

mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 08 · September 2024



Volvo brennt noch länger

XC90 bekommt ein Facelift und läuft als Hybrid weiter



Wie gut ist der China-Falter?

Mini-Pedelec lässt sich in 30 Sekunden zusammenlegen



Nostalgie-Trip mit dem Z8

Zeitlos schön auch noch nach 25 Jahren



VON KLEIN UND OHO BIS OHA!

OB KIA PICANTO, ALFA ROMEO JUNIOR ODER MAZDA MX5: - ES KOMMT NICHT AUF DIE GRÖSSE AN



Neuwagen im Test

Ford Bronco & Kia Niro EV - so schlagen sich SUVs im Alltag

Stromer aus Frankreich

Renault Scenic: Familienkutsche mit 626 Kilometern Reichweite

1,25 Millionen verkauft

Sauger, Schalter, Spaß: Warum dieses Cabriolet so viele Fans hat

V O L V O



Einfach. Elektrisch. Erleben.

Der neue Volvo EX30.
Jetzt bis zu 24 Stunden vollelektrisch Probe fahren.

Zukunftsweisende Technologie, vielseitiger Stauraum und begeisternde Innenraumdesigns aus recycelten Materialien – entdecken Sie selbst, wie viel in unserem bisher kleinsten SUV steckt.



¹ Volvo EX30, Gewinner in der Kategorie „Kleine SUV/Crossover“ (Importwertung). Berichterstattung in auto motor und sport, Ausgabe 05/24.

EDITORIAL

NEUVORSTELLUNGEN



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

Kleinwagen, Familienkutschen, Traumwagen und ein Schuss Nostalgie – das erwartet Sie in dieser Ausgabe der Mobilen Faszination. „Von klein und oho bis oha“ – so haben wir die Bandbreite salopp umschrieben. Klein wie der Kia Picanto (Seite 9), der ein letztes Mal als Verbrenner auflaufen darf. Oho wie der brandneue Alfa Romeo Junior (rechts), der als reiner Elektroflitzer die Kundschaft betören will. Und oha wie der McLaren Artura (S.4), ein echter Traumwagen, der bei den Passanten Erstaunen hervorruft, weil er entgegen seines sportlichen Aussehens auch flüsterleise unterwegs sein kann. Der Spider aus England lässt uns vom nächsten Sommer träumen, den wohl die wenigsten in dem 273.000 teuren Artura genießen werden, sondern eher im Mazda MX-5 (S.4). Das kultige Cabrio hat sich weltweit schon 1,25 Millionen Mal verkauft - und begeistert mit der einfachen Formel „Sauger, Schalter, Heckantrieb“. Die neue Generation fährt ein letztes Mal mit dem größeren, 185 PS starken, 2,0-Liter-Benziner vor – da muss man schnell sein, um noch so ein Exemplar zu ergattern. Vielleicht genügt auch die kleinere Version mit 132 PS zum Preis von 33.190 Euro? Nostalgisch geht es auf der Seite 8 zu: Bei einer Ausfahrt mit BMW Classic durften wir einen anderen Traumwagen, ebenfalls ein Cabriolet, fahren. Den Z8 – ein Auto, das vor 25 Jahren seine Karriere bei James Bond begann und das immer noch von zeitloser Schönheit ist. Viel Spaß beim Lesen.

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: Volvo, Rudolf Huber, BMW Classic/Muschalla, Alfa Romeo, McLaren, Kia, Mazda, Renault

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck:

Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München

Nächster Erscheinungstermin: 18.11.2024

* freie Mitarbeit

Mamma mia – Nachwuchs bei Alfa!

Mit dem Junior bringt Alfa Romeo sein erstes Elektro-SUV – das sind seine Stärken und Schwächen

Kann man Elefanten das Fliegen beibringen? Walt Disney kann. Im Trickfilm-Klassiker „Dumbo“ hebt der gleichnamige kleine Dickhäuter tatsächlich ab. Dank seiner großen Segelohren. Schwer, unförmig und groß sind auch die Elefanten der Automobilindustrie. SUVs erleben schon seit Jahren einen gewaltigen Boom – Ende nicht absehbar. Fliegen können sie zwar nicht, aber es grenzt manchmal an ein Wunder, wie leichtfüßig die tonnenschweren Wuchtbrummen um die Kurven gehen. Vor allem die noch gewichtigeren Elektro-SUVs. Ob es Sinn macht? Geschenk! Alle sind mit von der Partie beim „Größer-schwerer-schneller-Spiel“. Da macht auch Alfa Romeo keine Ausnahme und bringt sein erstes Elektro-SUV. Junior heißt es und Milano hieß es - bis der italienische Staat intervenierte mit der Begründung, wenn schon ein Produkt den Namen Milano trägt, dann muss es auch aus Mailand kommen.

Der flugs in Junior umgetaufte Wagen tritt



Es geht auch kleiner: Der 10,25 Zoll große Touchscreen reicht völlig aus für die Bedienung des Infotainments. Die Klimaanlage wird nach wie vor über Tasten geregelt. Fotos: Alfa Romeo

im B-Segment an. Also bei den Mini-SUV. Dort, wo sich schon VW Taigo oder Toyota Yaris Cross tummeln. Mini fällt der Neue in der Alfa-Familie allein von den Dimensionen her nicht aus. Mit 4,17 Metern Fahrzeuglänge und einer Breite von 1,78 Metern spielt der Junior eigentlich in der Kompakt-Klasse und bietet Passagieren (zumindest vorne) und Gepäck (über 400 Liter) einen standesgemäßen Platz. Mini ist jedoch das Gewicht – vor allem bei den reinen Elektro-Juniors. Sie wiegen nämlich um gute 200 bis 300 Kilogramm weniger als vergleichbare Karossen. 1590 Kilo Gewicht sind es beim Topmodell Veloce. Und damit so viel wie etwa beim aktuellen Porsche 911 Carrera.

Aber noch mal zurück zu den Motorisierungen: Zwei Stromer und ein Hybridmodell haben die Alfisti zunächst im Programm. Der 136 PS starke Ibrida kommt mit dem im Stellantis-Universum schon bekannten 1,2-Liter-Benziner und einem zusätzlichem E-Motor im Getriebe daher. Voll unter Spannung stehen die beiden Modelle Elettrica (156 PS) und der Elettrica Veloce (280 PS). Alle drei werden an der Front angetrieben und haben Automatik.



In der Ausführung „Veloce“ bringt der Alfa Romeo Junior 280 PS auf die Straße. Angetrieben wird er an der Frontachse, das ebenfalls dort montierte Torsen-Sperrdifferential sorgt für knackige Kurvenfahrten.

Das höchste Tempo erreicht der Hybrid mit 206 km/h, der Basis-Stromer wird bei 150 abgeregelt, der Veloce darf 200 rennen. Beim Spurt auf Tempo 100 sind Ibrida und der Elettrica mit 7,9 respektive 8,0 Sekunden etwa auf Augenhöhe. Hier zieht die Veloce-Version mit 5,9 Sekunden locker davon.

Was unterscheidet die Top-Version vom elektrischen Basis-Junior? Zunächst einmal ist da die Hochleistungsmaschine (15.200 U/min), auf welche die Alfisti mordsstolz sind, weil sie das 280 PS und 345 Nm starke Aggregat selbst ent- und gewickelt haben. Aufgerüstet wurde der Veloce aber auch in anderen Disziplinen: Beim Fahrwerk, bei den Bremsen, außerdem gibt es ein Sperrdifferential. Das alles können wir testen. Und zwar auf dem ehemaligen Opel-Testgelände bei Rodgau, das vom „Torture Track“ für die Stoßdämpfer bis hin zu einer Hochgeschwindigkeitsrundbahn alles bietet, was das Entwicklerherz begehrt. Das um 25 Millimeter tiefer gelegte Fahrwerk des Junior Veloce erweist sich hier als hart, aber zuverlässig. Freunde der Komfort-Federung werden den kleinen Romeo daher nicht in ihr Herz schließen, weil die straff eingestellten Dämpfer keine Gnade kennen. So wie die Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse. Sie lassen nur wenig Seitenneigung zu. Das ist besonders bei SUVs wichtig, weil sie aufgrund der hochaufragenden Karosserie ja förmlich dazu neigen. In den Kurven jedenfalls hat man mit dem Junior Spaß. Zumal das mechanische Torsen-Differential auf der Vorderachse bei Bedarf Drehmoment und damit Schub auf das kurvenäußere Rad gibt und sich der Wagen dadurch besonders leicht eindreht. Da hilft auch die direkte Lenkung mit, die von der Übersetzung her auf geringe Drehwinkel (V-Kalibrierung) getrimmt wurde.

