

mobile *faszination*

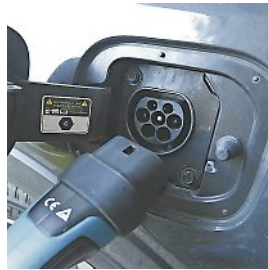
Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 9 September 2023



Hände weg vom Steuer!

Ab sofort darf der Ford Mustang Mach-E selbstständig fahren



Laden, wenn Strom billig ist

Mit diesen neuen Apps lassen sich die Kosten für E-Autos reduzieren



Campen ohne zu frieren

Winter-Tipps für besonders abgebrühte Wohnmobilsten



MOBILE TRENDS, DIE SPASS MACHEN

Kombis, Elektroautos, Bikes: was alles auf den Markt kommt



Giulia und Stelvio als Quadrifoglio

Kann das Kleeblatt mit 520 PS groß auftrumpfen?

Fahrttest beim Italien-Trip

XCeed - ist dieser Kia auch urlaubstauglich?

Volvo XC 60 Recharge

Elektrisch in die City pendeln - schafft es dieser Hybrid?

DER F-150. EXKLUSIV BEI KUTTENDREIER.



FORD F-150 XLT

5,0l PFDI V8, 299 kW (406 PS) Flexfuel, 10-Gang-Automatikgetriebe, u.a. mit Ausstattungspaket High 302A, XLT Sportlook-Paket, 360°-Kamera-Paket, Anhängerpaket, Co-Pilot 360 Assist 2.0 mit adaptivem Tempomat und integriertem Navigationssystem, Großer 136-Liter-Kraftstofftank, Ladeflächenschutz Bedliner Spray-in, Heckklappe mit Trittstufe und Arbeitsfläche, SYNC 4 Kapazitiver 12-Zoll-LCD-Touchscreen, Kabelloses Apple Carplay und Android Auto, Dunkle 20-Zoll-Sechsspeichen-Leichtmetallräder u.v.m.

Bei uns schon ab netto

€77.900,-



**Automobilforum
Kuttendreier**
Just drive!

Automobilforum Kuttendreier GmbH

- 1 Hauptbetrieb mit Transit Center • Drosselweg 21 • 81827 München
- 2 Moosach mit Transit Center • Dachauer Straße 463 • 80993 München
- 3 FORD STORE | Solln • Meglinger Str. 30-32 • 81477 München

www.kuttendreier.de  

Die Abbildungen zeigen den Ford F-150 Raptor, es können Details auf den Abbildungen nicht EU-Spezifikation entsprechen. Abgebildete Fahrzeuge können Sonderausstattung zeigen. Ausstattungen werden eventuell nur in Kombination mit anderen Optionen angeboten oder unterliegen zusätzlichen Anforderungen/Einschränkungen bei der Bestellung. Abgebildete Abmessungen können aufgrund optionaler Funktionen und/oder Änderungen in der Produktion abweichen. Alle Informationen sind ohne Gewähr und können technische, Druck- oder andere Fehler enthalten. Voraussichtlich verfügbar ab Q4 2023. Die Ausstattungsmerkmale der abgebildeten Fahrzeuge sind nicht Bestandteil des Angebotes. Alle Angaben vorbehaltlich Irrtum, Änderung und Druckfehler.

EDITORIAL



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

Liebe Leserinnen und Leser,

Rückschritt und Fortschritt: Das sind die Klammern für diese Ausgabe. Im Rückspiegel entdecken wir den ersten VW Passat, der 1973 vorgestellt wurde. Und der jetzt, 50 Jahre danach, noch mal ganz neu erfunden wurde. Nur noch als Kombi und zum letzten Mal mit einem Verbrenner (Seite 4 und 5). Fortschrittlich ist der Antrieb damit nicht, aber vielleicht genau das, was sich Kunden wünschen, die mit dem Fortschritt nicht unbedingt Schritt halten können: Sei es, dass sie aus bekannten Gründen (schlechte Ladeinfrastruktur) noch kein E-Auto kaufen wollen oder sei es, weil es in dieser Nische noch kein preislich überzeugendes und breites Angebot gibt. E-Autos sind noch ziemlich teuer. Das trifft auf den voll elektrischen Prius (Seite 4 und 5) ebenso zu wie auf den brandneuen Peugeot E-3008 (Seite 6). Letzterer wird bei 50.000 Euro liegen, die Japaner rufen 45.000 Euro auf. Da ist der Passat mit 40.000 Euro schon fast ein Schnäppchen, obwohl er auch schon um 4000 Euro teurer ist als sein Vorgänger. Wie man an diesen Beispielen sieht, gibt es bei den Preisen nur eine Richtung. Sie schreiten weiter fort. Könnte sein, dass es beim Absatz bald einen echten Rückschritt geben wird, weil sich keiner mehr ein Auto leisten kann. Und das ist bestimmt kein Fortschritt.

Impressum

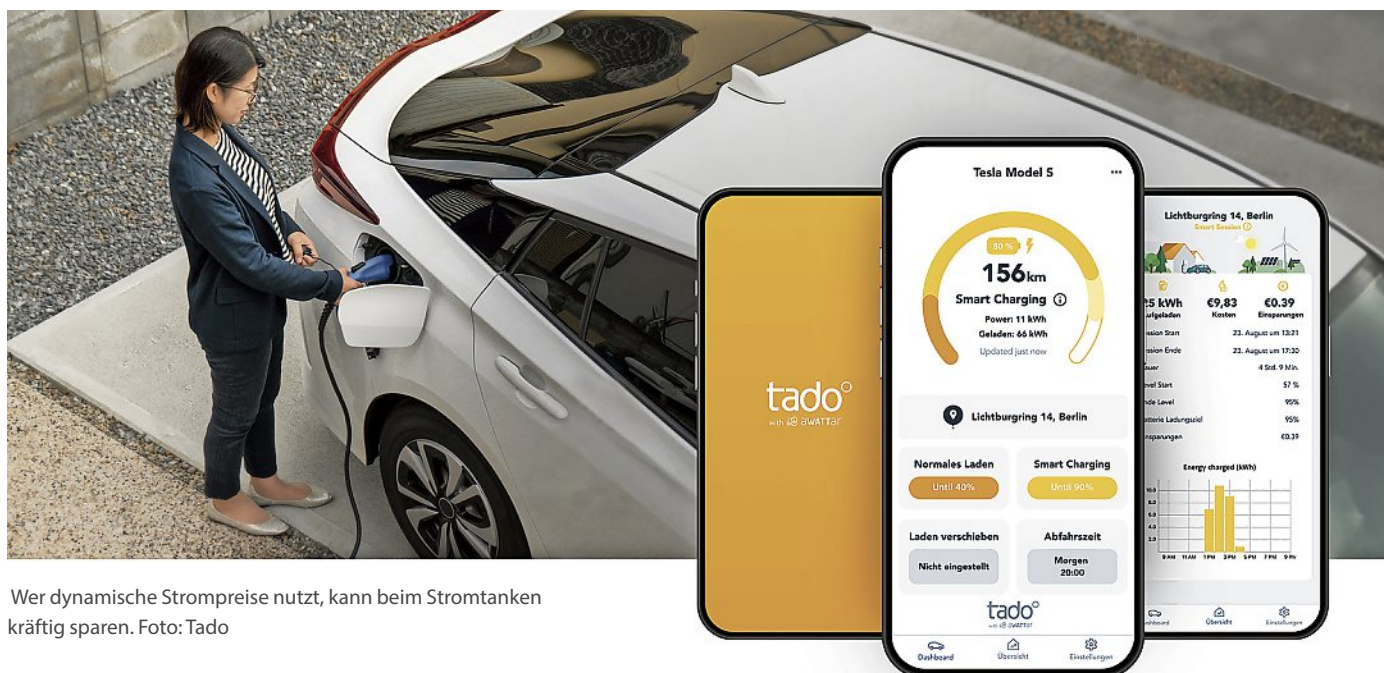
Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
Produktmanagement: Christine Sindl
Anzeigen: Benjamin Haben (verantwortlich)
und Christine Tolkendorf,
Süddeutsche Zeitung GmbH,
Anschrift wie Verlag
Anzeigenberatung:
Gerd Kaethner, Telefon (0 89) 21 83 – 87 84
Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich)*
Kontakt: mobile-faszination@sz.de
Titelfotos: Ford, Huber (2), Regina
Ammel / ADAC, Peugeot, Volkswagen,
Harley Davidson, Toyota
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutsche Zeitung Verlag
Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
Nächster Erscheinungstermin:
23.10.2023

* freie Mitarbeit

ELEKTROAUTOS

Sparen beim Stromtanken

Wer nur lädt, wenn der Preis niedrig ist, kann beim E-Auto kräftig sparen – ab 2025 werden entsprechende Angebote zur Pflicht, schon jetzt gibt es Anbieter



Wer dynamische Strompreise nutzt, kann beim Stromtanken kräftig sparen. Foto: Tado

Die tägliche Routine vieler Elektroauto-Nutzer sieht so aus: Wo immer sich eine Gelegenheit bietet, wird Strom getankt. Ob unterwegs oder zuhause, Hauptsache, die Reichweite stimmt. Das ist nicht unbedingt immer günstig, hohe Strompreise treiben die Unterhaltskosten für das E-Mobil kräftig nach oben. Doch gerade für Nutzer, die häufig daheim aufladen, gibt es eine Spar-Option. Das Stichwort: dynamischer Stromtarif. Dessen Vorteil: Der Preis für die Kilowattstunde orientiert sich minutengenau an den

erfreut zum Wochenstart. Das passt genau zu dem, was beispielsweise Jan Rabe vom Anbieter Rabot Charge sagt: „Dann zu laden, wenn genügend Strom vorhanden ist, hat im Rahmen dynamischer Strompreise signifikante Preisvorteile“. Rabe hat eine auf intelligenten Algorithmen basierende Lösung erarbeitet, die Wetterdaten mit einbezieht und mit deren Hilfe seine Kunden die Preisschwankungen gezielt für Ladevorgänge zuhause nutzen können. Dazu muss lediglich in der entsprechenden Charge-App eingegeben werden, in

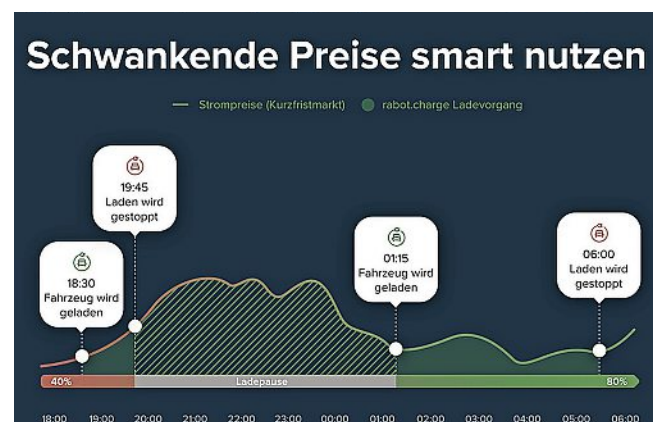
fürs Ablesen und die Datenübertragung aktuell noch bei über 100 Euro im Jahr. Ab 2024 seien die Kosten bei Haushalten mit einem Verbrauch bis 10.000 Kilowattstunden aber auf 20 Euro jährlich gedeckelt.

