig. Aber diese Heckpartie! Sieht so aus, als habe man nachträglich die Karosserie verlängert und einen Buckel angeschraubt. Von der Seite erinnert der Disco an einen überdimensionalen Skistiefel.

Dabei lässt sich das Auto auch auf Straßen gut bewegen. Dass man in einem 2,4-Tonner sitzt, merkt man nicht unbedingt. Vor allem mit dem Sechszylinder-Diesel, der den Disco in 6,3 Sekunden von 0 auf 100 bringt. Der Selbstzünder entwickelt schon bei 1500 Umdrehungen pro Minute sein volles Drehmoment von 700 Newtonmetern (Nm). Gut, dass ein Startergenerator bei den unteren Drehzahlen mithilft, dadurch überbrückt der Disco seine Anfahrtsschwäche, bis die Turbos einsetzen. Souverän und kultiviert schnürt man mit diesem Aggregat die Straßen entlang – und hatten wir uns zunächst über die 4600 Euro Aufpreis im Vergleich zum fast baugleichen 250-PS-Motor geärgert, so möchten wir jetzt Abbitte leisten. Die Maschine ist es wert. Auch mit der Luftfederung waren wir überwiegend einverstanden. Bei längeren und häufigen Bodenwellen hat sich das Dickschiff allerdings aufgeschaukelt. Ist halt nicht ganz so einfach, so eine hochaufragende Masse im Zaum zu halten.

Haben Sie es gemerkt? Wir haben bewusst auf den Begriff SUV verzichtet. Denn der Disco ist nach wie vor ein waschechter Offroader mit viel Platz, der jetzt auch noch einen Motor hat, mit dem man Langstrecke machen kann. Der Verbrauch soll bei 8,5 Litern liegen. Nach der Probefahrt können wir uns das vorstellen. Damit liegt die Reichweite bei knapp 1000 Kilometern. Für Freunde der Elektromobiliät ein echter Traum. Wenn der Disco jetzt auch noch erschwinglich wäre, wir würden glatt über den Buckel hinwegsehen. rdf

# Vielseitig, aber teuer

Ein E-MTB für jeden Tag? Dafür wurden die elektrifizierten E-SUV erfunden. So wie das M1.GT.400.SX von M1-Sporttechnik.

Der Firmenname ist in der Szene ein Begriff, vor allem durch seine hochwertigen E-MTB wie das Spitzing oder das Erzberg. Mit dem M1.GT.400.SX zeigt der im oberbayerischen Weyarn ansässige Hersteller wieder seine Vielseitigkeit. Denn es markiert mit seinem 55 Newtonmeter (Nm) kräftigen Antrieb aus dem Hause Bosch das leistungsmäßig untere Ende der GT-Familie. Darüber sind noch Antriebe von Brose (90 Nm) und TQ (120 Nm) zu haben. Das Bosch-SX-Paket inklusive 400 Wattstunden-Akku wiegt nur rund vier Kilo, das Gesamtgewicht des Pedelecs liegt bei circa 21 Kilo – ein ordentlicher Wert, der sich beim Rangieren oder beim Transport positiv bemerkbar macht. Positiv setzen sich bei dem sportlich-schlank gezeichneten Geländetourer auch die Bosch-Zutaten in Szene. Der SX-Antrieb ist zwar kein Spitzenathlet, schiebt aber bei hoher Trittfrequenz erstaunlich kräftig an und schafft kurzzeitig eine Spitzenleistung von um die 600 Watt – das hilft an steilen Anstiegen. Der Akku hält bei hoher Belastung nicht allzu lange durch, um die 50, 60 Kilometer sind aber auch bei reichlich Höhenmetern immer drin. Zudem bietet M1-Sporttechnik aktuell einen Zusatzakku mit 250 Wh gratis an. Das M1.GT.400.SX ist tendenziell für Teer und Schotter konzipiert, weist aber auch bei nicht allzu grobem Geläuf durchaus beachtliche Offroad-Fähigkeiten auf. Ein Sahnestück für alle Freunde der gepflegten Fortbewegung auf zwei Rädern ist das vollgefederte Fahrwerk. Reichlich Federweg vorne wie hinten (160/150 mm), perfekt einstellbare Dämpfer und eine eher sportlich orientierte Geometrie vermitteln vom ersten Moment an das Gefühl, mit reichlich Sicherheits- und Komfortreserven unterwegs zu sein. Auch das restliche Ausstattungsprogramm passt dazu. Etwa die Shimano XT-Schaltung, die rundum überzeugenden Magura-Bremsen oder die stabilen Schutzbleche, der Gepäckträger oder die hell strahlende Beleuchtungsanlage. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 150 Kilo, das ist üppig. Auch die 2,6 Zoll breiten Schwalbe Smart Sam-Reifen auf 27,5-Zoll-Laufrädern passen mit ihrem leisen Abrollgeräusch und ihrer Vielseitigkeit gut zu dem bayerischen Bike.