Auf der „Langen Geraden“ (zwei Kilometer) testen wir die Beschleunigung. Fühlt sich ganz gut an, aber auch nicht mega. Vergleicht man mit dem sino-schwedischen Volvo EX30 oder dem gepimpten Chine-

sen-Bomber Smart 3 Brabus, die beide mit 428 PS antreten, so muss man feststellen: Da muss sich der Junior brav hintanstellen. Auch wenn er in 5,9 Sekunden von 0 auf Tempo 100 rennt. Aber bleiben wir bei den Stärken des Juniors. Neben der sportlichen Technik überzeugt das sportliche Aussehen. Vor allem in Alfa-Rot mit schwarzem Dach – da wirkt sogar ein SUV schön. Dazu kommt die „Coda tronco“, das abgeschnittene Heck, das dem Romeo eine verwegene Hinterpartie verleiht. Allerdings erinnern die um die Kotflügel herum gebogenen boomerangförmigen Leuchten stark an den Kia EV6.

Was gibt es zu motzen? Fangen wir mit dem Frunk an, also dem zusätzlichen Kofferraum unter der Motorhaube. Die Plastikschaale gibt es nur als Zubehör und dann passt auch nur das Ladekabel hinein. Bei einem Preis von 48.500 Euro für den Veloce (Hybrid: 29.500, Basis-Elettrica ab 39.500 Euro) ist das eher schofel. Aufgeladen wird bei Wechselstrom (AC) mit 11 kW, am Gleichstrom-Schnellader (DC) sind nicht mehr als 100 kW drin. Das ist nicht besonders gut: Genauso wie die Reichweite, die bei einer 51 kWh-Batterie (netto) rund 400 Kilometer (Basis-Modell) betragen soll. Da fehlt uns der Glaube, weil das Verbrauchswerte um die 13 kWh/100 km bedeuten würde. Exakte Zahlen für den Veloce (weil noch nicht homologiert) gibt es dazu leider noch keine. Ebenfalls nicht gefallen hat uns das viele Plastik im Auto. Nicht verschämt versteckt, also dort, wo man nie hinschaut. Sondern direkt am oder auf dem Armaturenbrett wie etwa die Blenden der Rundinstrumente. Das ist eines knapp 50.000 Euro teuren Autos nicht würdig.

Und so fällt unser Fazit eher zwiespältig aus. Vom Fahren her ist der Junior Veloce recht erfreulich. Das fühlt sich echt nach Alfa an. Können Elefanten fliegen? Ja, dieser da aus Italien kann. Allerdings fehlt die letzte Konsequenz bei der Ausstattung und auch bei der Leistung – weshalb es nicht zu einem finalen „Bravo!“ reicht. Rudolf Bögel

Artura, The Spider

Der Supersportwagen von Mc Laren kommt jetzt auch als Cabrio – mit Hybrid-Antrieb

Ja, was ist denn da los? Wir drücken auf den Startknopf. Stille, absolute Stille! Dabei sitzen wir in einem waschechten scharf aussehenden Supersportwagen aus dem Hause McLaren. Da röhrt nichts aus den beiden dicken End-Rohren am Heck, und auch die sechs Zylinder im 3,0-Liter-Biturbo-V6-Benziner machen keinen Mucks. Wir tasten nach dem Gaspedal – und siehe da: der Wagen, er rollt und rollt. „Hybrid“ heißt das Zauberwort, das alles erklärt. Denn neben dem obligatorischen Verbrenner arbeitet klammheimlich noch ein E-Motor im Getriebe mit. Und das ist

gibt den blauen Himmel frei. Standesgemäß azurblau ist er bei dem Ausflug ins südfranzösische Hinterland. Allerdings endet die Entdeckung der Stille abrupt da, wo Leistung gefragt ist. Wenn der Fahrer auf die Tube drückt, erwacht der Motor brüllend aus dem Schlaf. Theoretisch könnte sich der Hybrid-Artura rein elektrisch 33 Kilometer weit bewegen. Aber eigentlich ist der 95 PS und starke E-Motor, der sich aus einer 7,4 kWh großen Batterie (aufgeladen in 2,5 Stunden) speist, mehr als Leistungsoptimierer gedacht. Gemeinsam sind sie stark – sehr stark. 700 PS und 720 Nm Drehmoment,

– macht insgesamt aber trotzdem nur magere 1560 Kilogramm.

Geringes Gewicht, 700 PS, Mittel-Motor zwischen Kabine und Hinterachse – richtig, da fehlt noch etwas, damit die Sportwagenherzen noch höherschlagen. Der Heckantrieb. Selbstverständlich drückt dieser McLaren seine Kraft hinten auf die Straße, unterstützt vom elektronischen Sperrdifferential. Der Artura krallt sich förmlich in den Asphalt. Traktion hat der Sportwagen in jeder Lebenslage. Es sei denn, man möchte einen filmreifen Start hinlegen. Den gibt es nämlich auf Knopfdruck. Die Funktion heißt „Spinning Wheel Pull-Away“. Sie lässt die Reifen beim Beschleunigen aus dem Stand heraus voll durchdrehen. Bringt maximale Aufmerksamkeit, kostet ordentlich Gummi und Reifen. Dezent ist da der überarbeitete Auspuffsound. Eigentlich sollte er dramatischer klingen als beim Coupé, ein echtes Crescendo hinlegen. Wir fanden ihn angenehm. Der Artura donnert nicht, er grollt eher, so wie der Himmel vor dem Gewitter. Er trompetet nicht, sondern hört sich satt wie ein Waldhorn an. Wer diese Art von Philharmonie schätzt, fährt die kleine Heckscheibe runter und holt sich so den Original-Sound. Wem das noch nicht genügt, bestellt sich noch einen Zusatzlautsprecher mit einer Liveübertragung aus dem Motor.

Braucht es alles nicht in unseren Augen und Ohren – denn der Artura Spider ist eigentlich ein Auto für Ladys und Gentlemen. Weil er so komfortabel ist wie vielleicht noch kein McLaren davor. Dafür gibt es gleich mehrere Gründe. Zum Beispiel die Sportsitze, die auch nach langer Fahrt noch bequem sind. Oder, dass trotz des geöffneten Verdecks Windstille herrscht. Und natürlich tragen die adaptiven Dämpfer, die ebenfalls überarbeitet wurden, das entscheidende Scherlein für das komfortable Dahingleiten bei. Wir würden sogar sagen, in dieser Disziplin schlägt der Artura Spider sogar seinen ärgsten Konkurrenten, den Maserati Cielo. In



Das Interieur ist schlicht und sachlich, für Emotionen sorgen die orangefarbenen Steppnähte.

dem britischen Gentleman steckt aber auch ein Biest. Wer von den drei Fahrmodi „Komfort“, „Sport“ und „Track“ letztere wählt, bekommt eine reinnassige Fahrmaschine mit einem harten und kompromisslosen Fahrwerk. Die Lenkung ist direkt und präzise, reagiert schon beim geringsten Einschlag. Man carvt und kurvt nicht. Ist der Rhythmus erst gefunden, tanzt der Artura fast von selbst durch die Kurven. Wie bei einem eng gesteckten Slalom. Beim Beschleunigen merkt man wie fein abgestimmt new und old school zusammenarbeiten. Das Elektro-Aggregat schiebt gerade in den Drehzahlbereichen an, in denen der Benziner noch schwach auf der Brust ist und die Turbos Luft holen. Ab 4000 U/min übernimmt der Verbrenner die Verantwortung und sägt sich schon fast linear bis 8500 U/min durch. Fühlt sich herrlich an – auch wenn es herzlich unvernünftig ist.