Auch die App des Münchner Energiemanagement-Spezialisten tado° nutzt die volatilen Preise an der Strombörse und plant den Ladevorgang zuhause automatisch für Zeiten mit niedrigen Energiepreisen. „Haushalte können so durchschnittlich 300 Euro oder 30 Prozent der jährlichen Ladekosten für Elekt-



Der smarte Stromzähler meldet den Verbrauch automatisch an Netzbetreiber und Versorger.
Foto: Huber

Geladen wird, wenn es wenig kostet, bei hohem Strompreis wird pausiert.
Foto: Rabot Charge



Vorgaben der Strombörse EPEX Spot. Und die schwanken je nach aktuellem Gesamtverbrauch und meteorologischen Bedingungen zum Teil gewaltig. Grob gesagt steigt der Strompreis bei hoher Nachfrage und schlechtem Wetter mit wenig Wind tagsüber unter der Woche kräftig an und sinkt etwa am Wochenende bei Sonnenschein und einer ordentlichen Brise ebenso kräftig ab. Absurderweise kann er bei einem Strom-Überangebot sogar negativ werden. Heißt: Wer Strom per dynamischem Tarif verbraucht, wird dafür bezahlt.

Im Hochsommer 2023 war das an einem Sonntag wieder der Fall. Die Stromkosten rauschten bis auf minus 500 Euro für die Megawattstunde herunter. Weiter ging es nur deshalb nicht, weil es exakt bei dieser Summe einen Deckel gibt. „Ich habe am Wochenende 15 Euro mit meinen E-Autos verdient“, postete der Eigner eines kleinen Firmen-Fuhrparks

welchem Zeitfenster das Auto geladen werden kann und welcher Ladestand mindestens erreicht werden soll. Anschließend wird die App mit dem Auto verbunden und dieses an die Wallbox angeschlossen.

„Die Algorithmen ermitteln dann das bestmögliche Zeitfenster für den Ladevorgang und steuern diesen entsprechend. Die Steuerung erfolgt hierbei direkt über das E-Auto und nicht über die Wallbox“, heißt es bei Rabot Charge. Damit der Ladestrom auf Basis der Börsenstrompreise während des Ladens abgerechnet werden kann, empfiehlt sich ein Smart Meter. Das ist eine Kombination aus einer modernen Messeinrichtung mit Digitalanzeige und einer Kommunikationseinheit, die jede Viertelstunde automatisch den Stromverbrauch per Internet an den jeweiligen Netzbetreiber und den Versorger meldet. Laut ADAC liegen die Kosten für Einbau, Betrieb und Wartung der Smart Meter sowie

rofahrzeuge einsparen und gleichzeitig den Anteil an erneuerbarer Energie maximieren“, so ein tado°-Sprecher.

Dynamische Börsenstromtarife werden ab 2025 per Gesetz flächendeckend eingeführt. Einige Anbieter gibt es schon jetzt. Rund zehn davon hat etwa der ADAC ausgemacht, von Awattar bis Voltego. Diese Firmen und auch die Anbieter, die nicht dynamisch, sondern noch nach monatlichem Verbrauch abrechnen, tun das natürlich nicht gratis, sie wollen an ihrer Dienstleistung verdienen. „Provisionen der Stromanbieter können das mögliche Einsparpotential eines dynamischen Stromtarifs schmälern, weshalb ein Vergleich wichtig ist“, heißt es deshalb beim ADAC. Fazit: „Aufgrund des oft günstigen Arbeitspreises von der Strombörse können Haushalte sparen, die viele Kilowattstunden verbrauchen – etwa durch Elektrofahrzeuge und Warmwasserspeicher.“

Rudolf Huber

NEUVORSTELLUNGEN

NEUVORSTELLUNGEN

Toyota Prius – jetzt auch ein Design-Pri(m)us?

Mit Hybrid-Modellen waren die Japaner Pioniere. Bei reinen Elektroautos müssen sie noch aufholen

Er war der Primus inter Pares – der Prius von Toyota. Der Primus als erstes Auto, das den Hybridantrieb populär gemacht hat. Ein Popstar der Autowelt, geliebt und verteuert gleichermaßen. Ein Fahrzeug, auf den die Taxifahrer schworen, weil er im Stadtbetrieb wirklich sparsam war. Schön war er nie – bis zur aktuellen fünften Generation. Die hat sogar den heiß begehrten Design-Preis „Red Dot Award“ gewonnen und auch noch mit der höchsten Auszeichnung „Best of the Best“. Pri(m)us inter Pares – also der Erste unter Gleichen ist das Hybrid-Fahrzeug schon lange nicht mehr. Diese Antriebsart hat sich in allerlei unterschiedlichen Spielarten weit verbreitet, in manchen Ländern wie Japan sogar durchgesetzt. Warum also den Prius kaufen? Wir haben das neue Modell getestet.

Nach 25 Jahren endlich schön. Aus dem hässlichen Entlein ist ein stattlicher Schwan geworden. Die Keilform mit der nach hinten abschwingenden Coupé-Linie wirkt nicht etwa klobig oder klotzig, weil die Designer feine Linien eingezogen haben. Den extrem flachen Kühlergrill etwa oder die schmalen lang gezogenen Scheinwerfer, die sich wie ein liegendes „U“ in die Front fräsen. An der Seite sorgt ein feiner Karosserie-Knick für Dynamik. Er zieht sich von der Unterseite schräg zu den kräftigen Schultern, so als ob jemand einen Haken dran gemacht hätte. Das Hinterteil wird beherrscht



durch das obligatorische durchgehende Leuchtenband und die große Heckscheibe. Wer die Klappe öffnet, muss aber gleich einen ersten Schock verdauen. Kabel-Tasche, Laptop-Tasche – recht viel mehr passt da nicht mehr rein. Zugegeben, das ist wie ein wenig übertrieben. Aber das Kofferraumvolumen von 284 Litern liegt gerade mal 20 Liter über dem des aktuellen 911er Carrera. Und das ist mit viel Liebe ein 2+2-Sitzer, der Prius ist hingegen für fünf zugelassen. Vier zumindest finden hier ordent-

lich Platz: Der Radstand des Prius hat nämlich um fünf Zentimeter zugelegt, das Auto ist trotzdem fünf Zentimeter kürzer geworden (jetzt 4,60 Meter). Trotzdem sitzt man hinten ein wenig beeengt. Liegt vielleicht auch an der Höhe. Hier büßte der Prius nämlich wiederum fünf Zentimeter ein, steht damit aber besser auf der Straße. Neu ist der Wegfall einer ganz besonderen Art von Lärmbelästigung. Der mit dem sogenannten Miller-Verfahren auf Effizienz getrimmte und deshalb bei Lastanforderung

unter hohen Drehzahlen ächzende Motor wurde gezähmt. Erstens hat er jetzt mehr Hubraum (2,0 statt 1,8 Liter). Zweitens muss er die Arbeit nicht mehr hauptsächlich allein verrichten. Er wird jetzt nicht mehr nur durch ein kleines E-Aggregat mit kleiner Batterie (Mild Hybrid) unterstützt, sondern durch eine E-Maschine mit 163 PS, die sogar die Verbrenner-Leistung (152 PS) topt. Meist tritt der Benziner deshalb in den Hintergrund und muss nur selten beispringen. Nur wenn man es drauf anlegt



Die lang gezogene Heckscheibe des Toyota Prius gibt dem Auto die längst vergessene Eleganz einer Luxus-Limousine.

Schmaler Kühlergrill und fein gezeichnete Lichtleisten verleihen dem keilförmigen Prius ein elegantes und forsches Gesicht.

und die letzte Pferdestärke herauspressen will, dann wird es noch mal laut. Der Akku, der von 8,8 auf 13,6 kWh vergrößert wurde, macht langes elektrisches Gleiten möglich. Bis über 80 Kilometer. Da macht das Fahren jetzt richtig Spaß. 6,8 Sekunden von 0 auf 100 – auch hier ist der Prius kein lahmes Entlein mehr. Das Fahrwerk schluckt Straßenunebenheiten gut weg, sofern sie nicht von gröberer Natur sind. Die Lenkung

ist vielleicht ein wenig gefühllos mit zu wenig Rückmeldung. Dafür hat man am Steuer die Straße immer gut im Blick. Das Lenkrad hat nämlich nur einen Durchmesser von 34 Zentimetern und ist ziemlich tief positioniert. Das ist erst einmal gewöhnungsbedürftig. Aber dadurch hat man ein freies Blickfeld auch auf den sieben Zoll großen Digital-Tacho. In der Mitte des Armaturenbretts findet sich der Infotainment-Bildschirm mit schnörkelloser Kachel-Optik für Navi, Telefon und Musik. Darunter eine Leiste mit Schaltern für alles, was mit Klimatisierung zu tun hat.