Das M1.GT.400.SX von M1-Sporttechnik macht auf jedem Untergrund gute Laune. Fotos: Huber

Morgens zur Arbeit, abends auf den Trail, am Wochenende auf Tour – das GT-Modell von M1-Sporttechnik macht alles mit Leichtigkeit mit. Beim Preis müssen Interessenten aber vermutlich schwer schlucken: Das SUV-Pedelec steht mit 8150 Euro in der Liste. Rudolf Huber

# Mit Benzin, Turbo und Touareg

Das größte SUV von VW ist auch das Flaggschiff des Konzerns

Zugegeben, dieser Bericht ist ein echter Rückfall. Und wir dachten, wir wären längst raus aus dem Gröbsten. Doch dann kommt da plötzlich dieser VW Touareg um die Ecke, mit seiner 3,0-Liter-V6-Turbo-Maschine. Seidenweich und kraftstrotzend. Ein echter Anachronismus – zumal dieser Verbrenner ein 2,1 Tonnen schweres SUV antreibt. Aber wie! Leise und geschmeidig wie eine Limousine. Das erinnert uns an die guten alten Tage. Als Elektroautos noch im Seifenkisten-Entwicklungsstadium waren und der Liter Benzin noch 1,30 Euro kostete. Eine schöne Erinnerung – und genau da knüpft das Top-Modell aus dem Hause VW an. Der Touareg ist mit einer Länge von 4,90 und einem Radstand von 2,90 Metern das letzte Verbrenner-Flaggschiff der Wolfsburger – quasi der Nachfolger der legendären Piech-Limousine Phaeton. Das Facelift der dritten Generation wurde optisch nachgeschärft – am leichtesten erkennt man es am durchgehenden Lichtband am Heck, sogar das VW-Logo darf mittlerweile ganz in Rot leuchten. Schöne, alte Welt: Den Touareg gibt es neben einem Plug-in-Hybrid auch wahlweise mit zwei Diesel-Motorisierungen (231 und 286 PS stark), oder als Turbo-Benziner mit 340 PS. Ein wirklich schöner Motor, das Drehmoment von 450 Nm liegt schon bei 1340 Umdrehungen pro Minute an und lässt erst jenseits der 5.300 U/min wieder nach. Was nichts anderes bedeutet, als dass der Dreiliter-Turbo jederzeit souveräne Kraft anbieten kann. Im Komfort-Modus wird diese Power vom ebenfalls seidenweichen Achtgang-Getriebe zögerlich weitergereicht. Zieht man den Ganghebel jedoch nach hinten, geht es in den Sportmodus und dann trabt der Touareg sofort los. Ganz ohne trompetende Auspuffrohre oder spratzelnde Fehlzündungen beim Rückschalten. Eben ein kultivierter Verbrenner, der in einer Disziplin jedoch ziemlich patzt. Beim Thema Effizienz gibt es vollen Punkteabzug. Unter elf Litern fährt niemand diesen Touareg. Es sei denn, er oder sie sind völlig spaßbefreit. Dann würden sie das VW-SUV aber ohnehin nicht kaufen. Empfehlenswert ist das adaptive Luftfahrwerk, das 5900 Euro Aufpreis kostet, aber mit seinen elektromechanischen Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse für guten Komfort sorgt. Weil es die Wankneigung der hohen und schweren Karosserie in den Kurven unterdrückt und weil es das Untersteuern in Kurven verhindert. Die Lenkung des Touaregs ist feinfühlig und ausbalanciert, reagiert auf die kleinste Bewegung. Leichtgängig ist sie auch – muss sie auch, weil das Einparken des Dickschiffs nicht unbedingt einfach ist. Platz bietet der Touareg reichlich – vorne fühlt man sich wie auf der Brücke eines Schiffs, blickt auf die digitale Displaylandschaft. Sie ist voll integriert in die Instrumententafel, und auch ein Head-up-Display gibt es. Wer volle Hütte bestellt, kann auch noch ein Nachtsichtgerät haben, das seine Bilder auf den Digital-Tacho projiziert. Luxusklasse eben. Kleines Detail: Um die zwei nervigsten Assistenten auszuschalten, die auf das Konto gewisser EU-Regulatoren gehen, benötigt man zwei Handgriffe auf dem Infotainment-Bildschirm. Kommen wir zum Fazit. Schöne alte Welt - oder doch nur Illusion? Beim Fahren macht der Touareg richtig Spaß. Er ist praktisch (Kofferraum: 810 bis 1.800 Liter), feinfühlig zu fahren, aber auch trinkfreudig. Unter elf Litern geht es nicht. Und auch der Preis holt uns aus dem Traum. Ab 73.765 Euro geht es los, das Testfahrzeug hat dann schon 113.465 Euro gekostet. rdf

