

mobile *faszination*

Ausgabe Nr. 05 · Mai 2024



Immer noch ein Raumwunder?

Renault erfindet den Espace als SUV ganz neu



Versicherung is watching you

Telematik-Tarife sind oft günstiger, aber es gibt Stolperfallen



Preiswertes Pedelec

Das Fiido C11 kostet 899 Euro, aber ist es gut?



ELEKTRO ODER DOCH VERBRENNER

AUF DIESE ANTRIEBE SETZEN HERSTELLER BEI IHREN NEUEN MODELLEN!



Grandland mit 300 PS

Mit den GSe-Modellen will Opel sein sportliches Profil schärfen

Neues Elektroauto

BYD Seal U - wie gut ist das SUV aus China für knapp 40.000 Euro?

Erster Fahrtst

Bye-bye, Verbrenner: Porsche rüstet den Macan auf Elektro um

Unser moderner Kleinwagen



Mitsubishi COLT BASIS

ab **17.990 EUR¹** Unverbindl. Preisempfehlung
- **2.000 EUR** Empfohlener Aktions-Rabatt

ab **15.990 EUR²** Empfohlener Aktions-Preis

- ▶ 7" Infotainment-System mit Smartphone-Anbindung
- ▶ Klimaanlage
- ▶ Tempoautomatik mit Geschwindigkeitsbegrenzer

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

COLT BASIS 1.0 49 kW (67 PS) 5-Gang Energieverbrauch 5,3l/100 km Benzin; CO₂-Emission 119 g/km; CO₂-Klasse D; kombinierte Werte.**

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 | Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten. **2** | Unverbindlich empfohlener Aktions-Preis der MMD Automobile GmbH, ab Importlager und solange der Vorrat reicht, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. Der unverbindl. empfohl. Aktions-Preis ergibt sich aus der unverbindlichen Preisempfehlung abzgl. des unverbindl. empfohl. Aktions-Rabattes. Den genauen Endpreis erfahren Sie bei Ihrem Mitsubishi-Vertragspartner. Gültig bis 30.06.2024, vorbehaltlich gesetzlicher Änderungen.

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

▶ Die individuellen Endpreise erhalten Sie bei:

Karl Radlmaier GmbH

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

Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG

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

Auto-Weber GmbH

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

Auto Huber GmbH

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

Autohaus Neuried GmbH

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

Auto Gruber Dachau e. K

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



Schreibt für die Mobile Faszination: Rudolf Bögel
Foto: Privat

Liebe Leserinnen und Leser,

die schon sprichwörtliche Zeitenwende, die unser Bundeskanzler ausgerufen hat, läuft in Berlin nur zögerlich an. In der Automobilindustrie hat sie schon begonnen. Liefen die chinesischen Hersteller bislang hinter der Blaskapelle her, was Neuentwicklungen angeht, so haben die Mega-Unternehmen mittlerweile den Spieß umgedreht. Bei Elektroautos sind sie in Führung gegangen, was die digitale We angeht, läuft die Blaskapelle mittlerweile sogar hinter den Chinesen her. BYD heißt der mittlerweile größte E-Auto-Hersteller der Welt – er drängt mit aller Macht auf den deutschen Markt. Was das Familien-SUV Seal U kann – das lesen Sie auf der Seite 4. Mit dem Q6 e-tron und dem Porsche Macan Electric wollen die Premium-Marken des VW-Konzerns aufholen. Die beiden Modelle bauen auf der neuen Elektro-Plattform PPE auf, sind in vielen Punkten gleich und doch so unterschiedlich (Seite 3, Seite 8). Die Wolfsburger Mutter widmet sich mit dem neuen Passat Variant indes noch einmal ausgiebig der Verbrenner-Welt. Das höchste der Elektro-Gefühle ist hier ein Plug-in-Hybrid (Seite 5), der 100 Kilometer weit kommen soll. Knapp unter 40.000 Euro kostet so ein Passat. Nur etwas weniger als die Hälfte werden für den neuen Duster fällig (Seite 4), der sich schon 2,4 Millionen Mal verkauft hat. Dacia fährt schon lange auf der Erfolgsspur. Ganz ohne Zeitenwende übrigens. Hier hat man sich ganz einfach darauf spezialisiert, gute und günstige Autos zu bauen – und es funktioniert.

Impressum

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

Anzeigen:
Benjamin Haben (verantwortlich)
und Christine Tolksdorf
Süddeutsche Zeitung GmbH
Anschrift wie Verlag

Anzeigenberatung:
Gerd Kaethner

Telefon (0 89) 21 83 – 87 84

Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich)*

Kontakt: mobile-faszination@sz.de

Titelfotos: VW, Dacia, Audi, Bögel, Porsche, Renault, Valtech Mobility, Huber

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck:

Süddeutscher Verlag · Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München

Nächster Erscheinungstermin: 24.06.2024

* freie Mitarbeit

Jäger aus Ingolstadt

Die sechs wichtigsten Fakten zum elektrischen Audi Q6 e-tron – kann er die Konkurrenz einholen?

Die Aufholjagd kann beginnen. Nach diversen Rückschlägen will Audi mit einer neuen elektrischen Flotte aufholen. Das erste Modell ist der Q6 e-tron. Er steht auf der gemeinsam von Audi und Porsche entwickelten Plattform PPE (Premium Platform Electric). Die sechs wichtigsten Fakten zum neuen Q6 e-tron:

Modelle und Motoren: Zunächst einmal wird jeder Audi Q6 e-tron mit zwei Elektromotoren und Allradantrieb ausgeliefert. Die E-Motoren sind eine echte Eigenentwicklung. Die permanent erregte Heckmaschine auf der Hinterachse spielt überwiegend die erste Geige, auch in Sachen Effizienz. Sie hat 280 kW Leistung und ein Drehmoment von 540 Nm. Das vordere asynchrone Aggregat fungiert mit seinen 140 kW und 275 Nm als Booster und Stabilisator. So kommt der normale Q6 e-tron 55 insgesamt schon auf eine Gesamtleistung von 285 kW (387 PS), der SQ6 fährt mit 380 kW (516 PS) vor. Damit spürten die rund 2,3 Tonnen schweren Straßenkreuzer in 5,9 respektive 4,3 Sekunden von 0 auf 100. Später folgen noch der Basis-Q6 mit nur einem Aggregat auf der Hinterachse und einer kleineren 83-kWh-Batterie.

Akku und Reichweite: Die Powerbank im Unterboden des Q6 wächst auf 100 kWh, nutzbar sind davon 94,9 kWh. Damit sollen Reichweiten über 600 Kilometer möglich sein. Bei einem Durchschnittsverbrauch zwischen 17 und 20 kWh dürfte das im Einzelfall



Bildschirme, so weit das Auge reicht: Sogar der Beifahrer bekommt seinen eigenen Screen, dazu gibt es noch ein Head-up-Display.

möglich sein. Die Batterien werden in Ingolstadt gebaut. Bis zu 300.000 Kilometer Laufleistung (15 Jahre) verspricht Audi und gibt eine Garantie für 160.000 Kilometer oder acht Jahre.

Ladeleistung und -geschwindigkeit: Für Wechselstrom, etwa an der heimischen Wallbox, hat der Q6 e-tron einen 11-kW-Lader (optional 22 kW) an Bord. So weit, so langsam. Interessant wird es bei Gleichstrom-Zapfsäulen. Dort will Audi mit bis zu 270 kW laden, und zwar auf einem ziemlich langen und hohen Plateau. Erst ab 40 Prozent Akkustand fällt der Wert langsam ab. Schon nach zehn Minuten sollen am 800-Volt-Schnelllader bis zu 255 Kilometer Reichweite aufgetankt werden. Von 10 bis 80 Prozent, so die Prognose, vergehen 21 Minuten. Das wäre bei 600 Kilometern so



Aus dem Audi e-tron wird der Q6 e-tron. 2019 kam das erste voll elektrische SUV der Ingolstädter auf den Markt. Die nächste Generation steht auf einer neuen technischen Plattform, erinnert aber stark an den Vorgänger.
Fotos: Audi

etwas wie Langstreckentauglichkeit. Positiv wirkt sich auch das neue Thermomanagement auf die Ladeleistung aus. Die Batterie kann aufgewärmt und gekühlt werden, damit sie möglichst schnell das Maximum an Strom aufnehmen kann.

Bremsen und Rekuperation: Hier will Audi eine technische Duftmarke setzen. Rund 95 aller Bremsvorgänge sollen in Strom umgewandelt werden. Dabei rekuperiert das System bis zu 220 kW in der Spitze. Großen Wert haben die Entwickler auf das so genannte Blending gelegt. Das ist der Übergang, wenn das elektrische Abbremsen mit den beiden Maschinen nicht mehr genügt und herkömmlich mit Scheiben und Klötzen die Geschwindigkeit reduziert werden muss. Bei einem Kurztest auf einem abgesteckten Kurs konnten wir die Probe aufs Exempel machen. Auch bei Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten haben wir den Zeitpunkt nicht bemerkt, wann die herkömmlichen Bremsen zugebissen haben.