Die Bedienung ist einfach. Vorausgesetzt man muss nicht zu tief im Menü abtauchen. Wir sind zum Beispiel bei dem Versuch gescheitert, die Fahrzeughelfer zu finden, um den Geschwindigkeitswarner auszuschalten. Der muss pflichtgemäß ab sofort bei allen Neuwagen eingebaut sein und – man höre und staune – dank Brüsseler Bürokratie-Wahnsinn schon bei einer Überschreitung von einem Kilometer pro Stunde piepsen. Nervt ziemlich. Im Handbuch sind wir schließlich fündig geworden: Für alle, die es wissen wollen: Unter Einstellung des Menüpunkts „Fahrzeugperso.“ wählen, dann sollte es klappen. Weil wir gerade beim Deaktivieren sind: Der nervige Aufmerksamkeitsassistent, der den Fahrer per Kamera am Lenkrad überwacht, ist viel zu empfindlich. Er mault sogar, wenn er das Gesicht nicht mehr erkennt, weil der Fahrer zu tief in den Sitz gesunken ist. Bevor wir zum allerletzten Kritikpunkt kommen, noch ein Lob. Erstens finden wir es gut, dass es eine Wärmepumpe gibt, und zwar schon in der Serie. Und zweitens ist es lässig, dass sich der Prius selbst aufladen kann. Das optionale Solardach schafft jetzt 185 Watt. Unter besten

Das Lenkrad des Prius ist klein und handlich und ziemlich tief positioniert. Dadurch hat man freie Sicht auf Digital-Tacho und Straße. Fotos: Toyota



Bedingungen holt man sich damit eine elektrische Zusatzreichweite von 8,7 Kilometern täglich. Ob sich das rentiert, muss jeder selbst für sich entscheiden. Wer es haben möchte, muss die höchste Ausstattungsvariante „Advanced“ bestellen – die kostet mit 52.690 Euro um 7400 Euro mehr als der Basis-Prius. Üblicherweise lädt man den Plug-in-Hybriden aber an der Steckdose auf. Hier offenbart sich der letzte Schwachpunkt. Der On-Board-Lader schafft lediglich 3,3 kW. In vier Stunden ist die Batterie zwar voll. Das passt, wenn man zu Hause laden will. Unterwegs bringt es nichts. Unser Fazit: Warum nur hat Toyota so lange gebraucht, um einen schönen Prius zu machen? Chef-Ingenieur Satoki Oya gibt hier gerne zum Besten, dass er einen Prius bauen wollte, der das Taxi-Image aufhebt und der die Menschen begeistert. Das ist gelungen. Zumal der kleine Kofferraum für ein Taxi ohnehin nicht mehr geeignet wäre. Die Stärken des Prius liegen beim Design und beim geschmackigen aber genügsamen Antrieb. Schwächen hat er bei der Bedienung und beim Aufladen. Und günstig ist er auch nicht gerade. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

Toyota Prius Plug-in-Hybrid

Motor: 2,0 Liter Vierzylinder-Benziner
Leistung: 112 kW (152) PS bei 6.000 U/min
Drehmoment: 190 Nm bei 4.400 – 5.200 U/min
E-Motor: 120 kW (163 PS) / 208 Nm
Systemleistung: 164 kW (223 PS)
Batterie: 13,6 kWh
Antrieb: Front / Automatik
Ladeleistung: 3,3 kW (AC)
Ladezeiten: 4 std. (0 auf 100 Prozent)
Reichweite: 72 – 86 km (je nach Felgenreöße)
Verbrauch: 0,5 – 0,7 l / 100 km
Abmessungen: (L/B/H): 4,60 / 1,78 / 1,42 m
Radstand: 2,75 m
Gewicht / Zuladung: 1.545 kg / 450 kg
Kofferraum: 284 l
Grundpreis: ab 45.290 Euro

Kein windiges Bürschchen

Der neue VW Passat wird größer, hat neue Motoren und endlich ein gutes Bedienkonzept

Ein letztes Feuerwerk mit seinen klassischen Verbrennern fackelt Volkswagen im kommenden Jahr ab. Noch vor dem Facelift Golf und der dritten Generation Tiguan kommt der neue Passat Variant. So lang und groß wie noch nie. Wir haben schon mal Platz genommen. Es gab Zeiten, da war VW tatsächlich mal ein ziemlich windiger Autohersteller. Bora, Jetta, Santana, Scirocco und Passat – nach diesen Winden hießen immerhin fünf Modelle der Wolfsburger. Überlebt hat nur einer. Der Longplayer (50 Jahre) und Bestseller (30 Millionen) – der VW Passat. Als Familienkutsche und Vertriebler-Auto in einem schob sich der vor allem als Kombi beliebte Mittelklassewagen in die Top drei der Wolfsburger Verkaufscharts.

Zwischen Tabellenführer Golf und dem Dritten im Bunde, dem Käfer. Durch neun Generationen weht der Passat nun – bald herrscht Windstille. Ende Verbrenner. Ende Gelände. Der letzte seiner Art, der im ersten Quartal 2024 auf den Markt kommen soll, hat es jedoch in sich. Der Passat wurde nämlich noch mal ganz neu entwickelt. Und das sieht man ihm an. Jetzt weniger am eher immer noch konservativen Design, sondern an seiner Dimension, die einem förmlich ins Auge springt. 14,5 Zentimeter mehr und damit jetzt 4,92 Meter lang! So groß war noch kein Passat. Mit zwei Zentimetern plus geht er jedoch kaum in die Breite, die Höhe bleibt in etwa gleich. Deutlich legt der Radstand zu: fünf Zentimeter mehr, das bedeutet

moderat mehr Raumkomfort für die Passagiere im Fond. Aber: Der Längenzuwachs wirkt sich ganz beträchtlich auf die Kofferraum-Kapazität aus: 690 und damit 40 Liter mehr passen hinten rein. Und wenn die Sitzbank umgeklappt ist und der Passat nach dem Motto „Oberlippe Unterkante“ beladen wird, schluckt der Laderaum 1920 Liter und damit 140 Liter mehr als sein Vorgänger. Das schaut her: Von der Seite betrachtet wirkt der Passat wie ein klassischer Shooting Brake. Vorne und hinten glänzt er mit einem neuen Licht-Konzept: Front- und Heckleuchten sind mit einem LED-Band verknüpft und leuchten in der Nacht. Ein strahlendes VW-Zeichen im Kühlergrill kommt demnächst auch dazu. Aber zunächst nur im Golf. Beim Passat ist zu wenig

Platz für LEDs im Logo, weil da der Frontsensor eingebaut ist. Die markanten senkrechten Lufteinlässe unter den Scheinwerfern, so genannte Air Curtains, wirken gierig. Sie wollen tief Luft holen, um Verwirbelungen im Frontbereich zu verhindern. Die Luft strömt über die Räder, kühlt die Bremsen und fließt am Unterboden entlang nach hinten. Das verringert den Luftwiderstand, spart Energie und bringt Reichweite auch bei den Plug-in-Hybriden. Beim Motorenprogramm ist der „Wind of Change“ durch das Angebot gefegt. Grundlage bei den neuen Mild- und Plug-in-Benzinern ist ein 1,5 Liter großer Vierzylinder, der in der Einstiegsversion als Mild-Hybrid mit 150 PS und einem 48 Volt-Startergenerator werkelt. In stärkerer Gesellschaft befindet sich diese Basis-Maschine beim Plug-in-Hybriden, weil sie hier kombiniert wird mit einem 85 kW (115 PS) starken E-Aggregat. Je nach Geldbeutel kann man sich leistungsmäßig zwischen 204 und 265 PS Nm entscheiden. An Bord ist auch eine größere Batterie mit jetzt 19,7 kWh (netto). Damit ist

der Passat bis zu 100 Kilometer rein elektrisch unterwegs. Auch beim Laden hat der Passat zugelegt. 11 kW sind es jetzt an AC-Säulen, an DC-Ladepunkten rauschen bis zu 50 kW in den Akku. An der heimischen Wallbox dauert es zwei Stunden, am Schnelllader geht es von zehn auf 80 Prozent in 25 Minuten. Selbstverständlich gibt es auch Dieselmotoren – und da kann man nur sagen: Aha, daher weht der Wind. Beim Absatz erwartet man bei VW immer noch einen 50-prozentigen Selbstzünder-Anteil, weitere 30 Prozent entfallen auf die Hybride. Der Rest kauft Benzin. Die Diesel-Maschinen gibt es in drei Leistungsstufen: mit 122, 150 und 193 PS. Egal ob Hybrid, Diesel oder Benzin – alle Modelle kommen mit Sechs- oder Sieben-Gang-Automatik auf den Markt. Geschaltet wird – auch das ist ein Novum – mit einem Lenkstockhebel rechts am Steuerrad und nicht mehr auf der Mittelkonsole. Das dürfte für die meisten Kunden gewöhnungsbedürftig sein.



Das Längen-Wachstum wirkt sich vor allem auf die Kofferraumgröße aus. Bis zu 1.920 Liter passen rein. Mehr wie noch nie.

Ein frischer Wind weht auch in Sachen Komfort. Das fängt beim Fahrverkn, das wie der Golf einen so genannten Fahrdynamikmanager bekommt, der die adaptiven Dämpfer und Differentialsperre optimal steuert und über Bremsengriffe an den Rädern für ein präziseres Handling sorgen soll. Für die meisten Passatkunden fängt der Komfort jedoch beim Gestühl an. Hier langt VW auf Wunsch ins Luxusregal: Gegen Aufpreis gibt es Sitze mit Massagefunktion (Drei- oder Zehn-Kammern-System) und Sitzklimatisierung, die sich anhand von Temperatur- und Feuchtigkeitmessungen, automatisch einstellt. Zu den Assistenten gesellen sich ein paar neue Mitglieder. Zum Beispiel IDA, das sprechende Helferlein taucht zum ersten Mal auf dem deutschen Markt auf. Praktisch und bei den ID-Modellen schon erprobt ist der Park-Assistent. In der Pro-Version parkt er auch ohne Fahrer und per App in enge Lücken ein. Hat man die Memory-Funktion an Bord, dann kann sich das System bis zu fünf komplizierte Parkmanöver merken, die es dann auf Knopfdruck selbstständig ausführt. Der Fahrer muss nur die letzten 50 Meter des Vorgangs



aufzeichnen und speichern. Zum Beispiel wenn man in eine enge Hofeinfahrt muss und neben der Hausmauer nur ein kleiner Stellplatz mit hohem Rangieraufwand ist. Beim nächsten Mal macht der Passat das alles von selbst. Vom Winde verweht ist Gottseidank das alte Infotainment-System. Jetzt aber bloß nicht zu früh jubeln. Die ungeliebten Slider für Temperatur und Lautsprecher sind noch da. Dafür ist der Infotainment-Touch-Screen jetzt leichter zu bedienen. Oben und unten eine zusätzliche immer sichtbare Leiste auf dem bis 15 Zoll (Serie 13 Zoll) großen Monitor – schon sind die meisten Probleme gelöst. Unten findet man alle wichtigen Einstellungen für die Klimaanlage, mittig platziert ist der Home Button. Die obere Leiste kann der Fahrer teilweise selbst belegen mit Funktionen, die er immer wieder braucht. Über den Button „Car Control Center“ kommt man sofort zu den wichtigsten Fahrzeugfunktionen ohne Scrollen und Suchen. Der erste Eindruck: Volkswagen hat seinen Kunden zugehört und reagiert. Warum nicht gleich so? Man hätte sich viel Ärger gespart. Unser Fazit: Wer Wind sät, wird Sturm ernten. Ob der neue Passat, der von Volkswagen ein letztes Mal ausgesät wird, zumindest mit Verbrenner, einen Sturm der Begeisterung auslösen wird, bleibt

Der neue und längste Passat Variant klopft an der Fünf-Meter-Marke an. Er ist um 14 Zentimeter gewachsen. Fotos: Volkswagen

abzuwarten. Er hat jedenfalls alle Tugenden an Bord, die den Erfolg des Kombis über 50 Jahre getragen haben. Er ist groß, praktisch, komfortabel, technisch up-to-date – und einigermaßen erschwänglich. Wie man hört, soll die gut ausgestattete Basisversion bei knapp unter 40.000 Euro landen. Zwareinstolzer Preis, aber dafür bekommt man viel Auto, das vor allen Dingen eines nicht ist. Nämlich windig. Rudolf Bögel

DAS MOTORENPROGRAMM

VW Passat

Plug-in-Hybrid:
 150 kW (204 PS) / Front
 200 kW (272 PS) / Front
1,5 TSI (Mild): 110 kW (150 PS) / Front
2,0 TSI: 150 kW (204 PS) / Front
2,0 TSI: 195 kW (265 PS) / Allrad
2,0 TDI: 90 kW (122 PS) / Front
2,0 TDI: 110 kW (150 PS) / Front
2,0 TDI: 142 kW (193 PS) / Allrad



Durfte schon mal für unsere Zeitung Platz nehmen im neuen VW Passat: Autor Rudolf Bögel

Auch beim Cockpit hat VW nachgelegt. Das Bedienkonzept ist jetzt schlüssiger und einfacher.