Unser Fazit: Spaß kostet meistens Geld und großer Spaß großes Geld. So ist das auch mit den Autos. Wer mit dem Neue-Deutsche-Welle-Ohrwurm „Ich will Spaß“ (Markus) zum McLaren-Händler geht und sich das neue Super-Sportwagen-Cabrio Artura Spider holen will, der sollte mindestens 273.000 Euro auf dem Konto haben. Denn ab dieser Summe geht der Spaß erst richtig los. Für die meisten anderen ist dieses Sümmchen ein echter Spaßverderber. Leider.

Rudolf Bögel



Schnell wie ein Sturm, leise wie der Sommerwind: Der Artura Spider hat zwei Gesichter. Fotos: McLaren

in vielerlei Hinsicht durchaus sinnig. Erstens fällt der Nachbar beim Starten nicht gleich aus dem Bett. Zweitens spart man sich einen Gang und damit Gewicht, weil das Rückwärtsfahren die Elektro-Maschine übernimmt. Und drittens hat es durchaus seinen Reiz, ein luftiges Cabrio leise wie der flüsternde Wind zu bewegen. Dieser Artura ist nämlich ein echter Spider. In elf Sekunden und bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h öffnet sich das feste Verdeck und

da ist Tempo 100 innerhalb von drei Sekunden erreicht. In 8,4 Sekunden landet die (digitale) Nadel bei Tempo 200. Konnten und wollten wir aber nicht nachprüfen, in Frankreich gilt ja ein streng kontrolliertes Tempo-Limit auf den Autobahnen. Und auch die Endgeschwindigkeit von 330 km/h lag außerhalb des Möglichen. Gottseidank. Das Verdeck bringt zusätzliches Gewicht in den Wagen. Im Vergleich zum Coupé wiegt das Artura-Cabrio 62 Kilogramm mehr

Sauger, Schalter, Spaß

Der MX-5 ist einer der letzten echten Roadster, die man sich auch leisten kann

Mit 1,25 Millionen verkauften Autos ist der Mazda MX-5 das erfolgreichste Cabriolet der Welt. Jetzt kommt der Japan-Roadster noch mal neu. Für Fans des stärkeren 2,0-Vierzylinder-Saugers heißt es allerdings Abschied nehmen.



Wer den großen Sauger haben will, muss schnell sein: Schon bald gibt es den Mazda MX-5 nur noch mit dem kleinen Motor. Foto: Mazda

Platz da – hier kommt der Mazda MX-5. Einer der letzten seiner Art. Ein bezahlbarer Roadster, der nach der Formel funktioniert, die jeden Auto-Enthusiasten frohlocken lässt. We-

nig Gewicht (1100 Kilogramm), Handschalter (sechs Gänge), Heckantrieb und Saugmotor mit wahlweise 132 oder 184 PS. Noch hat man die Wahl: Denn die verschärften EU-Abgas-

vorschriften machen dem bei den deutschen Kunden so besonders beliebten Zwei-Liter-Aggregat (90 Prozent der Bestellungen) den Garaus. Um es gleich vorwegzunehmen: Diese Maschinchen muss man mindestens eine Träne nachweinen. Der kleine 1,5-Liter-Sauger bringt nur den halben Spaß.

Seit 2015 gibt es den jetzigen MX-5. 28.000 Exemplare wurden in Deutschland davon verkauft und weil der Roadster so gut aussieht, hat Mazda fast nichts verändert in der Karosserie. Das Auffälligste sind noch die neuen LED-Lichter vorne und hinten. Im Interieur hat ein größerer Infotainment-Bildschirm (jetzt 8,8 Zoll) Einzug gehalten – die Tachoinstrumente dafür bleiben analog. Passt auch besser zu einem puristischen Cabrio. Bedient wird das System nach wie vor von einem Drehdrück-Regler, das muss aber nicht weiter stören, denn sowohl Apple Car Play als auch Android Auto funktionieren mittlerweile

Szenen-Applaus

Was uns am neue Renault Scenic E-Tech gut gefällt – und worüber zu meckern ist

Wenn der Begriff „Scenic“ etwas „sich in Szene setzen“ zu tun hat, dann beherrscht der Renault Scenic E-Tech sein Metier. Die neue, rein elektrische Generation der französischen Familienkutsche setzt sich in vielerlei Hinsicht gut in Szene. Das fängt beim Design an, das markenprägend sein soll und so aufregend aussieht wie ein neuer Pod-Racer bei Star Wars. Und das hört beim ein Quadratmeter großen Glasdach auf, das auf Knopfdruck entweder den Himmel freigibt, oder die Scheibe milchig werden lässt. Ein echt gallisches Auto könnte man sagen, denn dieser Volksstamm hatte ja bekanntlich die Befürchtung, dass ihm der Himmel auf den Kopf fällt.

Der Renault Scenic ist nicht nur ein französisches Auto, sondern eines der erfolgreichsten. Der Familien-Van hat sich über fünf Millionen Mal verkauft, ging 2023 kurz in den Ruhestand, um dann als Elektrofahrzeug in diesem Sommer zurückzukehren. Wie ein Van sieht er auch nicht mehr aus, eher wie ein SUV, und dann doch wieder nicht. Das soll jeder Betrachter selbst entscheiden. Ins Auge sticht jedenfalls das Design der 4,47 Meter langen und 1,57 Meter hohen Karosserie. Hier wird das rautenförmige Firmenzeichen gezielt in Szene gesetzt. Zum Beispiel im Kühlergrill, der aus einem Mosaik kleiner Renault-Rhomben besteht. Sie gruppieren sich um ein riesiges Logo und verleihen der Front Dreidimensionalität. Überall gibt es kantige Ecken und knackige Linien im Blech. Mon Dieu – nach Familienkutsche sieht das nicht aus.

Auch wenn der Scenic genau für diese Zwecke gebaut wurde, denn Raum gibt es im Inneren genug. Da ist einmal der Radstand von 2,86 Metern. Er übertrifft damit sogar den neuen VW Passat Variant. Vorne sitzt man königlich, hinten immerhin noch fürstlich und im Kofferraum ist auch ordentlich Platz. 545 Liter passen hinter die teilbare Rücksitzbank (40:20:40). Legt man sie um, sind es sogar 1670 Liter. Aber leider entsteht keine durchgehend ebene Fläche,



Schon die Front mit den vielen kleinen Renault-Rauten beschert dem neuen Scenic E-Tech einen starken Auftritt.



Mehr Himmel geht nur im Cabrio: Das Panoramadach zieht sich über das ganze Dach. Fotos: Renault

was vermutlich an den Batterien liegt, die im Unterboden eingebaut sind. Ärgerlich auch: Die Ladekante ist mit 25 Zentimetern einfach zu hoch. Man kann zwar gegen einen Aufpreis einen doppelten Ladeboden ordern, dann schrumpft die Kante auf sechs Zentimeter, so richtig praktisch ist das aber immer noch nicht. Praxistauglichkeit kann man hingegen allen Bedienelementen bescheinigen. Renault hat eine

gute Mischung aus digitalen und analogen Lösungen gefunden. Sprich: Die meisten wichtigen Funktionen wie die Klimaanlage kann man noch schalten (leider nicht die Lautstärke). Das Cockpit ist branchenüblich digital. Der Tacho misst 12,3 Zoll, der Multimedia-Touchscreen 12,0 Zoll. Er sitzt hochkant auf dem Armaturenbrett. Als Grundlage dient Google – damit ist der Fahrer in zwei wichtigen Bereichen schon mal gut aufgestellt: Die Sprachsteuerung funktioniert gut und über die Vorteile von Google Maps muss man nicht reden. Natürlich wurde die Navigation an die Anforderungen eines E-Autos angepasst, nebst Auswahl der energieeffizientesten Strecken, Lademöglichkeiten und der Vorhersage, ob das Ziel mit dem aktuellen Akku-Stand zu erreichen sein wird. Denn, richtig! Der Renault Scenic E-Tec Electric ist ja ein waschechter Stromer. Zwei Varianten bieten die Franzosen im Augenblick an: Einmal als Comfort Range (41.400 Euro) mit einem 170 PS starken Frontmotor, einer 60-kWh-Batterie und mit 430 Kilometer Reichweite. Und als Long Range (48.900 Euro) mit 218 PS, einer 87kWh-Batterie und mit bis zu 625 Kilometern Reich-

weite. Preislich liegen 7500 Euro zwischen den beiden Modellen, neben der Akku-Größe gibt es weitere technische Unterschiede. Der Langläufer rennt in 7,9 Sekunden von 0 auf Tempo 100 und darf 170 km/h schnell sein, der Scenic mit der geringeren Leistung braucht 8,6 Sekunden, schon bei 150 km/h regelt das System ab. Geladen wird bei AC jeweils mit 11 respektive 22 kW, bei DC mit 130 oder 150 kW. Der kleine Akku wird somit in 32 Minuten von 15 auf 80 Prozent geladen, nur fünf Minuten mehr braucht die große Batterie.