Licht und Schatten: Beim neuen Q6 lernt das Licht sprechen. Die hochauflösenden OLED-Panels am Heck bestehen aus 360 Segmenten. Alle zehn Millisekunden erzeugt ein Algorithmus ein eigenes Bild. Dadurch wirkt das Licht lebendig. In Gefahrensituationen warnt es sogar mit einem leuchtenden Dreieck den nachfolgenden Verkehr. Zum Beispiel wenn man sich dem Stau-Ende nähert. Außerdem können die Licht-Signaturen, vorne wie hinten, indi-

vidualisiert werden. Mit bis zu acht unterschiedlichen Varianten. **Bedienung und Bedienbarkeit:** Der Bildschirm ist kein Bildschirm mehr, sondern eine digitale Display-Landschaft, die wie eine Hohlkugel gebogen ist. Sie integriert das 11,9 Zoll große virtuelle Cockpit und den 14,5 Zoll großen Touch-Screen fürs Infotainment. Als ob das alles noch nicht genügt: Auch ein Head-up-Display ist mittlerweile an Bord. Tempo, Verkehrszeichen oder Assistenz-Symbole werden auf die Windschutzscheibe projiziert und schweben optisch in 200 Metern Entfernung vor dem Auto. Was einer Bildschirmgröße von 88 Zoll oder 224 Zentimetern in der Diagonale entspricht. Erstmals darf auch der Beifahrer über einen eigenen 10,9-Zoll-Bildschirm verfügen. So wird der Beifahrer zum Navigator oder zum Bord-DJ.

Unser erster Eindruck: Ein Audi ist ein Audi ist ein Audi. Das trifft vor allen Dingen auf das Fahrwerk zu. Die Luftfeder mit den passiven Dämpfern stellt den Komfort bereit, den ein Audi-Käufer erwartet, kann aber auf Anforderung auch mit straff-sportlichen Attributen glänzen. So viel zumindest konnten wir bei dem Kurztest auf einem abgesperrten Parkplatz feststellen. Der technologische Fortschritt bei Batterietechnik und Antrieb muss sich allerdings noch einem ausführlicheren Praxistest unterziehen. Ob Audi mit der PPE-Plattform tatsächlich wieder vom Jäger zum Gejagten wird, muss sich also erst noch zeigen.
Rudolf Bögel

Das Heck des Q6 e-tron hat ein durchgehendes Leuchtenband. Die OLED-Lichter können mit dem nachfolgenden Verkehr kommunizieren.



NEUVORSTELLUNGEN

Dacia Duster, die Dritte

Der Bestseller kommt mit einem neuen Motorenprogramm auf den Markt und besserer Ausstattung. Erster Fahrtst

Das Statussymbol für alle, die kein Statussymbol brauchen. Mit diesem Slogan wurde Dacia auch in Deutschland so richtig bekannt. Der Mann am Steuer des Statussymbols: Fußball-Europameister Mehmet Scholl. Das ist gut zehn Jahre her oder 2,4 Millionen Dacia Duster später. So viele Exemplare wurden nämlich seit dem Launch anno 2010 verkauft. Jeder zehnte davon in Deutschland. Kleiner Preisvergleich? Noch 2013 kostete der Duster 10.450 Euro, die dritte Generation rollt jetzt zu den Händlern. Für ab 18.950 Euro.

Was ist neu am Duster? Im Gegensatz zur „Größer, schneller, weiter“-Philosophie der Automobilbranche bleibt sich der Geländewagen treu. Von

ein paar Millimetern abgesehen, bleiben die Maße gleich. Trotzdem bietet der Duster innen nun mehr Platz. Was am neuen Baukasten liegt. Das Design unterscheidet sich deutlich. Knackig kommt alleine schon der horizontale Kühlergrill daher – mit dem neuen markanten DC-Schriftzug und der fetten Frontspange darunter. Das liegende Y als Dacia-Designmerkmal findet sich im Tagfahrlicht, im Heck sind die Rücklichter sogar wie ein liegendes Y geformt. In der höchsten Ausstattungslinie Extreme gesellt sich Kupfer als Akzentfarbe dazu. Cupra lässt grüßen. Apropos Ausstattung: neben Extreme, das wie der Name schon sagt, die Offroader ansprechen soll, führt Dacia nun auch „Journey“ ein. Ein Paket für Menschen, die Komfort mögen. Dazu zählen der Fernlichtassistent, die induktive Handy-Aufladung und das Multimedia-System. Zwischen dem günstigsten Duster Eco G-100 mit Autogas- und Benzintank (1.300 km Reichweite), sowie Sechsgang-Handschalter (101 PS) und dem Top-Modell Hybrid 140 Extreme (140 PS) liegen rund 8.500 Euro. Damit kostet der teuerste Duster (ohne weitere Zusatzausstattungen) 27.350 Euro. Das Interieur gewinnt in der dritten Generation deutlich. Nicht, dass es jetzt plötzlich unterschäumte Oberflächen gäbe, aber das Plastik ist schöner geworden. Praktisch sowieso. Das Armaturenbrett liegt wie mit einem Lineal gezogen schön flach unter der Windschutzscheibe. Sieht gut aus – genauso wie die Motorhaube mit dem neuen Powerdome. Von wegen Understatement.



Der neue Dacia Duster ist nicht nur einer für die Straße: Schon als 2x4 bewältigt er Staubstraßen jenseits des Asphalt. In der Allradversion kommt er jedoch fast überall durch, findet Autor Rudolf Bögel.



Der Duster macht jetzt richtig was her. Das Lenkrad ist oben und unten abgeflacht, dahinter liegt das (abgesehen vom Basismodell Essential) nun voll digitale und 7 Zoll große Tacho-Kombiinstrument. Der Infotainment-Bildschirm ist 10,1 Zoll groß – und leicht zu bedienen. Besonders eine Funktion hat es uns angetan. Die EU-Tempowarnungspflicht schon ab einem Stundenkilometer, lässt sich leicht ausschalten. Dazu muss man nur die Assistenzsysteme einmalig personalisieren. Bei jedem Start des Wagens genügt dann ein Druck auf Perso, noch mal bestätigen – und schon hat es sich ausgenervt. Trifft auch auf den (auch von der EU vorgeschriebenen) Spurhalteassistenten zu, der bei Dacia zudem auch nicht besonders ausgereift ist. Beim teilautonomen Fahren dreht sich das Lenkrad nervös hin



Das digitale Leben hält jetzt auch bei Dacia Einzug: Immerhin 10,1 Zoll groß ist das Zentral-Display.

und her und lässt das Auto zwischen Seiten- und Mittelstreifen pendeln, wie der sprichwörtliche Kuhschwanz. Was hat noch genervt? Das Fahrwerk ist nicht homogen. Es reagiert relativ hart auf Querrillen. Bei größeren Kehlen im Asphalt taucht es tief ein und federt ziemlich nach. Kann einem auffallen, muss man nicht mögen, dürfte Otto Normalfahrer aber vermutlich relativ egal sein. Negativ besetzt sind die Duster-Sitze von Anfang an. Und leider immer noch. Obwohl Dacia hier deutlich nachgebessert hat: Nach zwei Stunden Fahrt sucht der Rücken Halt, die Pobacken zeigen erste Stress-Anzeichen. Womit wir bei den Motoren sind. Diesel? Fehlangezeige. Erstmals setzt Dacia dafür auf einen Dreizylinder-Turbo-Benziner mit 130 PS und 48-Volt-Elektro-Unterstützung. Ein großer Fan werden wir nicht werden von dieser Motorisierung, dafür muss sie sich zu sehr plagen, um halbwegs Ergebnisse bei der Fortbewegung zu erzielen. Der MHEV ist dann doch mehr ein Gleiter für entspannte Fahrer-Typen. Neu ist auch der 140 PS starke Full Hybrid, der schon im Jogger seine Dienste tut. Mit einem Verbrauch von 5,4 Litern auf 100 Kilometer konnte er uns überzeugen. Die Automatik jedoch nicht: Bei längeren Steigungen auf der Autobahn konnte sich das System oft nicht entscheiden: Soll ich schon runterschalten oder doch schon wieder hoch? Das Ergebnis: Das Getriebe schaltet runter, gleich wieder hoch, um sofort wieder runterzuschalten. Bei der Feinabstimmung muss Dacia nacharbeiten. Kommen wir zu den vielen positiven Punkten, die

Neuer Front-Grill mit dem neu gestalteten Logo und dem liegenden Y im Tagfahrlicht: So erkennt man den neuen Duster. Fotos: Dacia

uns aufgefallen sind. Im Gegensatz zum ruppigen Fahrgestell sind Lenkung und Handling relativ präzise, ruhig und angenehm. Als Geländewagen ist der Duster schon als 2x4 eine Wucht. Staub- und Geröllstraßen bewältigt er gut und steckt Unebenheiten souverän weg. Auf einem abgesteckten Parcours testen wir die Offroad-Fähigkeiten. 17 Grad Seitenneigung, kein Problem. Steile Abhänge, extreme Verschränkungen, der Duster hat alles im Griff. Damit erfüllen die Franzosen auch den eigenen Anspruch: Nämlich den besten Geländewagen anzubieten, wenn man Spezialisten wie Land Rover oder Toyota mal außer acht lässt. Unser Fazit: Der Dacia Duster ist erwachsen geworden, leider auch beim Pricing. Das mag zum einen an der Inflation liegen, zum anderen aber auch an den steigenden Sicherheitsanforderungen der EU, die ja auch ins Geld gehen. Trotzdem bleibt der Duster erschwinglich. Mit 18.950 Euro für die Basis liegt der Geländewagen immer noch unter den Top Ten der günstigsten Neuwagen hierzulande. Die dritte Generation sieht richtig gut aus, hat bei den Fahrassistenten alles an Bord, was nötig ist – und kann das, was er können muss. Das Gegenteil von einem Statussymbol. Immer noch. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