NEUVORSTELLUNGEN



Das gebogene Display ist in der Ausstattungsvariante GT automatisch dabei.

Fotos: Peugeot

Chefin Linda Jackson eilte extra ins größte Werk nach Sochaux (ganz in die Nähe des Familiensitzes derer von Peugeot), um die Vorzüge des neuen Löwenmitglieds zu preisen. „Unverwechselbares Design, Emotion im Cockpit und exzellente Effizienz“ – das müsse ein Peugeot heutzutage ausstrahlen, damit beim Käufer der Impuls ausgelöst wird: „Das Auto will ich fahren.“

In der Tat steht der Neulöwe kühn und stolz da. Unverwechselbar ist allein schon der mächtige Kühlergrill. Dazu kommt die Drei-Krallen-Licht-Signatur vorne und hinten sowie der fein gezeichnete Dachspoiler, der das



Die Front des vollelektrischen Peugeot E-3008 prägt den Auftritt des SUVs.

Elektro-Peugeot mit 700 Kilometern Reichweite

Der neue E-3008 ist ein SUV-Coupé zu einem stattlichen Preis, das den Markt aufrollen will

Der Löwe setzt zum Sprung an und möchte sich die Kronekrallen: Peugeot, die Marke mit der Mähne im Logo, will nichts anderes als die europäische Marktführerschaft bei Elektroautos erringen. Zumindest im Massensegment der Klein- und Kompaktwagen. Bei den kleineren B-Mobilen ist die Stellantis-Tochter schon führend, in der nächsthöheren Klasse sollen fünf neue Modelle allein im Jahr

2024 die Marktposition ausbauen. Den Anfang macht der E-3008, der als erstes Fahrzeug die neue STLA-Plattform nutzt. Sie ist für zwei Millionen Fahrzeuge ausgelegt, das unterstreicht die Ambitionen der Franzosen. Punkten soll die dritte Generation des 3008 in drei Kategorien. Design, Interieur und Effizienz. An diesen Stellschrauben haben sie gewaltig gedreht. Und sind mächtig stolz auf das Erreichte. Peugeot-

ohnein schon fließende Heck zur längsten Design-Praline der Welt macht. Da fällt es nicht ins Gewicht, dass die Motorhaube bei der A-Säule ein wenig klobig wirkt. Insgesamt fällt das Urteil unter die Rubrik „wow, sieht der gut aus.“ Das Gleiche gilt für die Gestaltung des Innenraums. Das neue gebogene i-Cockpit, Tacho und Infotainment-Bildschirm auf eine 21-Zoll-Breitwand projiziert, wirkt wie Star-Trek 4.0. Gibt es allerdings nur ab der Ausstattungsvariante GT, ansonsten nur, wenn man ein Navi bestellt. Aber wer braucht das heutzutage noch, wenn man ein gutes Smartphone hat? Die Mittelkonsole biegt und windet sich elegant durch den Fahrgastraum und macht nach unten dicht, wie eine eigene Kabine. Der Beifahrer fühlt sich, als wenn er in einer dieser Business-Class-Kabinen sitzen würde, welche die Lufthansa gerne einführen würde für die zahlungskräftige Klientel. Das alles wirkt mehr wie ein Wohnzimmer oder eine

Lounge, fühlt sich so gar nicht nach Auto an. Das dürfte auch so bleiben, wenn der Motor gestartet wird. Denn den E-3008 wird es in Deutschland zum Markstart im ersten Quartal 2024 nur rein elektrisch geben. Später wird wohl auch ein Mild-Hybrid folgen. Drei Varianten hat Peugeot zunächst in der Auslieferung: ein 210-PS-Modell mit Vorderradantrieb, einer 73 kWh-Batterie und einer Reichweite von 525 Kilometern. Das Ganze auch mit einem zweiten E-Motor auf der Hinterachse, dann mit Allrad und 320 PS. Und dann wäre da noch die Long-Range-Variante mit 230 PS (Front) und 98 kWh-Akku (netto). Um auf die rein rechnerische Reichweite von knapp 700 Kilometer zu kommen, muss man den WLTP-Angaben von Peugeot trauen. Demnach braucht der E-3008 nur knapp 14 kWh auf 100 Kilometern. Was noch zu beweisen wäre auf den Testfahrten, ebenso wie die Ladeleistung von 11 kW bei AC (Serie) und rund 160 kW (DC). Angeblich fließen dann 100 Kilometer in zehn Minuten in den Akku. Unser Fazit: Bei einem Preis von knapp über 50.000 Euro (geschätzt) ist der Peugeot E-3008 kein Schnäppchen. Das Design sowohl äußerlich als auch innerlich ist innovativ und wirklich gelungen. Ob die Performance damit mithalten kann – wir werden es (er)fahren.

Rudolf Bögel



Dickes Heck, kleine Heckscheibe: Auch von hinten betrachtet wirkt der neue E-3008 von Peugeot ziemlich mächtig.

Ein Kleeblatt mit 520 PS

Alfa Romeo schickt Giulia und Stelvio als Performance-Modelle runderneuert auf die Straße

In der Buchstabenwüste für besonders leistungsstarke Modelle gedeiht ein grünes Pflänzchen, das Spaß verspricht. Kein M, kein AMG, kein R und kein RS – bei Alfa Romeo ist das Kleeblatt das Nonplusultra an Leistung. Zum 100. Jubiläum bringen die Alfisti ihre beiden Modelle Giulia und Stelvio runderneuert auf den Markt. Wir sind Limousine und SUV schon gefahren. Nirgendwo ist die Lust Legenden zu erzählen so groß wie im Motorsport. Zum Beispiel die vom vierblättrigen Kleeblatt, das jeden Alfa zu einem besonderen Romeo macht. Quadrifoglio heißt der Glücksbringer auf Italienisch. Zuerst Malerschien das Kleeblatt vor genau 100 Jahren auf einem Alfa-Rennwagen. Soweit so Legende. Jetzt streiten sich die Historiker. Die einen sagen, es war Aberglaube, weil der Alfa-Pilot Ugo Sivocci mit der Startnummer 13 in das berühmte Targa-Florio-Rennen gehen

sollte. Andere meinen, es sollte Sivocci endlich Glück bringen, weil er als „l'eterno secondo“ (der ewige Zweite) galt. Ob es das Kleeblatt war? Sicher ist: Endlich ein Sieg für Sivocci in Sizilien. Leider endet die Legende tragisch. Bereits wenige Monate später verunglückte er in Monza tödlich. Der Wagen trug wegen Prob-

lemen in der Lackiererei kein Quadrifoglio auf der Karosserie. Für Auto-Enthusiasten bedeutet das Kleeblatt heute: jede Menge Leistung und Fahrspaß. Bei den derzeitigen Alfa-Modellen Giulia und Stelvio kommt die Power von Ferrari. Als Basis dient der Achtzylinder F154, nur dass man das Aggregat um zwei Töpfe kastriert hat. Leistung ist dennoch reichlich vorhanden. 520 PS und damit zehn Pferdchen stärker als der Vorgänger stehen in den Facelift-Modellen zur Verfügung. Ebenfalls neu: Die mechanische Hinterachssperre ist jetzt Serie, und unter der vorderen Schürze haben sie einen Frontsplitter

eingebaut. Er fährt bei höheren Geschwindigkeiten aus, unterstützt damit die Aerodynamik und sorgt für mehr Grip. Optisch fällt vor allen Dingen die Front auf. Hier heißt es sechs Augen sehen besser – die Quadrifogli haben jetzt auch die neuen Matrix-LED-Scheinwerfer, die es in den herkömmlichen Modellen schon gibt. Das Entertainment-System wurde ebenfalls angepasst: Unser Urteil: Besser als der Vorgänger, zum Gold-Standard der Branche fehlt aber noch ein Stück. Wie fahren sich die beiden Kleeblätter? Wie es sich für Autos aus Italien gehört: Leidenschaftlich gut, jederzeit kraftvoll, präzise in der Lenkung, straff im Handling. Und dazu erklingt ein Furioso aus den vier (optionalen) Akrapovic-Rohren. Erstaunlich ist die Spreizung: Wer von Dynamic auf Neutral schaltet, hat plötzlich eine handsame fast schon langweilige Limousine unter dem Hintern. Welches Modell würden wir bevorzugen? Auf alle Fälle die Giulia. Sie ist um 200 Kilo leichter und leidet nicht unter den künstlich unterdrückten Wankbewegungen eines SUVs. Außerdem ist sie mit einem Preis von 92.000 Euro auch noch um 9000 Euro billiger als der große Bruder. rdf



Getestet von unserem Autor Rudolf Bögel. Der Alfa Stelvio Quadrifoglio. Fotos: Alfa Romeo





MULTICYCLE

DEIN CUBE SPEZIALIST

FAHR RAD!

E-Bikes &
Fahrräder

Finanzierung

NEU

Jetzt auch Leasing für
aktive Beamte & Richter
in Bayern möglich!



Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Anbieter und inhaltlich verantwortlich: Multicycle Fahrrad-Handels GmbH & Co. KG, Komplementärin: Multicycle Fahrrad-Handels-Verwaltungs-GmbH, Zentrale Verwaltung, Im Öschle 6, 87499 Wildpoldsried, Geschäftsführer Martin Schmidt.

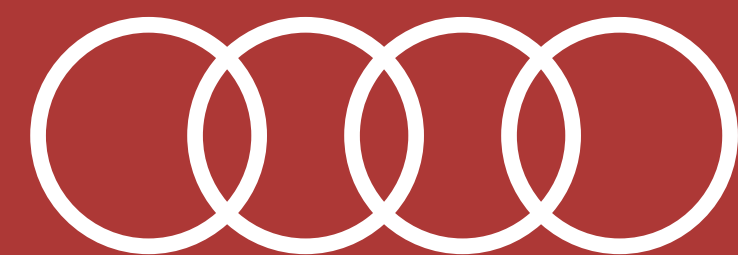
**Wir sind 20x in Bayern für dich da: Amberg | Bamberg | Bayreuth | Burgkunstadt | Coburg
Erlangen | Freising | Füssen | Garmisch | Ingolstadt | Kaufbeuren | Marktredwitz | 2x in Nürnberg
Penzberg | Regensburg | Schwandorf | Schweinfurt | Straubing | Weilheim in Oberbayern**

www.multicycle.de

f i y t MulticycleStore

Einsteigen für überragenden Fahrspaß.