Außen knackig, innen gefällig: Das Facelift der dritten Touareg-Generation ist ziemlich gelungen. Fotos: VW

# Ist der süß!

Eine Tür und zwei Kulleraugen - der Microlino bricht alle Herzen

Gerade mal zwei Jahre alt - aber schon ein echter Experte für alles, was fährt. Den Microlino hat der kleine Luis sofort als „Baby-Auto" erkannt und unmissverständlich zu verstehen gegeben, dass er mitfahren möchte. Und das will was heißen, denn normalerweise steht er auf Radlader, Bagger und Traktoren. Wo immer man hinkommt, mit dem Baby-Auto alias Microlino ist man überall der Star. Die Älteren erinnern sich an die Isetta aus der Nachkriegszeit, die Jüngeren ergötzen sich an der Pixar-Glupschaugen-Optik. Der Isetta-Vergleich ist so falsch nicht. Auch den Microlino öffnet man an der Fronttür. Stell Dir vor, du wirst eingeparkt...Vorsorglich kann man den nur 2,52 Meter langen Flitzer aber auch mit der Schnauze zum Gehweg auf einem entsprechend breiten Parkplatz abstellen. Der elektrische Kabinenroller ist das größte Produkt der Schweizer Micro Mobility AG, die auch E-Roller und -Scooter im Angebot hat. Süß ist er auf alle Fälle, der kleine E-Racker und auch relativ flott unterwegs mit seinen 17 PS und Hinterrad-Antrieb. Auch wenn die Akkus schwerpunktfördernd im Unterboden eingebaut sind, fährt in den Kurven die Angst mit, das 513 Kilogramm schwere Gefährt umzuschmeißen. In fünf Sekunden geht es von 0 auf Tempo 50 und dann weiter bis auf 90 km/h. Da kann man sich schon mal auf die Landstraße wagen – so richtig wohl fühlt man sich aber nicht, eingeklemmt zwischen Lastwagen. Immerhin 170 Kilometer will der Microlino mit dem 10,5 kWh großen Akku schaffen. Das perfekte Auto für die Stadt und den Einkauf. In den Kofferraum passen 230 Liter, Platz für zwei Getränke-Träger. Der kleine Luis fand den Microlino bezaubernd, mit Mühe konnten wir ihn davon abhalten, selbst zu fahren. Da muss er noch warten bis er 18 ist – und hoffentlich legt jemand 100 Euro monatlich zur Seite, denn mit einem Preis von knapp 20.000 Euro ist die Knutschkugel aus der Schweiz nicht gerade billig. rdf