DACIA DUSTER TCE 130

EXPRESSION

Motor: Dreizylinder-Benziner, Mild-Hybrid
Leistung: 96 kW (131 PS)
Drehmoment: 230 Nm zwischen 2.100 und 3.500 U/min.
Antrieb: 6-Gang-Handschalter, Front
Verbrauch kombiniert: 5,5 l/100 km
Beschleunigung (0 – 100 km/h): 9,9 s
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Abmessungen (L/B/H): 4,34 / 1,81 / 1,66 m
Gewicht / Zuladung: 1.379 kg / 421 kg
Anhängelast (gebremst): 1.500 kg
Kofferraum: 517 – 1.609 l
Preis: ab 22.150 Euro

China träumt

Build Your Dreams bringt ein ambitioniertes Familien-SUV auf den Markt – zu einem Kampfp

Die neue Nummer 1 kommt aus China. Mit 526.000 verkauften E-Autos im vierten Quartal 2023 hat BYD den Branchenprimus Tesla vom Thron gestoßen. Und jetzt will das Mega-Unternehmen (Akkus, Solar, LKW, Züge) auch in Deutschland Fahrt aufnehmen. Im vergangenen Jahr hat der Konzern, der ausgeschrieben „Build Your Dreams“ heißt, vier Modelle auf den Markt geworfen. Jetzt kommt mit dem Seal U der erste größere SUV, der gegen VW ID.4, Skoda Enyaq iV & Co antritt. Aber nicht nur der Preis ist

mit 41.990 Euro eine Kampfansage. Auch technisch haben die Chinesen aufgeholt. 4,80 Meter lang, 1,67 Meter hoch – der Seal U hat stattliche Dimensionen. Geräumig ist er auf alle Fälle. Das liegt auch an den selbst entwickelten, flachen und deshalb platzsparenden Blade-Batterien. In den Kofferraum passen 552, respektive 1.440 Liter, wenn die (verstellbare) Rückbank umgeklappt ist. Überdurchschnittlich gut präsentiert sich das Interieur, auch von der Verarbeitung her. Das vegane Leder fühlt sich edel an. Wenig Hartplastik, dafür viele unterschäumte Kunststoff-Flächen. Der Ganghebel ist ein Bleikristall-Imitat und erinnert an den Siebener von BMW. Natürlich haben die Chinesen ihr Cockpit voll digital und sogar mit einem Head-up-Display ausgerüstet. Der Gag bei BYD: Das 15,6 Zoll große Infotainment-Tablett lässt sich drehen. So wird aus dem Hochformat im Handumdrehen ein breiter Screen. Der Sinn erschließt sich nicht sofort. Wenn man aber weiß, dass in China der Wohnraum knapp ist, dann ahnt man: Das Auto ist ein zweites Wohnzimmer. Filme ansehen oder online zocken – da

für kann man einen breiten Bildschirm brauchen. Das Auto als Spielkonsole: Auch das ist in China möglich. Lenkrad, Bremse und Gaspedal des Seal U können für diese Zwecke entkoppelt werden. So kann man mit dem eigenen Auto ein virtuelles Rennen fahren. Den BYD Seal U gibt es in den Varianten Comfort und Design. Der Unterschied sitzt im Unterboden. Das günstigere Modell hat eine 71,8 kWh-Batterie und kostet 41.990 Euro. Die Version „Design“ verfügt über 87-kWh und kostet 3.000 Euro mehr. Unterschiedlich sind auch die Reichweiten: 420 oder 500 Kilometer bei einem Verbrauch von 14,5 (15,2 kWh) auf 100 Kilometern. Nach unseren Testfahrten erscheint das als realistisch. Wir lagen bei etwas sportlicherer Fahrweise bei 17,7 kWh. Allerdings merkt man dem Auto an, dass es als Familienkutsche ausgelegt wurde. Da steht der Komfort im Vordergrund, auch wenn der ein oder andere harte Stoß bis zur Wirbelsäule durchdringt. Die Lenkung ist für unseren Geschmack ein wenig zu schwammig, die Bremsen teigig. Auch der Frontantrieb mit dem nervösen Grip

bei Volllast und in den Kurven steigert nicht unbedingt die Freude am Fahren. Das sind aber alles Pettinessen, denn insgesamt lässt sich der Seal U flüssig bewegen und auch die Leistung von 160 kW reicht aus. Beim Laden hat der Seal Schwächen. Mit Gleichstrom schafft er 115 oder 140 kW (Design). Dass die Ladezeiten mit 27 (29) Minuten angegeben werden – aber von 30 auf 80 Prozent, und nicht wie üblich von 20 auf 80 Prozent: Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Von 20

bis 80 Prozent sind es übrigens 42 oder 43 Minuten. Weil wir grad bei Schwächen sind: Das Display ist zwar drehbar, leider nicht ganz blendfrei. Die Reaktionszeit lässt keine Wünsche offen. In Sekundenschnelle werden Touch-Befehle umgesetzt und auch die Bilder der Fahrzeugkameras (360 Grad) sind gestochen scharf. Ebenfalls lobenswert: Der Seal U hat vorne gleich zwei Fächer, um große Smartphones drahtlos aufzuladen. rdf



Im Design ist der BYD Seal U ein SUV, die entsprechenden Geländeeigenschaften sind nur rudimentär, es gibt keinen Allrad-Antrieb. Foto: BYD

NEUVORSTELLUNGEN



Lang wie noch kein Vorgänger: Der Passat Variant kommt auf 4,91 Meter. Fotos: VW



Der Gangwahlhebel wandert rechts neben das Lenkrad, deshalb gibt es jetzt viel zusätzlichen Platz in der Mittelkonsole.

Feuerwerk der Verbrenner

Die neue Generation des VW Passat ist so groß wie nie und setzt auf Verbrenner – und einen Hybrid mit 100 Kilometer Reichweite

Kurz bevor er in Rente geschickt wird, dreht der neue VW Passat noch mal voll auf. 50 Jahre hat er auf dem Buckel, acht Generationen sind bislang vom Band gerollt – und mit 34 Millionen verkauften Exemplaren darf man mit Fug und Recht sagen, dass er erwachsen geworden ist. Hatte man nicht ahnen können, als der Ur-Passat anno 1973 das Licht der Welt erblickte. Geburtshelfer war der italienische Star-Designer Giorgio Giugiaro, der dem erfolgreichen Audi 80 kurzerhand ein Schrägheck verpasste. Erst später kam der Kombi auf den Markt. Heute ist es genau andersherum. Die Limousine ist verschwunden, aber der Variant, der rollt und rollt und rollt. Mit einer Ausnahme: In China lebt das Stufenheck als Magotan weiter.

Erwachsen ist der Passat geworden – und jetzt wächst er auch noch über sich hinaus. 14,5 Zentimeter mehr sind es in der Länge. Macht 4,92 Meter insgesamt. Der Radstand legt um 4,5 Zentimeter auf 2,84 Meter zu und das Kofferraumvolumen wächst auf 690 respektive 1920 Liter bei umgeklappter Rückbank. Größer und geräumiger war noch kein Passat vorher. Vergleicht man ihn mit der Konkurrenz, dann liegt der Passat bei der Länge nun näher am 5er BMW Touring als am 3er Kombi. Was die Ladefähigkeiten anbetrifft, schlägt er beide Modelle und auch die C-Klasse von Mercedes. Auf genau diese Konkurrenten zielt der neue Passat ab. Zumindest hat Volkswagen diesen Anspruch. Bei den Motoren zündet VW ein letztes Verbrenner-Feuerwerk. Den Zweiliter-Diesel gibt es mit wahlweise mit 122, 150 (Frontantrieb) oder 193 PS (Allrad). Jeder zweite verkaufte Passat Variant, so die Marktforschung von Volkswagen, wird ein Selbstzünder sein. Für die Zwei-Liter-Benziner (204 PS Frontantrieb / 272 PS Allrad) werde sich jeder fünfte Kunde erwärmen. Macht 70 Prozent reiner Verbrenner-Anteil. Der Rest entfällt auf die hybriden Modelle. Es gibt eine Mild-Hybrid-Variante, den 1,5 eTSI mit 150 PS. Interessant könnte hier aber vor allem der Plug-in-Passat (204 oder 272 PS) werden. Dank einer größeren Batterie (19,7 kWh netto) will er mindestens 100 Kilometer rein elektrisch zurücklegen und damit laut VW-Statistik 99 Prozent aller Alltagsfahrten abdecken. Und langstreckentauglich ist der eHybrid auch noch: 800 Kilometer soll er am Stück bewältigen. Wir konnten den schwächeren der beiden PHEVs bei einem Einsatz über