Entdecken Sie ausgewählte Gebrauchtwagen zu attraktiven Leasingkonditionen bis zum 30.10.2023 – beim **Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München**.



Audi Gebrauchtwagen :plus
Wochen

Ihre Gebrauchtwagen :plus Vorteile im Überblick:

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

Gebrauchtwagenkauf ist immer eine Frage des Vertrauens. Bei uns finden Sie top gepflegte und intensiv geprüfte Audi Gebraucht-, Jahres- und Werkstdienstwagen. So können Sie sich immer darauf verlassen, ein Fahrzeug zu erwerben, das Ihren hohen Ansprüchen gerecht wird und Sie lange begeistert.

Ein attraktives Leasingangebot:

z. B. Audi Q2 30 TDI, S tronic, S line, Navi/Privacy/PDC.
EZ: 07/22, 4.330 km, 85 kW (116 PS)

Lackierung: Turboblau, Abstandsassistent, SONOS Premium Soundsystem, Adaptiver Geschwindigkeitsassistent mit Audi pre sense front, MMI Navigation plus mit MMI touch, Progressivlenkung, Start-Stop-System mit Rekuperation, Interieur S line mit Sportsitzen in Stoff-Leder-Kombination schwarz/grau, Privacy-Verglasung, Audi connect Remote & Control (für MMI Navigation plus) u.v.m.

Vertragslaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Leasing-Sonderzahlung:	€ 3.500,-
Monatliche Leasingrate ohne Dienstleistungen:	€ 235,-
Audi Wartung und Inspektion (monatlich):	€ 33,-

36 monatliche Leasingraten à

€ 268,- (inkl. Dienstleistungen)

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

Gültig für Audi A1, Audi A3, Audi A4, Audi A6, Audi A8 sowie Audi Q2, Audi Q3 (Mietfahrzeuge und Werkstdienstwagen) jeweils frühestens 2 Monate und spätestens 24 Monate nach Erstzulassung. Max. Gesamtfahrleistung bei Vertragsbeginn: 40.000 km. Ausgenommen sind S- und RS-Modelle. Für das Fahrzeugalter gilt als Stichtag das Datum der Gebrauchtwagenleasingbestellung. Gültig vom 15.09. – 30.10.2023 (Gebrauchtwagenleasingbestellung), späteste Ummeldung 30.12.2023. Für private und gewerbliche Einzelabnehmer_innen.

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

Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München

Audi München GmbH, Heisenbergstraße 4, 85386 Eching
Tel.: +49 89 9040000, info.gwz@muenchen.audi
www.audi-gwplus-zentrum-muenchen.audi



Kia XCeed – ist der Kompaktwagen urlaubstauglich?

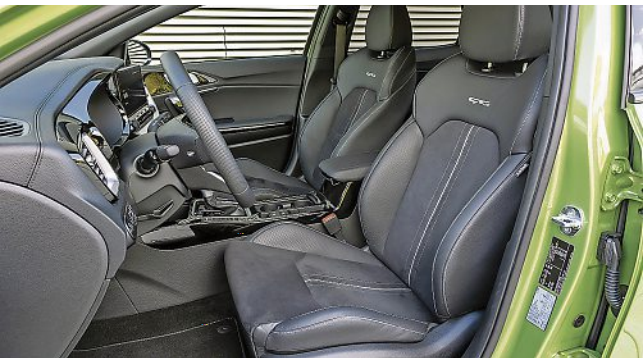
Platz, Verbrauch, Komfort: Auf einer Reise nach Italien muss sich das Vernunftauto beweisen

Gibt es sie noch, die vernünftigen Kompaktwagen mit ordentlichen Verbrauchswerten und überschaubarem Preis? Wir sind fündig geworden. Der Kia XCeed gehört zu dieser aussterbenden Gattung. Die Aufgabenstellung: Zehn Tage Urlaub in Italien. Viel Autobahn, kurvige Bergstrecken, enge Altstadtgassen. Deshalb brauchen wir ein Auto mit Langstrecken-Tauglichkeit. Trotzdem soll es kompakt und wendig sein und über genügend Stauraum verfügen. Es könnte ja sein, dass auf

wir teilautonom über die langweiligste italienische Autobahn, die A22, durch die Po-Ebene. Spart auch Sprit und das war ja das zweite Kriterium bei unserer Aufgabenstellung. Gerade in Bella Italia, wo das Bleifreie bei rund zwei Euro der Liter liegt. Mit den angegebenen 6,5 Litern sind wir nicht hingekommen. Auf den flotten Bergstrecken durch die Apenninen-Ausläufer zeigt sich der XCeed so quicklebendig, dass der Gasfuß einfach mittanzen musste. Außerdem lief die Klimaanlage permanent. 7,2 Liter im

Schnitt auf knapp 1600 Kilometern – das ist trotzdem ein gutes Ergebnis. Bleibt die Frage nach dem Stauraum. Hatten wir zunächst befürchtet, dass es eng werden würde – der Kia hat am Ende alles brav geschluckt. Ein paar Kartons Wein, Aceto Balsamico und die Kühlbox, gefüllt mit Salami, Prosciutto und Käse.

Unser Fazit: Der XCeed ist wirklich ein vernünftiges Auto, bietet viel Platz und Fahrspaß: Billig ist das Vergnügen nicht gerade. Knapp 37.000 Euro kostet unser Testwagen, wer auf Leistung und Ausstattung verzichtet, bekommt den Kia schon für 27.690 Euro. rdf



An Sitzkomfort und der Verarbeitung gibt es beim Kia XCeed nichts auszusetzen, was auch für das markante Design (oben) gilt. Fotos: Kia

der Rückreise noch die ein oder andere Kiste Wein verstaut werden muss. Reinsetzen, wohl fühlen, losfahren. Der XCeed fühlt sich an, als ob wir ihn schon lange kennen würden. Zunächst einmal überzeugt der Südkoreaner mit komfortablen Sitzen, die auch nach 30-stündiger Fahrt weder Steiß noch Oberschenkel strapaziert haben. Die Übersicht ist gut, man hat die Straße jederzeit voll im Blick. Kein Wunder, schließlich gehört der XCeed zur Gattung der Crossover-SUVs. Die erste Überraschung gibt es beim Gas geben. Der 1,6-Liter-Benziner ist trotz der Automatik ein agiles Bürschchen mit Durchzugskraft und Laufruhe. Normalerweise. Erst wenn man ihm auf der Stellung Sport auch die letzten Pferdchen der insgesamt 204 PS herauskitzelt, wird er lauter. So wie auch bei höherem Tempo. Ab 130 km/h sind Gespräche mit dem Sitznachbarn anstrengend. Gut, dass in Italien eh bei 130 Schluss ist. Und so lassen wir den XCeed einfach selber fahren. Man muss nur die Hand leicht aufs Lenkrad legen – den Rest machen die Assistenten. Abstand und Tempo werden gehalten, ebenso die Spur. So gleiten

TECHNISCHE DATEN

Technische Daten Kia XCeed 1,6-TGDI, GT-Line

- Motor:** Reihen-Vierzylinder, Benzin
- Hubraum:** 1.591 ccm
- Leistung:** 150 kW (204 PS)
- Drehmoment:** 265 Nm
- Antrieb:** Automatik / Front
- 0 – 100 km/h:** 7,5 s
- Höchstgeschwindigkeit:** 220 km/h
- Normverbrauch:** 6,5 l
- CO2-Ausstoß:** 147 g/km
- Länge/Breite/Höhe:** 4,40/1,83/1,48 m
- Leergewicht/Zul.:** 1.456/424 kg
- Kofferraum:** 426 – 1.378 l
- Preis:** ab 37.290 Euro

Kultiviert aber nicht gerade billig – so fährt sich der Taycan Turismo

Kann Porsche Kombi? Auch wenn man in Zuffenhausen dieses Wort nicht in den Mund nimmt, wenn man über Taycan Sport oder Cross Turismo spricht. Aber wir dürfen das. Und schließlich weist der Luxus-Cruiser auch alle Merkmale eines Kombis auf. Er ist knapp fünf Meter lang, hat eine große Heckklappe – und jede Menge Platz dahinter. Von 446 bis 1212 Liter passen in den Kofferraum, vorne noch mal 84 Liter. Sowas kennen Porschefahrer normalerweise nicht, es sei denn sie fahren SUVs. Die beiden Kombis im Porsche-Programm heißen offiziell Turismo. Sport- und Cross-Variante unterscheiden sich nur durch Fahrwerkshöhe und Beplankung und sind reine Elektroautos. Schon in der Einstiegsvariante gibt es PS satt. Der „kleinste“ Taycan 4 Cross-Turismo (ab 103.200 Euro) bringt seine 380 PS mit Allradantrieb auf die Straße – und bietet in der Spitze sogar 476 PS und ein Drehmoment von 500 Nm. Die haben auch alle Hände voll zu tun, schließlich wiegt das Auto knapp 2,3 Tonnen. Umso erstaunlicher ist die Sprintzeit von 5,1 Sekunden auf Tempo 100. Damit ist der Taycan Turismo zwar ein echter Porsche – aber wie bei allen anderen E-Autos liegt hier in der Ruhe die Kraft. Sanftes Gleiten mit dem

Wissen, dass man auch ganz anders kann, da fühlt sich der E-Sportler dann doch am Wohls-ten. Und ebenso die Passagiere, die hinten ausreichend Kopffreiheit vorfinden. Für die Füße gibt es ja noch die kleinen Garagen (Einbuchtungen) im Akku, damit man ordentlich sitzen kann. Somit eignet er sich auch für die Langstrecke. Zumindest rein theoretisch. Auf längeren Fahrten schafft der Turismo laut Porsche nämlich nur 370 Kilometer. Das heißt in der Praxis: Alle 300 Kilometer nachtanken, das geht aber immerhin relativ schnell mit bis zu 270 kW. 80 Prozent Akkuleistung in 22,5 Minuten. Ideal für eine Kaffeepause. rdf



Auch Zelten geht mit dem Taycan Cross Turismo. Voraussetzung ist ein Dachzelt, das es auch bei Porsche zu bestellen gibt. Foto: Porsche