Der neue Scenic fährt sich eher komfortabel als sportlich, was aber zum Charakter des Autos passt. Leistung und Drehmoment sind für die 1,8 bis 1,9 Tonnen schweren Geräte angemessen und nicht übertrieben. Immerhin kann man bis zu 1,1 Tonnen ziehen – und schnell genug ist man auch noch, wenn man auf der Landstraße überholen will. Die Lenkung ist leider ein wenig beliebig mit schlechter Rückmeldung. In den Kurven lässt sich der Scenic schon mal aus der Ruhe bringen und fängt an zu schieben. Aber nur, wenn man ihn fordert. Beim Verbrauch landeten wir bei 18,7 kWh, das waren rund zehn Prozent mehr als angegeben. Ob man mit dem Long-Range-Modell damit die versprochenen 626 Kilometer weit kommt, darf angezweifelt werden. Je nach Temperatur, Fahrweise, Strecke und Rest-Kapazität des Akkus dürften 350 bis 450 Kilometer realistisch sein.

Unser Fazit: Wir möchten dem neuen Scenic jetzt keine Szene machen: Aber wenn man sich die Preise ansieht, dann ist fraglich, ob sich die angepeilte Kundschaft, die jungen Familien, so ein Auto leisten kann. Auf der anderen Seite ist er die perfekte Wahl für Kind und Kegel. Der Renault hat Platz, fährt sich entspannt, bietet vorne und hinten ausreichend Lademöglichkeiten und sogar Halterungen für Tablets gibt es für die Hinterbänker. Das magische Panoramadach für einen Aufpreis von 1500 Euro ist die Sahnehaube obendrauf. rdf



Purer Fahrspaß für einen vernünftigen Preis: Das ist die Erfolgsformel des Mazda MX-5, den es schon seit 1989 gibt. Foto: Mazda

drahtlos. Genial einfach bleibt die Bedienung des Soft-Tops. Selbst ist der Mann oder die Frau lautet das Motto. Mit einem einzigen Griff öffnet der Fahrer das Verdeck, schiebt es mit

einer Hand kräftig nach hinten, bis es hinter den Sitzen einrastet. Fertig. Dauert keine fünf Sekunden, was auch für das schnelle Einklappen gilt, wenn das Sommergewitter plötzlich den Himmel verfinstert. Wer will, kann den Mazda MX-5 auch mit einem festen aufklappbaren Dach bestellen. Die Modelle tragen die Bezeichnung RF und sind so etwas wie der Porsche Targa für kleine Leute. Nur die wenigsten Kunden entscheiden sich hierzulande dafür. Kostet auch knapp 3000 Euro mehr.

Damit sind wir bei den Preisen: Das Einstiegsmodell Skyactiv-G 132 (Prime Line) ist für 33.190 Euro zu haben. Der 184-PS starke Roadster Skyactiv-G 184 kommt dann schon auf 36.090 Euro, die besonders edle Ausstattung Homura mit feinem Leder, 17-Zoll-Rädern, Recaro-Sitzen, Brembo-Bremsen und Billstein-Fahrwerk auf 41.790 Euro. Ob man das alles braucht – das ist eine Sache des persönlichen Kontostands. Man kann, wenn man

kann, aber man muss nicht. Denn schon das normale Fahrwerk mit dem neuen asymmetrischen Sperrdifferential (nur für Skyactiv-G 184) ist jederzeit Herr der (Straßen-)Lage mit ausreichend Traktion und stabiler Lenkung auch im Grenzbereich. Ob der 132-PS-Vierzylinder (152 Nm Drehmoment) reicht, oder ob es der 184 PS (205 Nm) sein muss – darauf gibt es jedoch eine klare Antwort: Her mit dem großen Sauger, solange es ihn noch gibt. Mazda geht davon aus, dass der Vorrat an vorproduzierten Fahrzeugen noch bis zum Jahresende reicht. Kleiner Tipp am Rande: Vorführmodelle oder Tageszulassungen mit wenigen Kilometern gibt es schon um die 30.000 Euro.

So, jetzt aber Vollgas. Reinschwingen in den Roadster, starten, Gang einlegen und los geht es über kroatischen Asphalt. Gib ihm Gummi. Und immer schön dran denken: Der Sauger will Drehzahl. Das maximale Drehmoment kitzelt er bei 4000 U/min heraus, die maximale

Leistung bei 7000 U/min. Wer das beherzigt, der hat mit den 184 PS ziemlich Spaß, weil sie nur 1100 Kilogramm bewegen müssen. Auch wenn der Vergleich hinkt: Ein Porsche Boxster wiegt knapp 1,4 Tonnen, ein BMW Z4 ab 1,5 Tonnen. Doch zurück zum Kult-Cabrio aus Japan. Mit der 184-PS-Maschine rennt es in 6,5 Sekunden auf Tempo 100, der schwächere MX-5 braucht dazu 8,3 Sekunden. Noch schöner als Gas geben ist das Schalten. Der Knüppel saust durch die knackigen Schaltgassen, dass es nur so rauscht. Runterschalten, Vollgas, blitzschnell einlenken. Jawoll und schon schwingt das Heck kontrolliert um die Kurven. Wenn dann noch die Sonne scheint – dann weiß man, warum diese Art von Autos die Glückshormone auf Trab bringen. Mit einem Grinsen dürften auch die Tankstellen-Besuche enden. Trotz recht sportlicher Fahrweise haben wir nicht mehr als sechs Liter verbraucht. rdf

Audi Gebrauchtwagen
:plus



Audi Gebrauchtwagen :plus Wochen.

Bis zum 11.11.2024 von attraktiven Leasingkonditionen¹ für unsere jungen Gebrauchtwagen² profitieren.

Ein attraktives Leasingangebot:

z. B. Audi A3 Sportback 35 TFSI advanced, Schaltgetriebe
EZ 07/23, 6.599 km

Lackierung: Mythoschwarz Metallic, Einparkhilfe hinten, MMI Navigation plus mit MMI touch, Glanzpaket, Ambiente-Lichtpaket, Audi virtual cockpit plus, Sportsitze vorn, Businesspaket, Audi pre sense front, Ausweichassistent und Abbiegeassistent u.v.m.

Leistung:	110 kW (150 PS)
Leasing-Sonderzahlung:	€ 2.300,-
Laufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	15.000 km
Wartung und Inspektion:	€ 36,-

36 monatliche Leasingraten à

€ 198,-

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

Gültig für Audi Mietfahrzeuge und Audi Werksdienstwagen der Modelle Audi A3, Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi Q2, Audi Q3 jeweils frühestens 2 Monate und spätestens 24 Monate nach Erstzulassung. Ausgenommen sind S- und RS-Modelle. Max. Gesamtfahrleistung bei Vertragsbeginn: 40.000 km. Für das Fahrzeugalter gilt als Stichtag das Datum der Gebrauchtwagenleasingbestellung. Gültig vom 13.09.-11.11.2024 (Gebrauchtwagenleasingbestellung), späteste Ummeldung 13.01.2025. Für private und gewerbliche Einzelabnehmer_innen.

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

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

Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München

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

OLDTIMER

Z – die Superhelden von BMW

Vor 25 Jahren kam der Z8 auf den Markt, das Auto ist immer noch schön, aber fährt es sich auch so?