Landstraßen testen und waren von den Fahrleistungen im Hybrid-Modus überzeugt. E-Maschine (115 PS, 330 Nm Drehmoment) und Vierzylinder-Verbrenner (150 PS) geben dem rund 1,8 Tonnen schweren Kombi einen ordentlichen Punch. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Welten lief harmonisch und unaufgeregt. Aus dem Verbrauch, der bei 20,8 kWh Strom und 3,9 Litern Benzin lag, lässt sich keine zuverlässige Schlussfolgerung treffen. Dazu war die Strecke zu kurz. Die Daten lassen jedoch erahnen, dass man mit dem PHEV schon einigermaßen sparsam unterwegs sein kann. Ob er die 100 Kilometer elektrisch packt – daran haben wir Zweifel. Allenfalls bei sommerlichen Temperaturen und auf ebenem Gelände. Wir lassen uns bei einem längeren Praxistest jedoch gerne überraschen. Eine echte Bank sind die beiden Top-Motorisierungen. Sowohl der Allrad-Benziner mit 272 PS als auch der 4-WD-Diesel mit 193 PS sind solide Spaßmaschinen, die sich beim Treibstoff-Durst nicht als Quartalsäuffer entpuppen. 7,3 Liter waren es beim TSI, 6,9 Liter beim TDI. Angenehm leise laufen beide Aggregate, da hat die Abteilung „Dämmung“ ordentliche Arbeit abgeliefert. Dazu passt die Doppelverglasung – eigentlich auch ein Feature aus der Upper-Class. Insgesamt lässt sich der neue Passat sehr harmonisch fahren. Die aufpreispflichtige Progressiv-Lenkung reagiert stimmig, der Spurhalteassistent gefühlvoll und zurückhaltend – und auch das Federungsverhalten hat uns gefallen. Erstmals verwendet VW im Passat Ein-Kammer-Zwei-Ventil-Dämpfer mit getrennter Zug- und Druckstufe und klopft auch hier bei der Premium-Konkurrenz an. In die gleiche Kerbe schlagen aufpreispflichtige Features wie die LED-Matrix-Scheinwerfer, die Zehn-Kam-



Der Kofferraum des neuen Passat Variant ist ein echter Schluckspecht: Bis zu 1.920 Liter passen rein.

mer-Massagesitze mit Heizung und Kühlung, sowie der Park-Assistent Pro, der selbstständig einparkt – ob mit Fahrer im Auto oder per Smartphone und App von außerhalb, wenn die Parklücke sehr klein ist. Die Memoryfunktion merkt sich sogar bis zu fünf komplizierte Parkmanöver, die man dann per Knopfdruck abrufen kann. Dazu muss der Fahrer die letzten 50 Meter des Vorgangs aufzeichnen. Zum Beispiel eine enge Hofeinfahrt mit Stellplatz, der nur im spitzen Winkel angefahren werden kann. Beim nächsten Mal macht der Passat dann alles ganz von selbst. Auch die Display-Landschaft erfüllt hohe Ansprüche: Der 13-Zoll Infotainment-Bildschirm ist schon in der Serienausstattung dabei, als Option kann man auch den 15-Zöller ordern. Der Touchscreen reagiert schnell bei der Umsetzung der Befehle – und ist nach einer kurzen Einarbeitungszeit auch relativ einfach zu bedienen. Hilfreich sind die beiden feststehenden Leisten. Die obere kann man selbst belegen, die untere zeigt permanent die wichtigsten Klima-Funktionen. „Gestatten, ich heiße Ida!“ Mit an Bord ist jetzt auch die neue Sprachassistentin von Volkswagen. Hilfe bekommt sie bald von ChatGPT – denn auch die Wolfsburgern setzen auf Künstliche Intelligenz. Unser Fazit zum neuen VW Passat Variant: Die Baureihe B9 setzt dem Erfolgsmodell Passat tatsächlich die Krone auf. Geräumig wie nie, lauffähig wie nie, luxuriös wie nie. Beim Preis haben sie lange gerungen bei VW, aber schließlich sind sie um einen Fünfer unter der magischen 40.000-Euro-Grenze geblieben. Die Konkurrenz ist um etliches teurer. Für den BMW 3er Touring werden 46.300 Euro fällig, das T-Modell von der C-Klasse startet bei 46.987 Euro. Nicht auszuschließen, dass der VW Passat hier die ein oder andere Kundenschaft abwerben kann. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

PASSAT BUSINESS 2,0 TDI SCR

Motor: 2,0-Liter Vierzylinder-Diesel
Antrieb: Front / 7-Gang-DSG
Leistung: 110 kW (150 PS)
Drehmoment: 360 Nm (1.600 – 2.750 U/min)
0 – 100 km/h: 9,0 s
Höchstgeschwindigkeit: 223 km/h
Verbrauch: 4,9 l / 100 km
Länge / Breite / Höhe: 4,92 / 1,85 / 1,50
Radstand: 2,84 m
Wendekreis: 12,0 m
Leergewicht / Zulast: 1.678 / 562 kg
Anhängelast / Stützlast: 2.000 / 90 kg
Kofferraum: 690 – 1.920 l
Preis: 48.495 Euro (Basis: 39.995)

 **Zertifizierte Gebrauchtwagen**

Große Liebe
Fast wie neu



Golf ACTIVE 1.0 eTSI 81 kW DSG

EZ 09/2022, 2.960 km. Ende der Garantielaufzeit¹ für dieses Fahrzeug: 09/2027 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).

Ausstattung: Multifunktionskamera, Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, automatische Distanzregelung ACC „stop & go“, „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, beheizbares Multifunktionslenkrad in Leder, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Leichtmetallräder „Galway“ 7 J x 16 in Schwarz mit glanzgedrehter Oberfläche u. v. m., **Lackierung:** Kings Red Metallic

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.	Effektiver Jahreszins:	3,99%
	Laufzeit:	48 Monate
	Schlussrate:	13.273,28 €
	Gesamtbetrag:	29.065,28 €
Fahrzeugpreis:	24.684,00 €	
Anzahlung:	0,00 €	
Nettodarlehensbetrag:	25.944,91 €	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92%	
	48 mtl.	
	Finanzierungsraten à	329,00 €²

Passat Variant Business 1.5 TSI 110 kW DSG

EZ 11/2022, 25.766 km. Ende der Garantielaufzeit¹ für dieses Fahrzeug: 11/2027 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).

Ausstattung: Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, anklappbare Anhängervorrichtung mit elektrischer Entriegelung, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Klima- und -Energie-Paket „Fond“, Winterpaket, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple CarPlay™ und Android Auto™, Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion u. v. m., **Lackierung:** Deep Black Perleffekt

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.	Effektiver Jahreszins:	3,99%
	Laufzeit:	48 Monate
	Schlussrate:	17.800,49 €
	Gesamtbetrag:	34.072,49 €
Fahrzeugpreis:	28.794,00 €	
Anzahlung:	0,00 €	
Nettodarlehensbetrag:	30.259,88 €	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92%	
	48 mtl.	
	Finanzierungsraten à	339,00 €²

Tiguan MOVE 1.5 TSI 110 kW 6-Gang

EZ 03/2023, 15.369 km. Ende der Garantielaufzeit¹ für dieses Fahrzeug: 03/2028 oder 100.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt).

Ausstattung: Navigationssystem „Discover Media“ inkl. „Streaming & Internet“, Klimaanlage „Air Care Climatronic“, anklappbare Anhängervorrichtung mit elektrischer Entriegelung, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Klima- und -Energie-Paket „Fond“, Winterpaket, App-Connect inkl. App-Connect Wireless für Apple CarPlay™ und Android Auto™, Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion u. v. m., **Lackierung:** Pure White

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 10.000 km.	Effektiver Jahreszins:	3,99%
	Laufzeit:	48 Monate
	Schlussrate:	17.533,30 €
	Gesamtbetrag:	31.885,30 €
Fahrzeugpreis:	26.890,00 €	
Anzahlung:	0,00 €	
Nettodarlehensbetrag:	28.256,99 €	
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	3,92%	
	48 mtl.	
	Finanzierungsraten à	299,00 €²

 **Gebraucht. Geprüft.
Zertifiziert.**



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

Beispielhafte Fahrzeugabbildungen zeigen Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungszustand abweichen. Gebrauch- und Jahreswagen sind nur begrenzt verfügbar. Gültig bis zum 30.06.2024. Stand 04/2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ¹ Für ausgewählte Gebrauch- und Jahreswagen aus dem Bestand der Volkswagen AG gilt die Garantie bis zum fünften Fahrzeugjahr für bis zu 36 Monate im Anschluss an die zweijährige Herstellergarantie und – je nach individuellem Fahrzeug – bis zu einer maximalen Gesamtfahrleistung von 100.000 km. Garantiegeber ist die Volkswagen AG, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg. Weitere Voraussetzungen bzw. Beschränkungen der Garantie, insbesondere den Beginn der Garantielaufzeit, entnehmen Sie bitte den Garantiebedingungen unter volkswagen.de ² Bonität vorausgesetzt. Vorstehende Angaben entsprechen zugleich dem repräsentativen Rechenbeispiel gemäß PAngV. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.