Ein Schwede lässt die anderen alt ausschauen

Volvo XC 60 Recharge – so wird der Alltag rein elektrisch

Schweden-Hobel oder Oberlehrer-Auto: Wer früher einen Volvo fuhr, musste viel Spott über sich ergehen lassen. Diese Zeiten sind vorbei. Mit frischem Design wurden die Modelle auf Erfolg getrimmt. Der Erfolgreichste unter den neuen Volvos: Das Mittelklasse SUV XC 60, den wir als Plug-in-Hybriden getestet haben. Mit einer Reichweite von knapp 80 Kilometern ist der XC 60 das ideale Auto für Vorstädter, die zur Arbeit pendeln. Wir haben es ausprobiert: Ein Drittel Land, ein Drittel Autobahn, ein Drittel Stadt – hin und zurück 54 Kilometer. Und es funktioniert. Zwar schmilzt der Akkustand (Kapazität 18,8 kWh) bei flotter Fahrt auf der Autobahn schnell dahin, dafür holt sich das Auto Energie beim Stop-and-Go-Verkehr zurück. Mit knapp zehn Prozent Rest trudeln wir in aller Regel wieder zu Hause ein, um mit 220 Volt aufzuladen (Dauer: drei bis fünf Stunden). Wer noch einen Umweg machen möchte, kein Problem. Dafür hat man ja einen ordentlichen Benzinmotor an Bord. Zusammen mit der E-Maschine bringt das System per Allrad 253 PS auf die Straße. Mit dieser Leistung lässt der Schwede andere alt aussehen. Das Mittelklasse-SUV

mit dem Oberklassen-Platz-Angebot für Kind und Kegel (der Kofferraum fasst zwischen 468 und 1395 Liter) ist ein echter Renner: 5,7 Sekunden von 0 auf 100. Schluss ist bei Tempo 180, dem freiwilligem Tempolimit des schwedischen Herstellers. Und sonst? Uns hat vor allem das Design gefallen. Im Innenraum funktionell und leicht unterkühlt, aber trotzdem skandinavisch gemütlich. Das Infotainment-System mit dem Hochkant-Bildschirm wirkt immer noch modern – im Hintergrund arbeitet als Betriebssystem Google Automotive – von daher hat der XC 60 auf alle Fälle schon mal ein funktionierendes und aktuelles Navi an Bord. Kleines, aber spektakuläres Detail für Design-Fans: Das Tagfahrlicht ist Thors Hammer nachempfunden. rdf



SUV aus der Mittelklasse mit Platzangebot aus der Oberklasse: Volvo XC 60. Foto: Volvo



2.000 EUR¹
Frühbesteller-
Bonus



Der Mitsubishi COLT ist zurück –
jetzt vorbestellen.

Sie haben sich schon für den neuen COLT entschieden?
Dann sichern Sie sich jetzt 2.000 EUR¹ Frühbesteller-
Bonus. **Bestellen Sie Ihren COLT bis zum 31.10.2023.**

15.590 EUR²

Unverb. empf. Einführungs-Preis
COLT BASIS
1.0 Benziner 49 kW (67 PS) 5-Gang



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

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) COLT BASIS 1.0 Benziner 49 kW (67 PS) 5-Gang Kurzstrecke 6,3; Stadtrand 4,8; Landstraße 4,5; Autobahn 5,6; kombiniert 5,2; CO₂-Emission (g/km) kombiniert 118. **Werte nach WLTP.**³**

** Alle Angaben wurden nach VO (EG) 715/2007, VO (EU) 2018/1832 ermittelt. Der WLTP-Prüfzyklus hat den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für dieses Fahrzeug keine NEFZ-Werte und keine CO₂-Effizienzklassen vorliegen. **Die tatsächlichen Werte hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageinsatz etc.; dadurch kann sich der Verbrauch erhöhen und die Reichweite reduzieren.** Weitere Informationen unter mitsubishi-motors.de/colt

1 | Unverbindlich empfohlener Einführungs-Rabatt der MMD Automobile GmbH bei verbindlicher Bestellung eines neuen Mitsubishi COLT bis zum 31.10.2023. Bei teilnehmenden Mitsubishi Handelspartnern. Nicht kombinierbar mit bereits als reduziert oder als Aktions-Preis gekennzeichneten Sonderangeboten oder anderen Werbe- und Rabattaktionen. **2** | Unverbindlich empfohlener Einführungs-Preis COLT BASIS 1.0 Benziner 49 kW (67 PS) 5-Gang der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten, Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Der unverbindl. empfohl. Einführungs-Preis ergibt sich aus der unverbindlichen Preisempfehlung 17.590 EUR abzgl. 2.000 EUR unverbindl. empfohl. Einführungs-Rabatt. Gültig bis 31.10.2023. **3** | Die genannten COLT Leistungs-, Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufige Werte. Endgültige Werte werden nach Abschluss der Homologation vorliegen.

Den genauen Endpreis und Einführungs-Rabatt erfahren Sie bei Ihrem Mitsubishi Handelspartner.

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

► Ihre individuellen Angebote und Aktionsrabatte erhalten Sie bei:

Karl Radlmaier GmbH

Putzbrunner Str. 89 ■ 81739 München
Tel. 089/6734900
www.mitsubishi.autohaus-radlmaier.de

Autohaus Neuried GmbH

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

Auto Gruber Dachau e. K

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

Auto Huber GmbH

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

Auto-Weber GmbH

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

Autohaus Brand GmbH & Co. KG

Lilienthalstr. 9 ■ 82205 Gilching
Tel. 08105/8814
www.autohaus-guenther-brand.de

Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG

Lena-Christ-Str. 2 ■ 82194 Gröbenzell
Tel. 08142/59540
www.autohausgroebenzell.de

AB NOVEMBER BEI UNS!



E-BIKE-TEST

Fiido E-Gravel C22: Dynamisches Leichtgewicht

Bisher war Fiido wegen seiner Klappräder ein Begriff. Mit dem E-Gravel kommt ein neues Format ins Spiel.

Das jüngste Modell von Fiido trägt mit hohem Oberrohr den Beinamen C21. Mit dem sogenannten Step-Thru-Rahmen heißt es C22. Wir haben Letzteres einem ausgiebigen Test unterzogen. Und waren immer wieder verblüfft. Zum Beispiel über die starke Leistung, die der Hinterrad-Motor des E-Gravel abliefern. Er leistet die EU-konformen 250 Watt und ein nominell durchaus überschaubares Drehmoment von maximal 40 Newtonmetern. In Aktion fühlt sich das aber nach deutlich mehr an. Die zweite von fünf möglichen Unterstützungsstufen ist schon so etwas wie eine Einstellung für alle Fälle. Damit schiebt der wirklich flüsterleise Mivice-Motor auch dank der fein austarierten Elektronik und des sensibel ansprechenden Drehmoment-sensors derart munter an, dass man glatt aufs weitere Hochschalten vergessen könnte. Bis zu mittleren Steigungen reicht die Kraft völlig aus, erst wenn es wirklich steil wird, braucht es mehr Schub von hinten. Eine wichtige Rolle bei dieser rundum erfreulichen Antriebsleistung spielt natürlich auch die Neun-Gang-Kettenschaltung, die vor dem Start weg gut und



Reisefertig: Dank seines niedrigen Gewichts kann das E-Gravel problemlos verladen werden.

nur sehr eifrige Selbst-Strampler schaffen, realistisch sind nach unseren Erfahrungen im eher flachen Gelände um die 50 Kilometer. Aber kein

los und wenn gewünscht mit Nachdruck das tun, was sie sollen. Im Lieferumfang sind auch die recht filigran wirkenden Schutzbleche ent-

halten, einen Gepäckträger gibts gegen Aufpreis. Aber ganz ehrlich: Der stört den schicken Gesamteindruck des C22 doch erheblich. Am Lenkerrohr ist eine Befestigungsmöglichkeit für einen Frontkorb vorgesehen – für den, der es mag oder braucht. Die Zuladung liegt übrigens bei gut 100 Kilo – das sollte man beim Bepacken beachten. Beachtlich ist auch der Preis. Beide Versionen kosten je 1599 Euro, das bedeutet viel Rad fürs Geld. Rudolf Huber



Oben: Vorbildlich: Das Display zeigt klar und deutlich an, auch bei Sonnenschein.

Mitte: Mehr Licht: Die Frontbeleuchtung wird vom Akku mit Strom versorgt.

Unten: Gute Kombination: Mivice-Antrieb und Kettenschaltung harmonisieren bestens.



Leichtgewicht: Das Fiido E-Gravel C22 mit Step-Thru-Rahmen wiegt nur 17,5 Kilo. Fotos: Huber

zuverlässig funktionierte. Sie ist so übersetzt, dass man im kleinsten Gang mit maximaler Unterstützung auch heftige Berge bewältigen und im größten Gang jenseits der Unterstützung eigentlich wie auf einem Bio-Bike mit 30 bis 35 Sachen dahinstrampeln kann. Das Design des in leuchtendem Grün lackierten Testrades sorgte allenthalben für positive Reaktionen. Fiido ist es gelungen, einen klassischen Rahmen mit modernen Elementen zu verbinden und das Unterrohr mit eingebautem und nicht herausnehmbarem Akku vergleichsweise filigran zu halten. Anders ausgedrückt: Wer sich nicht auskennt oder nicht genau hinschaut, hält das Zweirad aus Hongkong nicht für ein Pedelec. Das bringt natürlich Nachteile mit sich, die man vor einer Entscheidung für oder gegen das E-Gravel berücksichtigen muss: Zum Aufladen muss das Rad jedes Mal an die Steckdose. Und der Akku ist relativ klein ausgefallen: 208,8 Wattstunden (Wh) gibt Fiido an und eine Reichweite von bis zu 80 Kilometern. Doch diese Strecke dürften

Nachteil ohne das Gegenteil. Zum einen ist das E-Gravel mit nur 17,5 Kilo Lebdgewicht wirklich ein Leichtgewicht. Und zum anderen bietet der Hersteller als Range-Extender optional einen Zusatz-Akku an, der an den Gewinden für die Trinkflaschen-Halterung angeschraubt wird, die Kapazität verdoppelt und nebenbei noch als Powerbank und Leuchte dient. Wo wir schon bei den Optionen sind: Fiido offeriert zu seinem Pedelec eine Smartwatch, die neben den üblichen Funktionen auch das Display des C22 spiegeln kann und das Rad auf Wunsch bei Annäherung automatisch ein- und beim Weggehen ausschaltet. Fast so etwas wie Keyless Go beim Auto.