Legenden auf Rädern – das sind sie beide. Ohne Zweifel. Zwei Cabrios, zwei Zweisitzer. Hier ein Reihen-Sechszylinder mit 170 PS, dort ein Achtzylinder-Saugmotor mit 400 PS. Zwei Roadster aus dem Hause BMW, die ein großer Buchstabe verbindet. Hier der Z1, dort der Z8. Der eine hat versenkbare Türen, der andere war bei James-Bond Leinwandheld. Wer fährt sich besser?

Vor genau 25 Jahren wurde der erste Z8 gebaut. Handgefertigt in München. So wie der Z1. Die beiden Autos trennen knapp zehn Jahre. Bis Mitte 1991 wurden 8000 Exemplare vom Z1 ausgeliefert, vom Z8 waren es 5703, dazu kommen noch 555 Alpinas. Beide Autos haben Seltenheitswert, beim Preis allerdings klafft eine gewaltige Lücke. Während man den Z1 schon für 50.000 Euro in einem guten Zustand bekommt, kostet der große Bruder stattliche 100.000 Euro mehr – eher 150.000. Den einen, den Kleinen, den fahren wir selbst. Im weiß-blauen Superhelden dürfen wir bei einer Ausfahrt mit BMW Classic zum ersten Mal Platz nehmen.

Außen tiefrot, innen schwarz wie die Nacht: Als wäre die Karosserie nicht schon spektakulär genug – mit dieser Farbkombination fällt man garantiert auf. Da steht er nun der Z8, entworfen vom umstrittenen BMW-Designer Chris



Schon der Neupreis war recht stattlich beim BMW Z8: 235.000 Mark kostete der Edel-Roadster damals. So viel Geld kann man heute auch anlegen, aber in Euro. Fotos: BMW Classic / Gudrun Muschalla

den hinteren Kotflügel – und erinnert sich an die Worte von Chris Bangle, der den Z8-Besitzern seinerzeit eine Handwäsche empfohlen hat, um das Auto zu begreifen: „Diese runden Formen sind einfach sexy.“ Ob die Z8-Fahrer den Rat des Designers beherzigt haben, daran ist zu zweifeln. Wer ein 235.000-Mark-Auto kauft, lässt waschen. Der Z1 hat übrigens mit 80.000 Mark nur knapp ein Drittel gekostet. Platz nehmen im edlen Zweisitzer. Feinstes Nappa-Leder empfängt den Fahrer, das Dreispochenlenkrad sieht ungewöhnlich aus, weil jede Speiche noch mal aus drei Speichen

le die Handbremse und der Ganghebel – was waren das noch für Zeiten! Den Z8 gab es als Sechsgang-Handscharter, nur die Alpinas aus Buchloe bauten ihren Roadster für den US-Markt mit Automatik, allerdings mit einem anderen Motor.

Warum? Weil es für den 400 PS 5,0-Liter-Achtzylinder, der aus dem M5 stammte, kein passendes Getriebe gab, deshalb nahm Alpina einen fast ebenso starken 4,8-Liter-Benziner mit 381 PS her. Der hatte 520 Nm Drehmoment und damit 20 mehr als das Original. Der zweite große Unterschied zwischen den



Fünf Liter Hubraum und 400 PS: Der Achtzylinder-Benziner des Z8 stammt aus dem BMW M5.

Wenn man den heißen Asphalt schon riecht, dann sollte man ihn auch spüren. Nicht jede Rille und jeden Gullydeckel – denn so gut gefedert ist der Z8 dann doch.

Anlasser betätigen und lauschen. Was da aus den beiden Auspuffrohren an unser Ohr dringt, ist kernig, aber nicht laut. Wenn die acht Zylinder erst mal im vollen Lauf sind, hört man ein bulliges „Vrooom“, ein echter Gentleman-Sound. Schalten, Gas geben, schalten Gas geben. Und jedes Mal spüren, wie der mächtige 5,0-Liter Motor durchzieht. Das volle Drehmoment schiebt ab 3.800 U/min an. Leichtfüßig fühlt sich der Z8 hingegen nicht gerade an. Er ist eher ein waschechter Cruiser. Kein Wunder, denn das Gewicht liegt bei 1,6 Tonnen. Wenn man das mal mit dem eingangs erwähnten nur 1250 Kilo schweren Z1 vergleicht, dann zählt der Z8 zu den schweren Jungs. Zwar nimmt er die Kurven mit Bravour und äußerst geschmeidig. Der Z1 reagiert da aber wesentlich agiler – er ist mit 3,93 Metern Länge aber auch um fast 50 Zentimeter kürzer. Beim Kavaliersstart an der Ampel allerdings hat der Z1 keine Chance. In 4,7 Sekunden geht es mit dem Z8 von 0 auf Tempo 100, der Z1 benötigt dafür 7,9 Sekunden.

Z1 oder Z8 – welches Auto ist schöner? Da fällt unser Urteil salomonisch aus. Einfach beide nehmen. Wer sich einen Z8 leisten kann, der hat auch noch so viel Kleingeld in der Tasche für einen Z1. Wer schon einen Z1 hat, der muss entweder fleißig sparen oder muss weiterträumen von der BMW-Legende auf vier Rädern.

Rudolf Bögel



Selten: Der Z8 hat den Tacho in der Mitte.

Bangle. Beim Z8 gab es im Vergleich zum späteren 7er (E65/E66) keine Diskussion, ob das Auto gut aussieht. Denn der Z8 orientierte sich an einer weiteren Legende. Am 507. Und ähnlich wie dieser Kult-Roadster hat er diese geschwungenen Formen, fast schon barock. Automatisch streichelt die Hand verträumt über



Darf auch mit versenkten Türen ganz offiziell auf den Straßen bewegt werden: BMW Z1.

besteht. Der Blick wandert über die ellenlange Motorhaube, völlig ungetrübt, weil die Tacho-Instrumente in die Mitte gewandert sind. So wie beim Mini. Jetzt könnte man über die glänzend schwarze Plastikverschalung meckern, heutzutage wird das als Klavierlack prestigeträchtig verkauft. In der Mittelkonso-

beiden Modellen: Der Alpina wurde, ebenfalls ein Zugeständnis an die US-Kundschaft, vom Fahrwerk her komfortabler ausgelegt. Uns hat der „normale“ Z8 besser gefallen. Erstens, weil ein Roadster sich mit Handscharter authentischer fährt und zweitens, weil man in einem Cabriolet einfach die Straße erleben muss.

Volvo brennt länger

Das Flaggschiff XC90 bleibt als Hybrid doch noch im Programm

Volvo verbrennt länger. Weil der Elektroauto-Verkauf schleppender verläuft als gedacht, wird es auch nach 2030 noch Verbrenner geben. Und so darf das Flaggschiff XC90 noch länger als Hybrid unterwegs sein und wird nicht vom brandneuen voll elektrischen EX90 abgelöst. Gleichzeitig haben die Schweden bei einigen Modellen an der Nomen-

klatur gefeilt. Aus den elektrischen C40 und XC40 werden EC40 und EX40. Wer jetzt den normalen XC40 kauft, bekommt einen Verbrenner, denn auch der bleibt im Programm. Technisch und optisch ändert sich nur wenig. Dafür erhält der bereits über eine Million Mal verkaufte XC90 ein eleganteres Outfit und nähert sich dem voll elektrischen EX90 an. Man kann ihn



Eleganter und schlanker im Design präsentiert sich der aufgefrischte Volvo XC90. Foto Volvo

als Plug-In-Benziner mit Allrad und 455 PS bestellen. Der Akku ist mit 15 kWh so groß wie beim Vorgänger und schafft 70 Kilo-

meter elektrisch. Der 4,95 Meter lange T8 ist eine Macht – in 5,4 Sekunden geht es von 0 auf 100. Die Alternative zum Benzin ist der B5-Diesel Mild-Hybrid mit Allrad und 250 PS. Er kostet ab 79.890 Euro, der große Bruder ab 87.490. Beide erhalten das neue hochauflösende Infotainment-System, das jetzt ebenfalls auf Android basiert. Und das ist gut so. rdf

Pikant bis pikiert

Kia würzt sein Facelift von Picanto mit frischem Design aber gepfefferten Preisen

Nennen wir es lebensverlängernde Maßnahmen. Denn eigentlich müsste die dritte Generation des Kia Picanto (seit 2017 auf den Markt) von einer technisch viel aufwändigeren vierten Generation abgelöst werden. Aber tatsächlich bleibt es bei einem weiteren Facelift. Die immer schärfer werdenden Abgas-Vorschriften haben eine komplette Neuentwicklung wirtschaftlich unmöglich gemacht. Und außerdem sind Kleinwagen ohnehin auf dem absteigenden Ast. Noch 2018 wurden 233.000 Flitzer in Deutschland zugelassen, heuer werden es rund 100.000 sein und Schätzungen zufolge halbiert sich diese Zahl bis zum Jahr 2030 sogar noch. Trotzdem sieht Kia für einen kleinen Verbrenner einen Markt – vor allem, weil die Konkurrenz dramatisch zurückgegangen ist. Pikant ist beim neuen Picanto vor allen Dingen das Design, das den knuffigen Kleinwagen zur kantigen Knutschkugel macht. Vor allem das Top-Modell GT-Line glänzt mit scharf gezeichneten LED-Scheinwerfern und einem großen Kühlergrill. Und hinten, wen wundert es, leuchtet das durchgehende Lichtband mit dem schon fast obligatorischen Diffusor.