Ihr Volkswagen Partner für Zertifizierte Gebrauchtwagen

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

NEUVORSTELLUNGEN

Kann der Macan Elektro?



Porsche stellt seinen Bestseller voll um auf Elektro - muss man dem Verbrenner eine Träne nachweinen?

Porsche am Scheideweg. Nach dem europaweit beschlossene Verbrenner-Aus, blieb auch dem renommierten Sportwagenbauer kein anderer Ausweg mehr. Also runter mit dem Verbrenner vom Holzweg und rauf auf die Electric Avenue. Mit dem Taycan hat Porsche zwar bewiesen, dass man emotionale Sportwagen auch ganz ohne Schall und Rauch bauen kann. Aber ein ganz neues Modell zu launchen, das ist eine Sache.

Batterie hat im Macan eine Kapazität von 100 kWh (netto 95). Bei einem angegebenen Verbrauch von 17,9 kWh (18,8 Turbo) klingen die 600 Kilometer nicht ganz unmöglich. Allerdings muss die Rekuperation schon kräftig mithelfen, um solche Ziele zu erreichen. Dank 800-Volt-System holen sich die beiden Elektromotoren bis zu beachtlichen 240 kW beim Bremsen zurück. Wie sieht der Verbrauch im echten Leben aus? Bei unserer rund 100 Kilo-



Wie auch schon beim Schwestermodell, dem Audi Q6 e-tron, gibt es für den Beifahrer ein eigenes Display.

Gleich die Melkkuh zu schlachten, dürfte weit-aus riskanter werden. Vom Macan wurden seit 2013 rund 850.000 Exemplare verkauft. Jahr für Jahr polierte das SUV die Konzernbilanz auf. Aufgrund von Cyber-Security-Auflagen landet der Verbrenner-Macan schon früher beim Abdecker. Zumindest in Europa. Ersetzt wird er nun doch ein rein elektrisches Modell. Bleibt Porsche damit in der Erfolgsspur? Überdurchschnittlich jung, überdurchschnittlich weiblich: Von so einer Kundschaft träumen Automobilchefs normalerweise. Der Macan war ein echter Eroberer. Nach nur einer Generation und zwei Facelifts nun Vollbremsung und Kehrtwende. Raus mit den Vier- und Sechszylindern, rein mit den E-Maschinen. Und das Versprechen: „Nach zehn Jahren heben wir den Macan auf ein ganz neues Niveau“, so Baureihen-Chef Jörg Kerner. Bei einem Elektroauto fängt das naturgemäß ganz woanders an als bei einem Verbrenner – nämlich bei der Reichweite. Um die 600 Kilometer sollen Macan 4 und Turbo schaffen. Kerner: „Wir haben die Aerodynamik auf Reichweite getrimmt. Der neue Macan hat einen cw-Wert von 0,25. Vorher waren es 0,35. Das alleine bringt 85 Kilometer zusätzlich.“

Grundvoraussetzung für ordentliche Reichweiten ist aber der Akku: Die Lithium-Ionen-

meter langen Testfahrt mit viel Stopp-and-Go und wenigen Passagen, in denen wir den Macan Turbo laufen lassen konnten, standen 20,3 kWh auf dem Display. Sehr ordentlich. Ob das im Alltagstest Bestand hat – das werden wir sehen. Genauso wie die versprochene Ladegeschwindigkeit. Hier will Porsche am 800 Volt tauglichen HPC-Lader bis zu 270 kW schaffen. Unter idealen Bedingungen soll sich der Akku in 21 Minuten von 10 auf 80 Prozent füllen lassen. Oder 250 Kilometer Reichweite in zehn Minuten. Bei Wechselstrom braucht man hingegen viel Geduld und Muße. Rund zehn Stunden muss der Macan an der Leitung hängen – es gibt nämlich nur einen 11-kW-Lader. Angetrieben werden die Macans über zwei permanenterregte E-Maschinen, die ihre Kraft je nach Anforderung zwischen den Achsen verschieben. Mehr Heck-Power für Sportfeeling, mehr Frontantrieb für die Stabilität. Und gemeinsam volle Kraft voraus, um für gute bis traumhafte Spurtwerte zu sorgen. Schon der Macan 4 rennt in 5,2 Sekunden von 0 auf 100. Der Turbo toppt das locker mit 3,3 Sekunden. Eine irrsinnige Beschleunigung, die auch dem Körper einiges abverlangt. Bis 1.130 Newtonmeter Drehmoment – so richtig wohl fühlen wir uns dabei nicht. Aber diese Wahnsinns-Beschleunigung braucht es gar nicht, um mit

dem Macan Spaß zu haben. Stichwort Fahrwerk. Die Stahlfedern reagieren sportlich-straff – aber bequem genug. Wir erinnern uns: Der Macan ist auch ein Auto für Frauen mit Komfort-Anspruch. Die Luftfeder, die es im Turbo serienmäßig gibt, reagiert hingegen hart, aber herzlich. Kein Wunder, der Turbo wurde auf extreme Performance ausgerichtet. Ungetrübten Fahrspaß bietet die Lenkung. Das Auto zirkelt so präzise um die Kurven, dass man gar keine Geraden mehr fahren mag. Dabei hilft die elektronische Quersperre PTV plus. Und auch die optionale Hinterachslenkung, die bis zu fünf Grad einschlägt, schadet beim Thema Agilität nicht. Ganz abgesehen davon, dass sie den Wendekreis um knapp einen Meter auf 11,1 Meter verkürzt. Das ist VW-Golf-Niveau. Für das Sportfeeling im Familien-SUV sorgt auch der im Vergleich zum Vorgänger um 140 Millimeter tiefere Schwerpunkt und die ideale Gewichtsverteilung von 50:50 (Turbo 48:52) zwischen Vorder- und Hinterwagen. Sitzen wie im 911er, thronen wie im Cayenne – so ist der neue Macan. Von außen wirkt der Fünfsitzer geschmeidig. Dabei sind die Kotflügel wuchtiger und die Karosserie um zehn Zentimeter länger geworden. Auffällig sind auch die neuen Side-Blades und die rahmenlosen Türen. Der Radstand legt um knapp neun Zentimeter zu: Für Fonds-Passagiere ist das wie ein Upgrade von Eco auf Premium-Economy. Das gilt auch für das Front-Gestühl. Denn erstmalig werden für den Macan auch Massagesitze angeboten. Braucht man auch, das Armaturenbrett ist nämlich großes Kino: Bis zu fünf Bildschirme hat Porsche hier untergebracht. Wir zählen mit: Mit 12,9 Zoll ist das Curved-Display des Fahrers natürlich die Nummer eins. Der zentrale Infotainment-Screen bietet mit 10,9 Zoll die gleiche Größe, wie der eigene Beifahrer-Bildschirm (Nummer zwei und drei). Der Vierte im Bunde ist das kleine



Das Head-up-Display ist virtuell und zeigt genau an, wohin man fahren muss.

An Power wird es den neuen Macan-Modellen nicht fehlen. Zum Modellstart geht es bei 385 PS los. Fotos: Porsche

Mit einer ausgefeilten Aerodynamik will Porsche beim Macan für hohe Reichweiten sorgen. Der cw-Wert liegt bei 0,25.

Klima-Display in der Mittelkonsole. Fein, dass man hier nicht im Hauptmenü herumtippen muss, sondern eine eigen Bedieneinheit hat. Über die größte Leinwand verfügt jedoch das Head-up-Display. Ebenfalls ein Newcomer im Macan. Es hat mit 87 Zoll (221 Zentimeter Diagonale) schon fast Autokino-Maße, existiert aber nur rein virtuell im leeren Raum vor dem Wagen. Platz genug für die ein oder anderen AR-Elemente (Augmented-Reality) – wie den fliegenden Pfeilen, wenn man abbiegen will. Unser Fazit zum Macan: Sieht aus wie ein Porsche, fährt sich wie ein Porsche, ist ein Porsche – von daher alles okay. Wenn da nicht der Preis wäre. Rund 14.000 Euro liegt der elektrische und besser ausgestattete Macan 4 über dem alten Macan-Einstiegsmodell (265 PS). Vergleicht man mit dem alten Macan S (380 PS), sind es knapp 5.000 Euro mehr. Das vorläufige Top-Modell, der Turbo, kostet noch mal 30.000 Euro mehr und kommt auf 114.600 Euro. Wer angesichts der Preise eine gewisse Kaufzurückhaltung vermutet, der liegt falsch. Selten sei ein Modell, das noch gar nicht in den Showräumen stünde, so oft „blind“ bestellt worden wie der Macan, heißt es nicht ganz ohne Stolz bei Porsche. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

PORSCHE MACAN 4 (MACAN TURBO)