Was ist sonst noch dran am E-Gravel? Ein wirklich gutes Display zum Beispiel, das auch bei knalliger Sonne gut abzulesen ist, und eine einfach zu nutzende Fernbedienung links am Lenker. Dazu ein ordentliches Licht vorne und ein Ansteck-Licht hinten, eine Hupe am beim C22 deutlich gebogenem Cafe-Bar-Lenker und zwei hydraulische Bremsen, die anstands-

Ford fährt jetzt ganz alleine

Der Mustang Mach-E darf auf Autobahnen autonom unterwegs sein

Blau Zeiten bei Ford. Nachdem das Kraftfahrtbundesamt die Freigabe erteilt hat, darf das Unternehmen nun auch in Deutschland seine „BlueCruise-Technologie“ einführen. In definierten Autobahn-Abschnitten, den sogenannten Blue Zones, übernehmen Sensoren und Kameras die Regie. Der Mensch auf dem Fahrersitz kann die Hände vom Lenkrad nehmen und sich entspannt zurücklehnen. Die Sensorik ist auf insgesamt 95 Prozent der Bundesautobahnen zu Hause und steuert dort den Mustang Mach-E sicher zwischen den Linien. „Bei den restlichen fünf Prozent handelt es sich um Tunnels oder anspruchsvolle Kurvenabschnitte“, so ein Ford-Sprecher. In den USA wurden seit 2021 von 194.000 Fahrzeugen bereits 175 Millionen Kilometer mit der Technik zurückgelegt. Fahrer oder Fahrerin werden von einer Infrarotkamera hinter

der Kamera überwacht, um sicherzugehen, dass die Augen auf den Verkehr gerichtet sind. Sonst wird ein Alarm ausgelöst. Das gilt auch bei fehlenden Straßenmarkierungen. Das System wird über einen Schalter im Lenkrad aktiviert. Bis maximal 130 km/h können sich die Hände vom Lenkrad verabschieden. Auf einer ersten Testfahrt rund um Köln reagierte die Technik zuverlässig auf Staus, stockenden Verkehr und die wenigen Gelegenheiten zur freien Fahrt. Nach einer kurzen Eingewöhnungsphase stellt sich hinter dem Lenkrad angenehme Entspannung ein. Blue Cruise wird in den nächsten Wochen als Option beim Mach-E angeboten. Über die Kosten schweigt Ford noch. In Großbritannien zahlt die Kundschaft eine monatliche Gebühr von umgerechnet 21 Euro. Der Mustang Mach-E bleibt zunächst das einzige angebotene Ford-Modell mit dieser Technologie. ww/ampnet

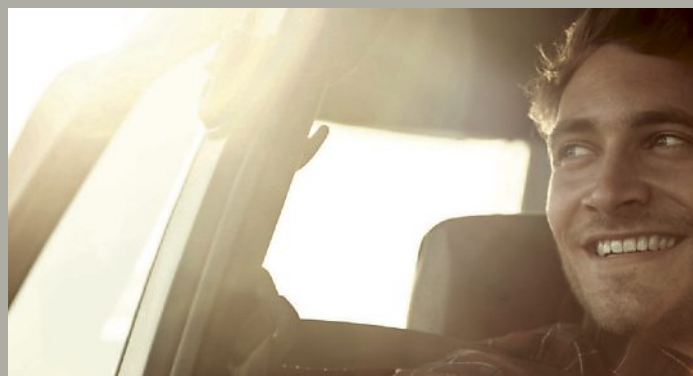


Hände weg vom Lenkrad. Das ist jetzt im Ford Mustang Mach-E erlaubt. Foto: Ford

PREMIUM CARS. PREMIUM SERVICE.



HOL- UND BRINGDIENST



Premium Cars Rosenheim
Rosenheimer Str. 57, 83059 Kolbermoor
Tel. 08031 9011-0 · Fax 08031 9011-299
premiumcars-rosenheim.de

FAHRRADTEST

Polluno Pro: Viel E-Bike fürs Geld

Chinesische Pedelec-Hersteller sind unglaublich schnell. Das sieht man exemplarisch am Eskute Polluno Pro.

Mit seinem neuen City-E-Bike zeigt Budget-Hersteller Eskute aus dem Reich der Mitte einmal mehr, dass er den Finger am Puls der Zeit hat. Alle Trends und Entwicklungen auf dem Markt werden aufmerksam beobachtet und innerhalb kürzester Zeit in der Serienproduktion umgesetzt. Beim Polluno Pro macht sich das etwa am Akku bemerkbar: Der ist natürlich herausnehmbar, fügt sich gut ins Unterrohr ein und hat es wirklich in sich: Seine Kapazität von 720 Wattstunden (Wh) ermöglicht dem Nutzer locker Etappen von 100 Kilometern ohne Nachladen. Das ist eine starke Ansage. Die in etwa gleichpreisigen Konkurrenzmodelle kommen mit ihren kleineren Batterien oft schon nach 50 oder 60 Kilometern an ihre Grenzen. Und auch bei den übrigen Zutaten legt Eskute ordentlich vor. So ist der Bafang-Mittelmotor in der Liga deutlich unter 2000 Euro eher die Ausnahme als die Regel – üblich ist hier ein preiswerterer Nabenmotor im Hinterrad. Statt des üblichen Tretensors arbeitet im Polluno Pro ein Drehmomentsensor, der den Treteinsatz des Piloten in fünf Unterstützungsstufen auf recht natürlich anmutende Weise mit dem Schub aus dem vergleichsweise sehr leisen E-Motor kombiniert. 65 Newtonmeter leistet das Aggregat. Das ist nicht üppig, aber völlig ausreichend, wenn man nicht ständig im Hochgebirge unterwegs

ist – dafür ist das Eskute-Radl aber definitiv nicht gemacht. Wobei die Spannweite der gut schaltbaren Neun-Gang-Kettenschaltung problemlos auch mal steilere Anstiege ermöglicht. Und eine Schiebehilfe bis sechs km/h gibt es noch obendrauf.

Das Polluno Pro rollt auf 28 Zoll großen Rädern daher. Die angeblich pannensicheren Kenda-Straßenreifen sorgen für ordentlich Traktion und Grip beim Betätigen der hydraulischen Scheibenbremsen. Für eine Portion Komfort sind die Vordergabel mit 80 Millimeter Federweg und der gut gepolsterte Sattel zuständig, der auch längere Etappen ohne schmerzende Rückseite möglich macht. Die Bedienung des Eskute-Bikes ist kinderleicht, die Remote am linken Lenkerende und das große LCD-Display könnten fast schon als Musterbeispiele dafür durchgehen, wie etwas aufs wirklich Wichtige reduziert und fürs Alltagsleben optimiert werden kann. So ist das Display auch bei direkter Sonneneinstrahlung gut ablesbar und zeigt alle wichtigen Daten wie die aktuelle Unterstützungsstufe, die Batteriefüllung, die Geschwindigkeit und die zurückgelegten Kilometer an. Die fünf Tasten der Fernbedienung sind so angeordnet und beschriftet, dass keinerlei Zweifel über ihren Zweck bestehen. Das Frontlicht mit 15 Lux wird vom Akku gespeist, das Rücklicht am stabilen Gepäckträger leider



Alltagstauglich: Das Eskute Polluno Pro ist ein schnörkelloses E-Citybike mit großem Akku. Fotos: Huber



nicht – hier muss zwischendurch mal der Akku gewechselt werden. Dank des wirklich tiefen Durchstiegs eignet sich das Polluno Pro auch für Menschen, die nicht eben mal geschmeidig ein Bein über den Sattel schwingen können. Eskute empfiehlt das Rad für Nutzer zwischen 1,60 und 1,90 Metern Körperlänge. Das kommt unseren Erfahrungen nach auch ganz gut hin. Das Gewicht von immerhin 28 Kilo lässt sich für den Transport um die 3,5 Kilo des Akkus reduzieren. Das könnte genau den Unterschied zwischen schwer und zu schwer ausmachen. Das Polluno Pro gibt es in Weiß und in Schwarz. Zum Zeitpunkt des Test wurde es für 1699 Euro angeboten – dafür gibt es bei anderen Herstellern gerade mal ein Heckmotor-Pedelec mit Mini-Akku.

Rudolf Huber

Oben: Selbsterklärend: Die Remote am linken Lenkerende kann ohne Bedienungsanleitung genutzt werden.

Mitte: Erleichternd: Das Herausnehmen der Batterie reduziert das Pedelec-Gewicht um 3,5 Kilo. Unten: Klare Sache: Das monochrome Display zeigt alle wichtigen Daten klar an.

Eiskaltes Vergnügen

Der nächste Winter kommt bestimmt: So haben Sie trotzdem Spaß beim Camping

Warmduscher haben beim Wintercamping nichts verloren – so zumindest die landläufige Meinung. Aber mit der richtigen Vorbereitung und der passenden Ausstattung kann so ein Ausflug trotz heftigem Frost zum ganz besonderen Er-

lebnis werden. Praktische Tipps von Experten sorgen dafür, dass die Stimmung nicht in den Eiskeller rutscht. Ein entscheidender Punkt: der passende Campingplatz. Weil viele Anlagen im Herbst dicht machen, ist die Auswahl nicht gerade üppig. Und weil sich, auch im Zuge von Corona, immer mehr Menschen im Winter mit ihren rollenden Minihäusern auf den Weg machen, ist es ratsam, gut auszuwählen und sich früh zu entscheiden.

Worauf muss man beim Auswahlverfahren achten? Zwingend notwendig im Campingplatz des Vertrauens sind ordentlich beheizte Sanitäreinrichtungen und für Skifahrer und sonstige Wintersportler Trockenräume für die Ausrüstung. Hilfreich ist ein gut erreichbarer Supermarkt für die Dinge des täglichen Bedarfs. Noch besser ist es, wenn der Cam-

pingshop auch in der weißen Saison geöffnet ist – das erspart die lästigen Einkaufsfahrten mit dem Wohnmobil.

Apropos Wohnmobil oder Wohnwagen: Nicht jedes Modell ist auch für den Winter geeignet. Und nicht alle Vermietfirmen halten zwischen Herbst und Frühjahr ein großes Angebot parat. Wer früh reserviert, zum Beispiel bereits für die Faschingsferien, ist schon mal auf der sicheren Seite. Und genau so sicher sollten natürlich die Fahrten auf Eis und Schnee verlaufen. Am besten ist es, wenn sich Camper-Laien bei einem Sicherheitstraining mit den ungewohnten Bedingungen vertraut machen. Schließlich sind Eis und Schnee auch für versierte Piloten eine Herausforderung. Und das Ein- und Ausparken sowie das Rangieren auf engen, vielleicht sogar rutschigen Plätzen ist nicht ganz leicht.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Nie ohne Winterreifen auf Tour gehen. Zugfahrzeuge und Wohnmobile müssen verpflichtend damit ausgerüstet sein, Wohnwagen dagegen in Deutschland nicht. „Allerdings empfehlen wir, den Wohnwagen ebenso wie das Zugfahrzeug mit entsprechenden Reifen auszustatten“, heißt es dazu beim Hersteller Dethleffs. Bei Schnee, Eis und Kälte sollte im eigenen Interesse auch ohne gesetzlichen Zwang auf die korrekte Bereifung geachtet werden.