Der Infotainment-Bildschirm im Facelift des Facelifts wird endlich groß: 8 Zoll reichen aus.

Bleibt die Frage: Macht das Rennsport-Teil Sinn bei einem 3,60 Meter langen Kleinwagen, der in der Top-Motorisierung 79 PS und 115 Nm Drehmoment auf die Straße bringt? Immerhin hat der 1,2 Liter-Benziner vier Zylinder und schaffte es mit dem Sechsgang-Handschalter in knapp 13 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Mit dem Automatik-Getriebe benötigt man drei quälend lange Sekunden mehr. Diese Zahl gilt auch für den alternativen 1,0-Liter-Dreizylinder, der 15,6 Sekunden oder 18,2 dann mit Automatik benötigt. Beim Verbrauch liegt der Unterschied bei rund einem halben

Liter, wir würden die 5,6 Liter des Saug-Vierzylinders gerne in Kauf nehmen, um nicht den sägenden Sound des Dreizylinders ertragen zu müssen. Dass man mit beiden Aggregaten auf der Autobahn nicht der „Highway-Star“ ist, liegt in der Natur der Sache. Mit dem 1,2-Liter-Benziner kann man zumindest bis Tempo 100 noch inkognito im Berufsverkehr mitschwimmen. Sobald es heißt „alle Spuren frei“ quält man sich ziemlich lange auf die Höchstgeschwindigkeiten von 145 oder 159 km/h. Aber um die Autobahn zu rocken, kauft man sich ja auch keinen Kleinwagen. Da zählen Wendigkeit, Verbrauch und Kofferraumvolumen. Hier zeigt sich der Picanto generös: Mit 255 Liter bei hochgeklappter Sitzbank stellt Kia damit den Klassenprimus, umgeklappt passen sogar über 1000 Liter rein. Neu ist auch das digitale Interieur: 4,2 Zoll misst der Tacho, acht Zoll der Infotainment-Bildschirm, der mehr oder minder leicht zu bedienen ist, auch dank der haptischen Tasten für Sitzheizung, Klimaanlage und Licht. Bei den elektronischen Helfern kommen der Ausstiegswarner dazu, Geschwindigkeits-Assistent, Frontkollisions- und Querverkehrswarner.



Kleinwagen mit Charakter: Der Kia Picanto bekommt ein völlig neues Gesicht. Fotos: Kia

Alles mit nervigen Tönen unterlegt, aber da macht Kia keine Ausnahme. Hat sich jemand schon mal die Frage gestellt, ob so viel Warnsound nicht die Menschen abstumpft? Unser Fazit: Tolles Design, wenn man gemein wäre, würde man sagen. Alter Wein in neuen Schläuchen. Das muss aber nicht ein Nachteil sein, ein guter Wein muss reifen. Spaß beiseite: Der Picanto ist ein guter Kleinwagen, optisch mutig, technisch solide bis fortschrittlich. Vielleicht erklärt sich dadurch auch der Preis. Vorbei die Zeiten, als man einen Picanto für 11.000 Euro bekommen hat (2020). Das Basismodell startet bei 16.690, die hochwertige GT-Line bei 21.990 Euro. Manch einer reagiert pikiert auf solch pikante Preise. rdf

Vollelektrisch. Allrad. Subaru.

Der SOLTERRA.



Leasing ab nur
449 € mtl.¹
Ohne Sonderzahlung!



Der SOLTERRA. Bringt euch dahin, wo ihr noch nie wart.

Energieverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: 16,0-17,9; CO₂-Emission (g/km) kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A.

Abbildungen enthalten Sonderausstattung. * Subaru SOLTERRA: 8 Jahre Vollgarantie, bis zu einer Laufleistung von 160.000 km. Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen. ¹ Leasingangebot² für Subaru SOLTERRA Comfort – ein Angebot der ALD Lease Finanz GmbH, UPE des Herstellers 49.990,- €, Fahrzeugpreis 40.924 € (Anschaffungspreis inkl. MwSt.), monatliche Gesamtrate 449,- €, Laufzeit 48 Monate, Kilometer pro Jahr 10.000, effektiver Jahreszins 6,69 %, Sollzins p. a. fest für die gesamte Laufzeit 6,49 %, Gesamtbetrag 21.552,- €, Mehr-/Minderkilometer 15 / 10 Ct. pro km, zzgl. Überführungskosten ab 1.250,- €. Irrtümer vorbehalten. Stand 06.08.2024. Die Aktion gilt vom 01.07.2024 bis 30.09.2024 in Verbindung mit dem Leasing eines aktuellen Subaru Solterra Neuwagen und Zulassung/Besitzumschreibung bis 31.03.2025. Die Aktion wird von den teilnehmenden Subaru Partnern getragen und ist mit bestimmten Aktionen der SUBARU Deutschland GmbH kombinierbar. Weitere Detailinformationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort. ² Dies ist eine unverbindliche beispielhafte Leasingkalkulation der ALD Lease Finanz GmbH, Fühlsbüttler Str. 437, 22309 Hamburg. Hierbei handelt es sich gleichzeitig um ein repräsentatives Beispiel gem. §17 Abs. 4 PAngV. Bonität vorausgesetzt. Abrechnung nach Vertragsende: Abgerechnet werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Die Höhe der monatlichen Rate ist abhängig von Sonderzahlung, jährlicher Fahrleistung und Laufzeit sowie ggf. ausgewählten Dienstleistungen. Angebot bei allen teilnehmenden SUBARU Partnern erhältlich. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. ³ Die Funktionsfähigkeit der Systeme hängt von vielen Faktoren ab. Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen. Alle vorgenannten Aktionen sind nicht mit Behörden-, Großabnehmer- und Branchenrabatten kombinierbar. Den genauen Preis erfahren Sie bei Ihrem teilnehmenden Subaru Partner vor Ort.

Weltgrößter Allrad-PKW-Hersteller

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

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

Auto Gruber Dachau e.K.
Kopernikusstraße 23, 85221 Dachau
Tel.: 08131 321-717
www.auto-gruber-dachau.de

www.subaru.de   

- Alles wird einfacher mit bis zu 466 Kilometern vollelektrischer Reichweite
- Alles wird einfacher auch abseits der Straße dank 210 mm Bodenfreiheit
- Alles wird einfacher und sicherer mit modernen Fahrerassistenzsystemen³

ALLTAGSTESTS



Star Wars oder Honda - was ist denn e:Ny1?