- Motoren:** 2 permanenterregte Synchronmaschinen
- Leistung:** 285 kW (385PS) / 470 kW (639 PS)
- Drehmoment:** 650 Nm (1.130 Nm)
- Antrieb:** Allrad
- Batterie:** 100 kWh (95 netto)
- Verbrauch kombiniert:** 17,9 kWh / 100 km (18,8)
- Reichweite:** 613 km (591)
- Ladeleistung:** bis zu 270 kW (DC, 800 Volt), 21 min. (10 – 80 %) bis zu 135 kW (DC, 400 Volt), 33 min. (10 – 80 %) bis zu 11 kW (AC), 10 std. (0 – 100 %)
- Beschleunigung:** (0-100 km/h): 5,2 s (3,3 s)
- Höchstgeschwindigkeit:** 220 km/h (260)
- Abmessungen:** (L/B/H): 4,78 / 1,94 / 1,62 m
- Radstand:** 2,89 m
- Wendekreis:** 11,1 m
- Kofferraum:** 540 – 1.348 l (480 – 1.288)
- Gewicht / Zuladung:** 2.405 kg / 515 (545)
- Anhängelast (gebremst):** 2.000 kg
- Grundpreis:** 84.100 Euro (114.600)

Raumwunder

Der neue Renault Espace ist jetzt ein SUV, versucht aber trotzdem die alten Tugenden seiner Vorgänger aufleben zu lassen

Wenn ein Auto den Beinamen „Raum“ trägt – darf man dann ein entsprechendes Wunder erwarten? Der erste Renault Espace war so etwas wie ein Raumwunder. Von den bis zu sieben Einzelsitzen konnte man sogar fünf herausnehmen. Bus und Lieferwagen gleichzeitig. Ist der neue Espace noch ein Raumwunder? Zumindest ist er kein Bus mehr, sondern eher ein SUV-Bus. Aber immer noch mit sieben Sitzen, noch nicht einmal aufpreispflichtig. Hier passen aber nur Kleinkinder rein, der lieben Ruhe wegen wird die dritte Reihe deshalb auch mit USB-Anschlüssen für Tablets ausgerüstet. Vorne hat man üppig Platz, der Espace hat schließlich eine Breite von 1,84 Metern. Zu Siebener-BMW und Mercedes-S-Klasse fehlen nur noch zehn Zentimeter. Die Länge von 4,72 Metern macht sich im Gepäckraumvolumen bemerkbar: Wer alle Sitze ab Reihe zwei platt macht, der bekommt Raum für 1.714 Liter, beim Fünfsitzer sind es sogar 1.818 Liter. Und die Rückbank ist auch noch verschiebbar. Fährt sich der Espace auch wie



Bietet viel Platz: Renault Espace. Foto: Renault

ein Platzhirsch? Es gibt nur den Full Hybrid mit 200 PS. Zusammengetragen werden sie von einem Dreizylinder-Benziner, einer E-Maschine im Getriebe und einem Startergenerator. Das reicht für flüssiges Fahren, hetzen darf man den auf Effizienz getrimmten Antrieb nicht. Denn dann wird der Verbrenner laut – und das Ergebnis ist dann auch eher überschaubar. Der Espace ist ein gemütlicher Familiengleiter mit ausreichend Power, wenn es ums Überholen geht, aber das war es dann schon auch. Gebraucht haben wir um die sechs Liter. Das ist gut für sein großes Gerät. Und der Preis: Viel Raum kostet auch Geld. Der Full Hybrid startet bei 43.800 Euro. rdf

PS-Protz auf E

Opel besinnt sich auf alte Qualitäten und will mit seinen neuen GSe-Modellen das sportliche Profil schärfen - elektrisch!

Großes Kürzel, großartige Autos: GSE stand bei Opel für Grand Sport Einspritzung. Die legendären Modelle Commodore GS/E oder Monza GSE hatten moderne Einspritz-Motoren mit ordentlich Dampf unter der Haube. Hilfe, wer hat das E geschrumpft? Neuerdings gibt es wieder GSe-Modelle. Das e heißt jetzt aber electric, Elektro-Maschinen sollen die Modelle sportlicher machen. Der Grandland GSe hat 300 PS, 520 Nm Drehmoment und ist in 6,1 Sekunden von 0 auf 100. In der Realität ist so lange alles gut, bis die 14,2 kWh-Batterie leer ist und die beiden zusätzlichen E-Maschinen auf Vorder- und Hinterachse (110/113 PS) nicht mehr versorgen kann. Dann muss der 1,6-Liter-Turbobenziner (200 PS) den 1,9-Tonner allein ganz ohne Allradantrieb ziehen. Und das ist mühselig. Voll aufgeladen geht es ziemlich zügig, auch um die Kurven. Die Lenkung ist direkt abgestimmt – so wie wir das mögen. Nicht angefreundet haben wir uns mit dem Fahrkomfort. Opel setzt im Grandland GSe Dämpfer des Spezialisten Koni ein. Sie reagieren auf die Bewegungsfrequenz und sollen so automatisch



Bietet viel Power: Grandland GSe. Foto: Opel

für komfortable oder sportliche Auslegung sorgen. Theoretisch. Uns war der Grandland GSe zu unausgewogen, zu hart, sämtliche Unebenheiten meldeten sich trotz gesunder AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken) direkt am Steißbein. Teilweise hat es uns richtig durchgerüttelt. Grandland GSe – ja oder nein? Das flott aussehende SUV mit der schwarzen Motorhaube kostet mit 59.000 Euro viel Geld. Ob da der kleinere Plug-in-Hybrid mit 224 PS und einem Preis von 47.800 Euro nicht auch genügt? Die Frage darf erlaubt sein, weil die sportlichen Leistungen mit dem hohen Preis nicht unbedingt mithalten können. Opel hat neben dem Grandland noch den Astra als GSe im Angebot, weitere Modelle sollen folgen. rdf

Der vollelektrische Kia EV6.

Sofort verfügbar.

mtl. leasen¹ für
€ 378,00
Kia EV6 Elektromotor 168 kW,
RWD (Strom/Reduktionsgetriebe);
168 kW (229 PS)*

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV6 Elektromotor, 168 kW, RWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 168 kW (229 PS) schon für € 378,37 monatlich¹

Hauspreis	€ 56.770,00	Sollzins gebunden p.a.	3,43 %
Sonderzahlung	€ 8.515,50	Effektiver Jahreszins	3,49 %
Laufzeit in Monaten:	48	48 mtl. Leasingraten	€ 378,37
Gesamtleistung:	40.000 km	Gesamtbetrag:	€ 26.836,72

*Kia EV6 Elektromotor, 168 kW, RWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 168 kW (229 PS): Stromverbrauch kombiniert 16,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO₂-Klasse A. Bis zu 528 km Reichweite.²



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 Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Privatkunden auf Basis einer Kilometerabrechnung von der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Friedrich-Ebert-Anlage 35-37, 60327 Frankfurt am Main, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Zzgl. 1.190,00 € Überführungskosten. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Bonität vorausgesetzt.

² Die Angabe der Reichweite bezieht sich nur auf das konkret angegebene Fahrzeugmodell mit der jeweils angegebenen Batterie. 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. a. reduzieren. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern (www.dat.de), unentgeltlich erhältlich ist. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten. Aktion gültig solange der Vorrat reicht.

ALLGEMEINE MOBILITÄT

Der Aufpasser fährt mit

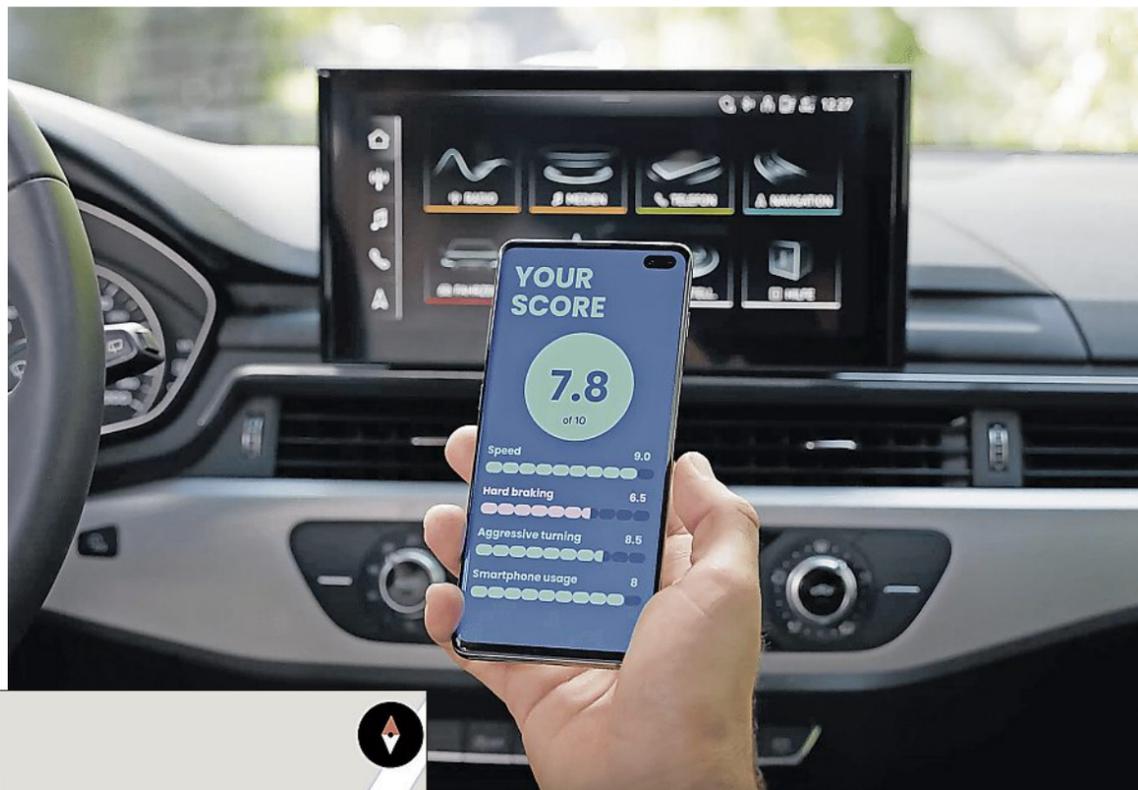
Bei der immer teureren Autoversicherung sparen? Möglich machen soll das ein Telematik-Tarif, bei dem ein sehr zurückhaltendes Fahrverhalten durch Rabatte belohnt wird. Aber es gibt einige Stolperfallen