Wer – was sehr empfehlenswert ist – Schnee-

ketten mitnimmt, sollte deren Einsatz zumindest einmal zuhause „im Trockenen“ ausprobieren. Klare Sache: Bei Mobilien mit Hinterradantrieb müssen die Ketten hinten, bei Frontantrieblern und Allradfahrzeugen vorne montiert werden. Der ADAC hat noch ergänzende Praxistipps zusammengestellt:

- Einen schnee- und eisfreien Stellplatz suchen. Ist der Stellplatz schlecht gewählt, können Caravan und Wohnmobil rutschen oder gar kippen, wenn Tauwetter einsetzt.
- Ausreichend große Bretter unter das Deichselrad des Wohnwagens sowie unter die Hubstützen legen. Diese schützen vor dem Einsinken, wenn der Boden aufweicht.
- Handbremse lösen, sobald das Campingfahrzeug aufgebockt ist. So friert sie nicht fest. Plastiktüten über Handbremshebel und Auf-laufeinrichtung ziehen; sie schützen gegen Vereisung.
- Stromkabel so verlegen, dass sie weder am Boden festfrieren, noch vom Schneeflug beschädigt werden können. Grundsätzlich gilt: Wer von Oktober bis April Richtung Alpen oder in andere Schneegebiete unterwegs ist, sollte sich vorher über die geltenden Bestimmungen im Ziel- und in den Durchfahrtsländern informieren. Die unterscheiden sich oft erheblich. Und im Falle eines Falles drohen zum Teil saftige Bußgelder.

Rudolf Huber



Mit einem Reisemobil kommen Winterurlauber oft näher an die Pisten heran und sparen sich im Vergleich zum Hotel weite Wege.
Foto: Regina Ammel / ADAC

Die schöne Ausbrecherin von Harley

Zum zehnjährigen Jubiläum wird die Breakout aufgefrischt und bekommt einen neuen Motor

Die rund 370 Kilometer von der Pressewerkstatt ins Redaktionsbüro hatten wir ohne Tankstopp bislang noch mit keiner Harley-Davidson geschafft – mit der Breakout war das nun erstmals anders. Zum zehnjährigen Bestehen spendierte die Marke der Maschine für das Modelljahr 2023 einen üppigen 18,9-Liter-Tank, der der Ausbrecherin auch optisch sehr gut steht. Bislang mussten Fahrer des mächtigen Cruisers mit 13,2 Litern auskommen. Zudem ersetzt der 117-Kubikzoll-Motor den bisherigen Milwaukee-Eight 114, was unter anderem zu zehn PS mehr Leistung und 13 Newtonmeter mehr Drehmoment führt. Die Breakout ist nicht unbedingt eines der ersten Modelle, die einem beim Namen Harley-Davidson einfallen. Das mittlerweile eine Jahrzehnt Bauzeit sprechen jedoch für sie. In Deutschland landet die Ausbrecherin zudem regelmäßig in den Top Five der beliebtesten Bikes der Marke, die an Modellvielfalt ja nicht gerade arm ist. Nicht nur wegen der auffälligen Lackierung in Baja Orange (plus 540 Euro) zieht die Breakout die Blicke auf sich. Die immerhin 2,37 Meter lange Fuhre läuft vorne über ein 21-Zoll-Gussrad mit neuerdings 26 Speichen, während hinten eine dicke 240/40-Walze im 18-Zollformat über den Asphalt rollt. Dazu kommt der nur leicht gebogene Lenker, der von einem zum anderen Ende stolze 85 Zentimeter misst. Und nein, der frech auf der rechten Seite hervorstehende und sich dem Fahrtwind entgegenstreckende Luftfilter ist kein Extra aus dem Performancezubehör, sondern gehört zur Serienbestückung. Der Rest des verchromten Motors ist mit po-



Zehn PS mehr Leistung und 13 Nm mehr Drehmoment bietet der neue Motor.

lierten Zylindern und dicken verchromten Stösselstangen Schwermetall vom Schönsten und Feinsten. Und die Kühlrippen knistern nach dem Ausritt noch herrlich und lange nach. Viele weitere Bauteile wie zum Beispiel die Schalldämpfer, Seitendeckel, Blinker und Rückspiegel sind nun ebenfalls verchromt (vorher schwarz) und unterstreichen noch einmal den Eyecatcher-Charakter. Mit dem markentypischen Donnergrollen läuft der mächtige 1,92-Liter-V2 ab 1700 Umdrehungen in der Minute rund und macht ab 2200 Touren ordentlich Dampf, wobei es oberhalb von 3500 U/min noch einmal einen Expresszuschlag gibt. Angesichts des üppigen Drehmoments von fast 170 Newtonmetern ist der Steißeinstopper im Übergang zum Soziussitz dennoch eine willkommene Stütze, auch wenn die 190 km/h Spitzentempo hinter der Segelstange eher selten anliegen dürften. Die Vorderradbremse ist wie bei vielen Modellen



Immer unter den Top fünf der beliebtesten Harleys: Die Breakout. Fotos: Harley

aus Milwaukee ohne klaren Druckpunkt, dafür begeistert die Hinterradbremse mit feinerem Ansprechverhalten und klaren Ansagen umso mehr. Der lange Radstand und der breite Hinterrreifen drängen die Breakout in Kurven häufig einen Hauch nach außen, so dass hin und wieder dezente Lenkeingriffe nötig sind. Den angegebenen Normverbrauch von 5,6 Litern je 100 Kilometer haben wir übrigens mühelos um bis zu einen Liter unterboten.

Der Wipp-Druck-Schalter des serienmäßigen Tempomats ist etwas tricky und verlangt ein wenig Feingefühl, ansonsten kann es passieren, dass beim Deaktivieren (horizontal drücken) versehentlich „+“ beziehungsweise „RES“ (vertikal schieben nach oben) erwischt wird. Warum Harley bei der Breakout noch an links und rechts separat montierten Blinkerschaltern festhält, bleibt ein Geheimnis, aber immerhin schalten sich die Fahrtrichtungsanzeiger selbsttätig wieder ab. Das Miniaturdisplay in der Lenkerklemme hingegen passt hervorragend zum Charakter der Breakout. Die Kontrollleuchten finden sich darunter in einem noch kleineren separaten Mäusekino. Ihr Auftritt macht es ohnehin von vornherein deut-

lich: Die Breakout ist kein Kurvenräuber und will es auch nicht sein. Länge läuft nun einmal vor allem gerne geradeaus. Eigentlich will sie nur zwei Dinge: Gleichmaßen entspannt wie druckvoll mit ihrem Fahrer über die Landstraßen gleiten und an der Tankstelle oder vor der Eisdielen bewundert werden. Beides macht ihren Besitzer glücklich. Da mag man dem alten Tank beinahe schon ein wenig nachtrauern.

Jens Riedel / ampnet

TECHNISCHE DATEN

Harley-Davidson Breakout

Antrieb: V2, 1923 ccm, flüssigkeitsgekühlt, Riemen, 6 Gänge
Leistung: 77 kW / 105 PS bei 5020 U/min
Max. Drehmoment: 168 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Tankinhalt: 18,9 Liter
Sitzhöhe: 665 mm
Gewicht: 310 kg (fahrfertig)
Normverbrauch: 5,6 l/100 km
CO2-Emissionen: 135 g/km
Testverbrauch: 4,6–4,9 Liter
Bereifung: 130/60 R21 (v.), 240/40 R18 (h.)
Preis: 28.195 Euro

Entspannt durch den goldenen Herbst

Die Sonnenstrahlen stehen immer tiefer – auf das sollten Biker jetzt achten

Der Herbst hat auch sonnige Tage, die fast unwiderstehlich zu Bike-Touren locken. Dass das Unfallrisiko dabei noch größer ist als im Sommer, ist eine Tatsache. Zum einen erhöhen feuchte und verschmutzte Fahrbahnen und der zum Teil intensive Morgentau das Unfallrisiko. Aber auch Nebel und Nieselregen können bei den Zweirad-Piloten für kräftige Adrenalin-Schübe sorgen. Speziell auf Landstraßen durch Wälder oder Alleen kann es durch nasses Laub extrem rutschig werden. Hier ist genauso wie in ländlichen Gebieten mit Äckern und Wiesen mit erhöhtem Ernteverkehr zu rechnen – verschmutzte und rutschige Straßen inklusive, die die Sturzgefahr erhöhen. Auf deutliche Schräglage, heftiges Beschleunigen und Bremsen sollte deshalb tunlichst verzichtet werden, im eigenen Interesse und in dem der anderen Verkehrsteilnehmer. Problematisch ist dabei nicht nur, dass der Asphalt oft schmutzig ist. Zudem verhindern die niedri-

geren Fahrbahntemperaturen, dass die Reifen genügend Grip aufbauen können. Mehr denn je gilt das Motto: Eine vorausschauende Fahrweise ist unverzichtbar. Schließlich ändern sich durch die tiefstehende Sonne auch die Sicht- und Lichtverhältnisse. Viele Verkehrsteilnehmer werden dadurch geblendet und erkennen Biker zu spät, auch wenn diese Tagfahr- oder Abblendlicht eingeschaltet haben und eine Signalweste über der Motorradjacke tragen. Den Bikern wiederum verhilft ein sauberes und kratzfreies Visier zu besserem Durchblick, weil dadurch das irritierende Streulicht minimiert wird. Deshalb sollten im Herbst getönte Visierscheiben gegen klare ausgetauscht werden. Zudem schützen wärmende Unterwäsche und gefütterte Handschuhe vor Kältegefühlen und steifen Fingern. Eine beheizbare Sitzbank und wärmende Griffe sorgen für noch mehr konzentrationsförderndes Wohlfühl. Und natürlich muss der fahrbare Untersatz gerade auch auf den letzten Fahrten der Sai-

son topfit sein. Schließlich führen die immer kürzer werdenden Tage dazu, dass Sicht und Sichtbarkeit der Motorradfahrer deutlich abnimmt. Daher sollten unbedingt Scheinwerfer und Blinker auf einwandfreie Funktionsweise sowie richtige Einstellung überprüft werden. Bei der Kontrolle ist auch ein Blick auf die Bremsanlage empfehlenswert. Eine der wichtigsten Rollen für die sichere Fahrt

durch den Herbst spielen aber weiterhin die richtigen Reifen. Beispielsweise muss der Luftdruck regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Und das Profil muss gecheckt werden – die Mindestprofiltiefe für Motorradreifen liegt bei 1,6 Millimetern. Mehr Profil ist aber empfehlenswert: Es reduziert das Aquaplaning und erhöht die Sicherheitsreserven.

Rudolf Huber



Vorsicht zuerst: Der goldene Herbst birgt spezielle Risiken für Motorradfahrer.

Foto: Michelin

V O L V O



Der neue Volvo EX30.

Unser kleinstes SUV aller Zeiten.

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

Jetzt bei uns bestellen.

Avalon Premium Cars GmbH

Moosacher Str. 56
80809 München

Tel. +49 (0) 89121532 200
volvocars-haendler.de/avalon