Elektro und Hybrid: Die Japaner haben zwei neue kompakte SUVs

Honda probiert es ein zweites Mal mit einem Elektroauto. Das erste war zwar optisch und technologisch ein großer Wurf. Aber so richtig verkauft hat sich der Honda e in Deutschland nicht. Schuld waren der hohe Preis (mit Top-Ausstattung Advance 38.000 Euro) und die geringe Reichweite (220 Kilometer). Sonst aber ist es ein prächtiges Auto, das der Autor jetzt schon seit drei Jahren immer noch mit gro-

nung nun voll digital ist. Bei der Verarbeitung und der Übersichtlichkeit lassen sich die Japaner nicht lumpen. Hier rangiert man weit über dem Durchschnitt. Aber, liebe Hondas, ihr habt doch schon mal einiges viel besser erfunden beim Honda e. Zum Beispiel, dass man die Ladeklappe per Knopfdruck auf der Fernbedienung entriegeln kann, statt bei Regen, Schnee und Kälte an der Karosserie herumzufummeln. Oder das mit dem One-

Pedal-Drive. Mit einem einfachen Schalter in der Mittelkonsole holt man sich diese Art des entspannten Fahrens sofort auf das Pedal. Gibt es nicht mehr im e:Ny1. Dafür kann man jetzt per Lenkrad-Paddel die Rekuperation in drei Stufen regeln. Warum fragen wir uns – und steigen tatsächlich gerne wieder in den Honda e ein. Nicht weil der e:Ny1 so schlecht wäre, sondern weil sein Vorgänger so überragend gut war. Achtung Verwechslungsgefahr! Neben dem e:Ny1 (4,39 m lang) schickt

Honda noch ein ähnliches SUV aus der Verbrennerwelt ins Rennen: Den ZR-V mit 4,57 Metern Länge. Im Gegensatz zum e:Ny1 wird der ZR-V von einem 184 PS starken Hybrid-Strang angetrieben, der sich mit sechs Litern begnügt. Ach, wären wir doch nicht direkt vorher das Elektroauto gefahren.

Hybrid, gerade bei Honda, ist wie Autofahren mit angezogener Spießbremse. Vor allem, wenn der Benziner nur als Stromgenerator für die E-Maschine dient. Das ist zwar effektiv, aber laut. Überzeugt hat uns das Platzangebot für die Passagiere, auch hinten sitzt man einigermaßen bequem. Und in den Kofferraum passen zwischen 380 und 1312 Liter. Welches Auto für wen? Wer Langstrecken fährt und Reichweite braucht, sollte sich für den ZR-V (Preis: ab 42.900 Euro) entscheiden. Im urbanen Betrieb reicht der e:Ny1 allemal. Noch eine Anmerkung, die beide Autos betrifft: Um den nervigen Geschwindigkeitswarner auszuschalten, muss man die Verkehrszeichenerkennung komplett ausschalten. Wir meinen: Den Teufel mit Beelzebub auszutreiben, war noch nie eine gute Idee. rdf



e:Ny1 - so heißt das neue Elektro-SUV von Honda (oben), der Z-RV hat einen Verbrenner. Fotos: Honda

Bei Vergnügen fährt. Nummer zwei weist eine für Honda typisch-krude Zahlen-Buchstaben-Kombination auf: e:Ny1. Könnte ein guter Kumpel von R2D2 aus Star Wars sein, ist aber ein reines Elektroauto. Und natürlich ein SUV. Ausgestattet mit einer 68,8 kWh-Batterie, einer möglichen Reichweite von 412 Kilometern und einem Frontmotor- und Antrieb mit 204 PS soll er die Kundschaft überzeugen. Günstig ist er schon mal nicht. Los geht es bei 38.990 bis 41.990 Euro. Dafür fährt er sich flott, schneller als der Honda e, aber aufgrund des hohen Karosserie-Aufbaus halt auch nicht so homogen. Gebraucht haben wir knapp 22 kWh auf 100 Kilometern und damit rund vier kWh mehr als bei unserem alten Fahrzeug. Erfahrungsgemäß kommt man bei gemäßigten Temperaturen nur rund 300 Kilometer weit, bis man aufladen muss. An der Schnellladesäule erreicht der e:Ny1 schnell seine Grenzen: Mit 78 kW zählt er eher zu den Langsamern im Land. Das Infotainment ist logisch – genauso wie beim e-Modell, nur dass jetzt alles auf einem hochkantigen Tablet dargestellt wird und dass die Klimabedie-

Yippie Yah Yeah!

Mit dem Bronco setzt Ford auf einen Gelände-SUV im Retro-Stil

Das berühmteste Fluchtauto der Welt, hatte auch die größte Bühne der Welt. Die spektakuläre Flucht des mordverdächtigen Footballstars O.J. Simpson verfolgten über 100 Millionen Fernsehzuschauer live. Vorneweg fuhr ein schneeweißer Ford Bronco, dahinter dutzende Polizeiwagen. 30 Jahre war der Bronco im Programm – bis 1996. Erst im Juni 2021 legte Ford seinen Geländewagen neu auf. Auch in Deutschland. Kann der Bronco nur Offroad, oder ist er auch einer für den Alltag? Angeboten werden zwei Varianten. Der Outer Banks kostet 74.500, der robustere Badlands fürs Gelände mit Sperrdifferential vorne und hinten sowie einem Offroad-Fahrwerk ab 78.500 Euro. Beide haben eine hervorragende Grundausstattung mit

360-Grad-Kamera, Navi und zahlreichen Assistenten.

Wer einen Bronco überwiegend auf Asphalt fahren will, sollte zum Outer Banks greifen, weil er die zusätzliche Technik nicht braucht. Angetrieben wird der 4,8 Meter lange und 2,3 Tonnen schwere Koloss von einer Zehngang-Automatik. Standesgemäß an allen vier Rädern. Für den nötigen Schwung sorgt ein 2,7-Liter-V6-Benziner mit 335 PS und 563 Nm Drehmoment. Wer sich einen Achtzylinder wünscht: Braucht es gar nicht, der Motor reißt ordentlich an und glänzt gleichzeitig durch Laufruhe. Der Sprint gelingt in 6,7 Sekunden von 0 auf 100, ab Tempo 120 wird es laut im Auto und der Bronco genehmigt sich ein paar Extra-Schlucke an der Tränke. Mit 11,3 Litern Normverbrauch sind wir nicht ausgekommen – eher über 13. Das Fahrwerk ist gut, straff und so wie es sein muss. Die Lenkung braucht viele Umdrehungen, Lkw-Feeling. Der Blick über die mächtige Haube auf die Straße erinnert uns an Amerika. Als US-Fans haben wir das Auto geliebt, ganz besonders die Begrüßungsanimation auf dem Bildschirm. Zunächst rollen ein paar Steine in Richtung Abgrund – dann finden sie zueinander und formen ein übermütiges Pony. Den Bronco. Herrlich! rdf



Ein Gigant im Gelände, aber wie schlägt er sich im Alltag, das wollten wir wissen. Foto: Ford

Schwerenöter

Trotz seines Gewichts ist der Niro EV ein effizienter Stromer

Elektroautos gehört die Zukunft – auch wenn sie in der Gunst der Deutschen zur Stunde nicht besonders weit oben rangieren. Nicht zuletzt dank der Bundesregierung, die in einer Nacht- und Nebelaktion die Prämien gestrichen und damit auch Vertrauen vernichtet hatte. Wer sich dennoch mit E-Mobilität beschäftigt, kommt an einem koreanischen Hersteller nicht vorbei. Hyundai und seine Tochter Kia haben in relativ schneller Zeit relativ viele Elektroautos entwickelt und auf die Straßen gebracht. Den e-Niro gibt es schon seit Anfang 2019 und damit rund zwei Jahre vor dem ID.3 von VW. Jetzt heißt das kompakte und 4,42 Meter lange SUV, das wir zum Testen hatten, ganz einfach Niro EV. 420 Kilometer Reichweite und ein versprochener Verbrauch von 16,2 kWh – das hat uns gereizt. Mit dem kantig-verspielten Design fällt man überall auf. Nachdem wir die Fragen der Passanten beantwortet haben, was das denn für ein Auto wäre, flüchten wir ins Innere. Uns empfängt viel Fuß- und Kopfraum, ein bequemes Gestühl und ordentlich Platz im Kofferraum (347 bis 1227 Liter). Dann überfällt uns ein wilder Materialmix, auch mit viel dünnem Plastik, vor allem in den Türtafeln. Das wäre nicht der Rede wert, wür-