Der Weg zum Telematik-Tarif ist simpel. Den Vertrag online oder bei einer Agentur abschließen, den per Post eintrudelnden Transponder an der Windschutzscheibe befestigen, App herunterladen und anmelden – fertig. Von diesem Moment an ist ein elektronischer Beifahrer an Bord, der – wenn das verknüpfte Smartphone mitfährt – jedes Gasgeben und Bremsen, jede Kurvenfahrt und jeden Tempoverstoß registriert und bewertet. Passt das Fahrverhalten ins vorgegebene Raster, wird der Lenker mal gelobt, mal neutral bewertet. Im gegenteiligen Fall setzt es „Ereignisse“: Zu schnell gefahren oder zu stark gebremst, zu scharf durch eine Kurve gepeilt: Das gibt Abzüge in der Bewertung und beim möglichen Rabatt. Letzterer wird, inklusive einer Bewertung jeder einzelnen Fahrt, in der App angezeigt. Bis zu 45 Prozent sollen so zu sparen sein, vor allem für Fahranfänger kann das ein Anreiz sein, ihre extrem hohen Einstiegs-Prämien zu verringern.

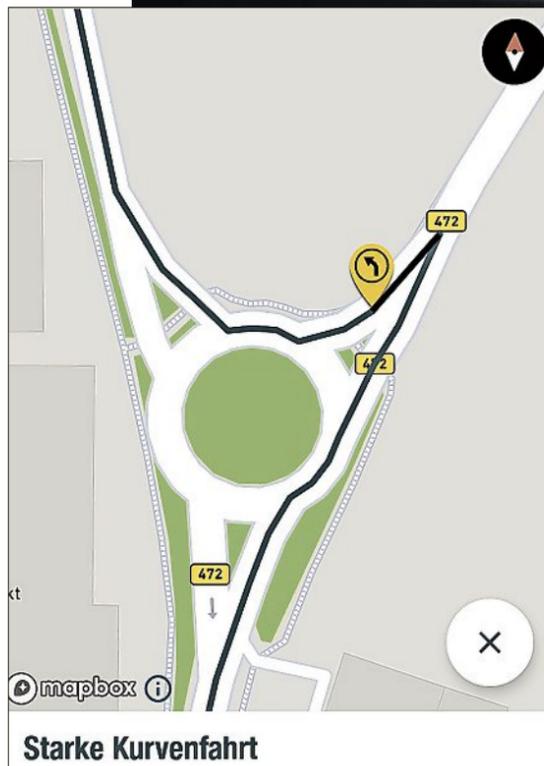
Leicht ist es aber nicht, einen nennenswerten Bonus einzufahren. Denn der Algorithmus, der den „Score“ beziehungsweise den Fahrwert errechnet, ist ziemlich streng. Wer etwa regelmäßig in der Großstadt unterwegs ist, auf lange Strecken sowie Nachtfahrten zwischen 23 und 5 Uhr nicht verzichten kann und zwischendurch mal ein paar Stundenkilometer über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterwegs ist, hat praktisch keine Chance, den höchsten Scorewert zu erreichen. Laut des Verbraucherportals Bayern locken die Versicherer, die Telematik-Tarife anbieten, mit Prämienrabatten von fünf bis 45 Prozent.

„Letzteres erfordert jedoch einen sehr hohen Scorewert und ist daher eher theoretischer Natur“, so das Urteil. Zudem beurteilt etwa die Verbraucherzentrale die Bewertung der Fahrparameter als fragwürdig. Denn abruptes Bremsen oder starkes Beschleunigen müsse nicht zwangsläufig einen riskanten Fahrstil bedeuten, weil auch sicherheitsorientierte Fahrer zu Ausweichmanövern und Vollbremsungen gezwungen würden.

Dass auch Fahrer ungünstiger bewertet werden, die im Berufsverkehr auf dem Weg zur Arbeit Unfallschwerpunkte passieren müssen, sei ebenfalls ungerechtfertigt. Zudem müsse man sich vor dem Abschluss eines Telematik-Tarifs grundsätzlich der Tragweite der Zustimmung zur Datennutzung bewusst sein. Schließlich erheben und speichern die Versicherer eine Menge sensibler Verkehrsdaten, zudem überwachen sie das Fahrverhalten und speichern individuelle Bewegungs- und Verhaltensprofile. Wenig überraschend: Laut der Assekuranten werden dabei alle relevan-



Mit dem Smartphone oder einem Sensor an der Windschutzscheibe wird der Fahrstil bewertet. Foto: Valtech Mobility



Starke Kurvenfahrt

Seltene Aufzeichnung: Die Daten des Sensors sind nicht so ganz kurvenfest. Foto: Huber

ten datenschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten. Die Datensätze, die etwa bei der HUK über eine Dienstleistungsgesellschaft verarbeitet werden, würden strikt getrennt behandelt, so ein Versicherungs-Manager im Portal Dr. Datenschutz. Welche Person welche Fahrten durchgeführt hätten, sei von der Versicherung nicht zu erkennen. Von der Dienstleistungsgesellschaft erhalte man lediglich den berechneten Score.

Dennoch sind Verbraucherschützer von der automatischen Datenübermittlung an die Versicherer nicht gerade angetan: „Viele der angebotenen Tarife sind intransparent. Und auch im Hinblick auf den Datenschutz sind sie mindestens mit Vorsicht zu genießen“, wird etwa eine Sprecherin des Bundes der Versicherten (BdV) bei Dr. Datenschutz zitiert. Und die Verbraucherzentrale rät dazu, vor einem Vertragsabschluss in jeden Fall aufmerksam

die Datenschutzbestimmungen durchzulesen. Was werde zum Schutz der personenbezogenen Daten unternommen? Welche Daten müssen zwingend übermittelt werden, was ist freiwillig? Gibt die Versicherung Daten heraus, etwa an Vertragspartner oder an die Polizei? Nach welcher Zeit werden die Daten gelöscht? Gibt es auf diese berechtigten Fragen keine überzeugenden Antworten, wäre es sicher besser, dann doch einen herkömmlichen Tarif zu wählen. Rudolf Huber

Liebe Leserinnen und Leser der „Mobilen Faszination“, was halten Sie von Telematik-Tarifen fürs Auto? Haben Sie schon Erfahrungen damit gesammelt? Oder warum käme so ein Datensammler im Fahrzeug für Sie nicht in Frage? Schreiben Sie uns Ihre Meinung unter mobile-faszination@sz.de.

Telematik ausprobiert

Seit ein paar Monaten begleitet mich der Telematik-Sensor bei meinen täglichen Fahrten. Er startet automatisch die Routen-Aufzeichnung, wenn das eingeschaltete Smartphone mit der entsprechenden App mit an Bord ist. Ein bisschen ist das Gefühl wie bei der Fahrprüfung vor vielen Jahren. Man fühlt sich beobachtet – und kann nach der Fahrt seine Noten nachschauen. Viel Spielraum lässt der Aufpasser nicht, schon wenn ich mit gerade mal 30 Sachen durch den Kreisverkehr schleiche, kann es eine Lenk-Rüge setzen. Illustriert wird die mit einer Grafik, die meine Fahrstrecke zeigen soll – damit aber definitiv kräftig daneben liegt. Es sieht nämlich so aus, als hätte ich zuerst die falsche Abzweigung genommen und hätte dann mit einem Powerslide auf der Stelle gedreht. Was natürlich Quatsch ist. Wenn ich wegen eines plötzlich vor mir abbiegenden Autos kräftig bremsen muss, sammle ich wieder Minuspunkte. Verbunden mit dem Hinweis: „Vermeiden Sie abruptes Bremsen, es sei denn, eine Gefahrenbremsung ist erforderlich.“ Guter

Ratschlag, da wäre ich von alleine gar nicht drauf gekommen. Mein Fazit: Sparen per Telematik-Tarif ist sicher ein guter Ansatz, wenn man denn kein Problem damit hat, noch viel mehr persönliche Daten als sowieso schon zu verbreiten. Wer allerdings wie ich seit Jahrzehnten weitestgehend unfallfrei viele tausend Kilometer pro Jahr unterwegs ist, kann den Spareffekt eher vergessen: Normales Fahren reicht für einen Rabatt nicht aus. hu