Aufmerksamkeit garantiert: Mit dem Microlino kommt jeder groß raus. Foto: Bögel

# Schwaben-Smartie

Wie gut ist der Elektro-Smart, den Tuner Brabus veredelt hat?

Wie? Elektroautos machen keinen Spaß! Stimmt nicht! Glauben Sie nicht? Dann lesen Sie den Test über den Smart #3 Brabus. Oder noch besser: Fahren Sie ihn selbst. Zwei Motoren, 428 PS, 3,7 Sekunden von 0 auf 100. Dieser Smart lässt sogar den Porsche 911 Carrera stehen. Smart und Brabus – da war doch was. Der Fahrzeugtuner aus Bottrop hat schon das alte Modell mit 109 PS in eine Kanonenkugel verwandelt und ist jetzt auch beim Neuen an Bord. Smart ist bei den beiden Modellen #1 und #3 vieles – nur nicht die Fahrzeugdimensionen. Nach dem Neustart der Marke durch die Joint-Venture-Partner Mercedes-Benz und Geely (China) wurde aus dem 2,70-Meter-Smartie von früher eine bis zu 4,40 Meter lange Kompaktlimousine, die sogar den Golf überragt. Smart #3 ist etwas größer als #1, die Karosserie fällt coupéhaft nach hinten ab. So wie man das heutzutage macht, um aus einem Modell zwei zu machen. Der Smart #3 ist technisch verwandt mit dem EX30 von Volvo und dem Polestar 2, die es mit der identischen Motorisierung gibt. Brabus sind die roten Bremsbeläge, das dicke gesteppte B in den Sitzen oder der spezielle Fahrmodus, bei dem die E-Motoren beonders durchzugsstark an Vorder- und Hinterachse anreißen. Das geschieht so abrupt mit einem Drehmoment von 543 Nm, dass man sich eher an eine Rakete erinnert fühlt als an einen Pkw. Das Fahrwerk ist knackig, die Brabus-Sportfedern legen das Fahrzeug noch mal 35 mm tiefer. Harmoniert perfekt mit den-21-Zoll-Rädern. So schön sich der Brabus fährt, so nervig sind Assistenten wie der Aufmerksamkeitswarner, der sich schon aus geringem Anlass meldet. Oder der Blinker, der wie bei frühen Stereoaufnahmen aus dem linken oder rechten Lautsprecher tönt. Was der Comic-Planet und der animierte Gepard auf dem Infotainment sollen, bleibt ein Geheimnis. Nicht der Preis: Der liegt bei 50.990 Euro und ist, wenn man ihn mit der Leistung vergleicht, nicht zu schlagen. rdf

Die Akzentfarbe Rot sagt: Hier fährt kein normaler Smart #3. Foto: Smart

VOLVO

[1]

# Der neue Volvo EX90 Fully Electric.

## Sicherheit neu definiert. Unser vollelektrisches Premium-SUV.

Im Volvo EX90 vereinen sich wegweisende Technologie, puristisches skandinavisches Design und innovative Materialien. Entdecken Sie nachhaltigen Luxus für Ihren Alltag und erleben Sie den Beginn einer neuen Ära.

**Jetzt bei uns bestellen.**

[1] Volvo EX90, Gewinner in der Kategorie „Elektro-SUV ab 50.000 Euro" (Importwertung). Berichterstattung in AUTO ZEITUNG, Ausgabe 13/24.

**Avalon Premium Cars GmbH** | Moosacher Str. 56, 80809 München | Tel. 089121532 200, volvocars-haendler.de/avalon