Auffällig wie ein bunter Hund: Der Kia Niro EV dürfte für Diskussionen sorgen. Foto Kia

de das Auto nicht mindestens 45.690 Euro kosten. Wärmepumpe nicht eingeschlossen (1000 Euro extra). Dafür ist das Fahren umso angenehmer. Zügig und flott bewegen die 204 Elektro-PS den 1,8-Tonner über die Straßen. Die Lenkung geht gut mit, ist aber kein Wunderwerk der Präzision. Manchmal fühlt sich das Fahrwerk ein wenig teigig an, gerade bei Bodenwellen kommt der Schwerenöter leicht ins Schlingern. Beim Laden hat der Niro eine Schwäche: 72 kW bei Gleichstrom ist nicht Stand der Technik. Dafür die Effizienz: 17,8 kWh kann sich sehen lassen. Damit kommt man auf alle Fälle 350 Kilometer weit. Unser Fazit: Schönes Familienauto mit viel Platz, guter Reichweite – aber leider auch sehr teuer. rdf

Kleiner China-Falter

Das DYU T1 ist ein Faltrad für Pendler, Urlauber oder Bahnfahrer – es bietet solide Technik zum günstigen Preis

Falt-Pedelecs mit 20-Zoll-Reifen sind praktische Begleiter: Sie lassen sich zusammensetzen gut im Kofferraum oder in der Wohnmobil-Garage verstauen und bieten bei Bedarf die Möglichkeit, entspannt – eher kürzere – Strecken zurückzulegen. Im Falle des T1 vom chinesischen Hersteller DYU sieht das Ganze sogar noch richtig gut aus. Der stahlgrau lackierte Magnesiumrahmen erinnert ein wenig an das Fiido X, er passt auch für ausgewachsene Mitteleuropäer, ist richtig stabil und lässt sich in weniger als einer halben Minute auf ein handliches Päckchen im Format 850 x 480 x 780 Millimeter zusammenfalten. Die gefederte Sattelstange ist per Schnellverschluss einstellbar. Gebremst wird mit zwei ordentlichen mechanischen Scheibenbremsen. Am linken Bremshebel sitzt eine fest installierte Glocke und ein Frontlicht gibt es auch. Am Heck muss man selbst einen Rückstrahler montieren.

Die Bedienung und den Antrieb hält DYU recht simpel. Es gibt lediglich links am Lenker eine kleine Taste und drei LEDs. Mit ersterer wird die Motor-Unterstützung an- und



Bei Bedarf lässt sich das T1 blitzschnell in ein 850 x 480 x 780 Millimeter großes Paket falten.

ausgeschaltet, zweitens signalisieren den Akkustand. Rechts sind die Bedienelemente für die einfache, aber hunderttausendfach bewährte Tourney-Schaltung von Shimano mit sieben Gängen montiert. Der herausnehmbare 360-Wattstunden-Akku sitzt hinter dem Sattelrohr, er ist nach unseren Erfahrungen mit dem T1 für rund 50 Kilometer Reichweite gut. Die überschaubare Kraft des No-Name-

Radnabenmotors wird von einem Drehmomentensensor entsprechend der vom Strampelnden eingebrachten Leistung dosiert: Je stärker man tritt, desto stärker der nicht per Knopfdruck variierbare Schub von hinten. Unsere Einschätzung: Ein bisschen mehr Unterstützung würde nicht schaden. Einen Tacho oder gar ein Display gibt es beim T1 nicht, immerhin bietet DYU einen Gepäckträger an. Das Rad

ist prinzipiell gut verarbeitet. Unser Testexemplar kam allerdings mit einem Mangel aus dem Karton: An der Nahtstelle des Klapprahmens platzte der offenbar nicht sehr sorgfältig aufgetragene Lack ab. So ein Makel sorgt trotz eines Preises von recht übersichtlichen 849 Euro für wenig Begeisterung beim Käufer. Außerdem ist das Klapprad mit rund 22,5 Kilo definitiv kein Leichtgewicht. Rudolf Huber



Benjamin Pflug mit seinem Porsche 944.

Gewinnt ein Deutscher die Hot-Wheels Legends Tour?

Jetzt wartet Los Angeles auf den 25-jährigen Benjamin Pflug aus dem baden-württembergischen Zaisenhausen. In der Metropole des Golden States findet am 11. November die finale Runde der Hot Wheels Legends Tour statt. Pflug hat den nationalen Wettbewerb gewonnen – und damit hat er jetzt die große Chance, dass sein Porsche 944 (Baujahr 1987), in die Garage of Legends aufgenommen wird und als Modellauto im Maßstab 1:64 nachgebaut wird. Für sein Traumauto hat er übrigens ein anderes Traumauto, einen Golf R32, eingetauscht. Nachdem er den 944er in einen serienmäßigen Zustand versetzt hatte, ging er den zweiten Umbau an. Alles selbst gemacht – sogar der Show-Heckspoiler, der magnetisch ist und deshalb leicht abnehmbar ist. rdf

Der Kia EV3. Jetzt Preisvorteil sichern

Bis zum 31.12.2024 bestellen

Zwei Jahre Premium-Mobilitätsgarantie¹
Zwei Jahre Kia Charge ohne Grundgebühr²



Jetzt für
€ 35.990 €
Kia EV3 Air
mit 58,3-kWh-Batterie

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Der neue Kia EV3 ist unser Versprechen für eine nachhaltigere Mobilität und das, ohne auf etwas verzichten zu müssen. Mit seinem sportlichen Design und kompakten Maßen ist der Kia EV3 ein echter Hingucker auf der Straße und dein perfekter Begleiter im Alltag. Lass dich von großer Reichweite und neuester Technologie in Sachen Elektromobilität überzeugen. **Bestelle deinen Kia EV3 bis zum 31.12.2024 und sicher dir die exklusiven Vorteile. Exklusive Kia EV3 Preview am Samstag, 28. September von 11 bis 17 Uhr in Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Sportplatzstraße 4.**

Kia EV3 (Air) 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombi. 14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombi. 0 g/km; CO₂-Klasse A³. Reichweite bis zu 436 km⁴



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 berechnete 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 Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Verbrauchszwecken zwischen den Fahrzeugtypen.

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. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten.



**MITSUBISHI
MOTORS**



ab **169 EUR¹**
monatl. finanzieren

Der neue Mitsubishi ASX. Der kompakte SUV

Der neue Mitsubishi ASX hat alles, was man sich von einem kompakten SUV wünscht – inklusive 5 Jahre Herstellergarantie*. Überzeugen Sie sich selbst. Jetzt beim Mitsubishi Handelspartner in Ihrer Nähe und auf: mitsubishi-asx.de

ASX BASIS 1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang Energieverbrauch 6,0 l/100 km Benzin; CO₂-Emission 135 g/km; CO₂-Klasse D; kombinierte Werte.**

*5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km. Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie **Die nach PKW-EnVKV angegebenen offiziellen Werte zu Verbrauch und CO₂-Emission sowie ggf. Angaben zur Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Weitere Infos unter mitsubishi-motors.de

1 | ASX BASIS 1.0 Turbo 67 kW (91 PS) 6-Gang Finanzierungsbeispiel (beispielhaftes Angebot, Stand September 2024, Zinsänderungen bleiben vorbehalten): Zugrunde liegender Fahrzeugpreis entspricht dem unverbindlich empfohlenen Preis der MMD Automobile GmbH, Friedberg, in Höhe von 22.490 EUR (dieser ergibt sich aus der unverbindlichen Preisempfehlung 23.990 EUR abzüglich 1.500 EUR verbindl. empfohl. Aktions-Rabatt), Anzahlung 5.516,16 EUR, Nettodarlehensbetrag 16.973,84 EUR, Laufzeit 24 Monate, Sollzins (gebunden) 4,17%, effektiver Jahreszins 4,25%, 1. Monatsrate 169 EUR, 22 Monatsraten à 169 EUR, letzte Rate 14.394 EUR, Gesamtbetrag 23.797,16 EUR. Ein freibleibendes Angebot der **MKG Bank, Zweigniederlassung der MCE Bank GmbH**, Schieferstein 9, 65439 Flörsheim, zzgl. Überführungskosten. Repräsentatives Kreditbeispiel: Die Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 6 a Abs. 4 PAngV dar. Genaue Endpreise und Konditionen erfahren Sie bei Ihrem Mitsubishi Handelspartner. Abb. zeigt Beispielfahrzeug mit höherwertiger Ausstattung

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



► Individuelle Endpreise und entsprechende Finanzierungsangebote erhalten Sie bei:

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

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

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

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

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

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