Unauffälliger Aufpasser: Der Sensor klebt üblicherweise neben dem Innenspiegel. Foto: Huber

ZWEIRÄDER

Preiswert durch die Stadt

Das Citybike Fiido C11 kostet nur 899 Euro – der knackige Kurz-Test

Bisher hat sich der Radl-Produzent Fiido aus Hongkong eher durch Fold- und Gravelbikes einen Namen gemacht. Jetzt legt er auch ein typisches Tiefeinsteiger-Citybike auf. Und preist das ziemlich aggressiv ein. Nur 899 Euro kostet das komplett ausgestattete 24,5-Kilo-Pedelec, bei dem der Hersteller trotzdem nicht zu arg an den Komponenten gespart hat. So gibt es etwa gut zupackende hydraulische Scheibenbremsen, einen verstellbaren Lenkervorbau, eine kom-



Komplett ausgestattetes Citybike mit Elektroantrieb: das Fiido C11 für nur 899 Euro. Fotos: Huber

Übersichtlich: das Display mit vier gut erreichbaren Bedientasten.

plette Vernetzung mit dem Smartphone oder einer speziellen Fiido-Smartwatch und einen immerhin 500 Wattstunden (Wh) fassenden, herausnehmbaren Akku, der eine Reichweite von rund 60 Kilometern ermöglicht. Der Sattel ist auch für längere Strecken geeignet. Der bei Belastung akustisch etwas zu präsenten Nabemotor im Hinterrad bringt es auf 55 Newton-

Alltagstauglich: stabiler Gepäckträger, Bremslicht im Rückstrahler.

meter, das ermöglicht in Kombination mit der Sechsgang-Kettenschaltung auch steilere bis steile Anstiege ohne große Anstrengung. Fiido hat dem C11 ordentliche Straßenreifen spendiert, dazu eine vom Akku gespeiste Beleuchtung mit einem richtig gut funktionierenden Bremslicht hinten. Der Gepäckträger wirkt durchaus stabil, allenfalls den eher filigranen Plastik-Schutzblechen sieht man an, dass der Hersteller sehr genau auf den Preis geachtet hat. Das Display lässt sich gut ablesen. Nervig ist die Tatsache, dass die fünf farblich markierten Unterstützungsstufen per Tastendruck nur von unten nach oben angewählt werden können – nach Stufe fünf geht es wieder zurück auf Stufe null. Für den Einsatz in der Stadt bietet das Fiido C11 eine ganze Menge Pedelec fürs Geld – und das Smaragdbleu des Testfahrzeugs sorgt dafür, dass man ihm seinen Niedrigpreis definitiv nicht ansieht. hu

Vollelektrisch. Allrad. Subaru. Der SOLTERRA.



Leasing ab nur 419 € mtl.¹



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

- 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

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. ¹Leasingangebot² für Subaru SOLTERRA Comfort – ein Angebot der ALD Lease Finanz GmbH, UPE des Herstellers 58.490,00 €, Fahrzeugpreis 50.990,00 € (Anschaffungspreis inkl. MwSt.), monatliche Gesamtrate 419,00 €, Laufzeit 48 Monate, Kilometer p. a. 10.000, effektiver Jahreszins 7,49 %, Sollzins p. a. fest für die gesamte Laufzeit 7,75 %, Gesamtbetrag 20.112,00 € exkl. Sonderzahlung, Sonderzahlung 6.333,18 €, Mehr-/Minderkilometer 17,55/11,70 Ct. pro km. Irrtümer vorbehalten. Stand März 2024. Die Aktion gilt vom 01.04.2024 bis 30.06.2024 in Verbindung mit dem Leasing eines aktuellen Subaru SOLTERRA (Neu- oder Vorführwagen) und Zulassung/Besitzumschreibung bis 31.12.2024. 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. ²Dies 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. ³Die Funktionsfähigkeit des Systems 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

www.subaru.de

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

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

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


Honda e:TECHNOLOGY

Entdecken Sie unsere Frühlings-Angebote!

HR-V

e:HEV
Vollhybrid

Stylisch und dynamisch

HR-V e:HEV Elegance

Automatik - 96 KW / 131 PS

18 Zoll Leichtmetallfelgen, Bluetooth Freisprecheinrichtung mit Sprachsteuerung, Fernlichtassistent, Selbstlenkender Spurhalteassistent (HONDA Sensing), LED Scheinwerfer, Einparkhilfe vorn und hinten, Rückfahrkamera, Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, u.v.m.

Kraftstoffverbrauch in l/100km: kombiniert 5,4. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 122. CO₂-Klasse: D. Nach WLTP**

Monatlich leasen schon ab*

€ 269

Gesamtpreis: 34.400,00 €, Nachlass: 5.016,44 €, Gesamtkreditbetrag (Leasingbetrag): 29.383,56 €, Leasingsonderzahlung: 425,00 €, Sollzinssatz gebunden p.a.: 3,92 %, Zinsen gesamt: 2.999,44 €, Gesamtbetrag: 10.109,00 €, Effektiver Jahreszins: 3,99 %, Laufzeit: 36 Monate, Vereinbarte Gesamtfahrleistung: 30.000 km.

ZR-V

e:HEV
Vollhybrid

Sportlich und elegant

ZR-V e:HEV Elegance

Automatik - 135 KW / 184 PS

18 Zoll Leichtmetallfelgen, Verkehrszeichenerkennung, Kabellose Ladestation, Honda Connect mit Apple CarPlay und Android Auto, Selbstlenkender Spurhalteassistent (HONDA Sensing), LED Scheinwerfer, Regensensor, Zwei Zonen Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, u.v.m.

Kraftstoffverbrauch in l/100km: kombiniert 5,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 130. CO₂-Klasse: D. Nach WLTP**

Monatlich leasen schon ab*

€ 299

Gesamtpreis: 42.900,00 €, Nachlass: 4.446,71 €, Gesamtkreditbetrag (Leasingbetrag): 38.453,29 €, Leasingsonderzahlung: 3.580,00 €, Sollzinssatz gebunden p.a.: 3,92 %, Zinsen gesamt: 3.668,46 €, Gesamtbetrag: 14.344,00 €, Effektiver Jahreszins: 3,99 %, Laufzeit: 36 Monate, Vereinbarte Gesamtfahrleistung: 30.000 km.

CR-V

e:HEV
Vollhybrid

Selbstbewusst und rundum sicher

CR-V e:HEV Elegance 2WD

Automatik - 135 KW / 184 PS

Panorama Glasschiebe- und Hebedach, Beheizb. Lederlenkrad, Einparkhilfe vo. + hi., Dachreling, Kabellose Ladestation, Zwei Zonen Klimaautomatik, Elektrische, sensorgesteuerte Heckklappenbedienung, Selbstlenkender Spurhalteassistent (HONDA Sensing), u.v.m.

Kraftstoffverbrauch in l/100km: kombiniert 5,9. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 134. CO₂-Klasse: D. Nach WLTP**

Monatlich leasen schon ab*

€ 339

Gesamtpreis: 49.600,00 €, Nachlass: 5.196,04 €, Gesamtkreditbetrag (Leasingbetrag): 44.403,96 €, Leasingsonderzahlung: 3.430,00 €, Sollzinssatz gebunden p.a.: 3,92 %, Zinsen gesamt: 4.338,04 €, Gesamtbetrag: 15.634,00 €, Effektiver Jahreszins: 3,99 %, Laufzeit: 36 Monate, Vereinbarte Gesamtfahrleistung: 30.000 km.

* Ein Kilometerleasing-Angebot für Privatkunden (Bonität vorausgesetzt) der Honda Bank GmbH, Hanauer Landstraße 222-226, 60314 Frankfurt am Main für die Häusler Automobil GmbH & Co. KG als ungebundener Vermittler tätig ist. Es besteht ein Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Nach Vertragsende werden Schäden sowie Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) gesondert abgerechnet. Alle Preisangaben inkl. MwSt. Angebot zzgl. Frachtkosten in Höhe von 1.080,- € und Zulassungskosten in Höhe von 179,- €. Abbildungen zeigen Sonderausstattung. Angebote gültig bis 31.05.2024 und nur gültig bei Inzahlungnahme eines auf den Leasingnehmer zugelassenen Gebrauchtwagens.

** Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt.

HÄUSLER

**WER HONDA SAGT
MEINT HÄUSLER.**

Unser Honda-Angebot an folgenden Häusler-Standorten :

Häusler Automobil GmbH & Co. KG, Zentrale: München-Zentrum, Landsberger Str. 83-87, Tel.: 089/5101-0 · München-Berg am Laim, Kreillerstraße 56, Tel.: 089/436897-3 · München-Harlaching, Grünwalder Str. 31, Tel.: 089/620521-0 · München-Neuaubing, Bodenseestraße 257, Tel.: 089/893280-0 · Feldkirchen, Otto-Lilienthal-Ring 34, Tel.: 089/90777-0 · Fürstenfeldbruck, Maisacher Str. 127, Tel.: 08141/4006-0 · Stockdorf, Kraillinger Str. 6, Tel.: 089/895142-0