

# mobile *faszination*

Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 11 · November 2023



## Handy weg am Steuer!

Smartphones schuld an jedem dritten Verkehrsunfall



## Alpina auf dem Gipfel

Zum Abschied bringen die Buchloer ihren stärksten Fünfer



## MAHAG setzt auf Solarstrom

Autohändler versorgt seine Kunden und sich mit Sonnen-Energie



## SURFEN AUF DER E-WELLE

Ob Sport-SUV, Rad oder Bus: Wir testen, wie weit die Elektro-Revolution schon ist



Japaner flirten mit Frankreich

**Kult-Colt von Mitsubishi ist ein Clio-Klon von Renault**

China-Hersteller gibt Gas

**435 PS stark: MG lässt den elektrischen GTI von der Leine**

Schweizer Firma hat's erfunden

**Bei diesem Pedelec gibt es ein orange-blaues Wunder**

V O L V O



## Einfach intelligent.

Der Volvo XC60 für Ihr Business.

Unser schwedisches SUV mit integrierten Google Services<sup>1</sup>. Intelligentes Design auf jedem Kilometer.

IM GESCHÄFTSKUNDEN-LEASING FÜR

219 €/Monat<sup>2</sup>  
(netto)

**Gewerbekundenaktion: Das Angebot ist gültig für alle Gewerbekunden aus dem Handwerk oder Mitglieder des deutschen Mittelstandbundes<sup>3</sup>**

Volvo XC60 B5 AWD Mild-Hybrid Benzin Essential, 184 kW (250 PS), Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerstädtisch 11,5, Stadtrand 7,8, Landstraße 6,7, Autobahn 7,9, kombiniert 8,0, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 181 g/km, Werte gem. WLTP Testzyklus. Vorläufige Werte vorbehaltlich der abschließenden Homologation.

<sup>1</sup> Google Services sind nach Auslieferung 4 Jahre gebührenfrei verfügbar. Danach ist die Nutzung der Digital Services inkl. Google Services kostenpflichtig. Google ist eine Marke von Google LLC. <sup>2</sup> Ein Gewerbekunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC60 B5 AWD Mild-Hybrid Benzin Essential, 8-Gang Automatikgetriebe, Benzin, Hubraum 1.969 cm<sup>3</sup>, 184 kW (250 PS). Monatliche Leasingrate 219,00 Euro, Vertragslaufzeit 24 Monate, Laufleistung pro Jahr 5.000 km, Leasing-Sonderzahlung 0,00 Euro. Angebot zzgl. Überführungskosten in Höhe von 915,97 Euro, zzgl. Zulassungskosten und zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 31.12.2023. Ausgeschlossen sind spezielle Kundengruppen wie z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

<sup>3</sup> Um diese Sonderkonditionen nutzen zu können, kann jederzeit eine Mitgliedschaft abgeschlossen werden.

Ein Angebot der Auto Eder Gruppe

**scanAutomobile**

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

**AUTO EDER**  
MIESBACH

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

**AUTOHAUS**  
MÜNCHEN

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

**AUTOHAUS**  
KIRCHSEEON

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

**AUTO EDER**  
TRAUNSTEIN

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

## EDITORIAL

## VERKEHRSSICHERHEIT



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

Liebe Leserinnen und Leser,

an der Elektromobilität führt kein Weg vorbei. Auch wenn noch nicht sicher ist, ob E-Antriebe wirklich der Weisheit letzter Schluss sind für alles, was sich bewegt. Brennstoffzellen, E-Fuels und sogar Verbrenner werden wir auch weiter brauchen, um die ganze Bandbreite der Mobilität sinnvoll und auch CO<sub>2</sub> schonend abzudecken. Technologieoffenheit ist Bedingung dafür. Der Staat liegt falsch, wenn er meint, Techniken vorschreiben zu müssen. Die öffentliche Hand darf im öffentlichen Interesse lediglich die Grundbedingungen festlegen, den Rest muss die Industrie dann nach wirtschaftlichen Kriterien in Eigenregie erledigen. Wichtig ist, was hinten herauskommt. Am besten gar nichts, wenn wir an Autos denken. Wir haben in dieser Ausgabe einige E-Fahrzeuge getestet. Den neuen Macan von Porsche auf einer Erprobungsfahrt zum Beispiel. Der erste reine Verbrenner der Zuffenhausener, den es nur noch als Elektro-Auto geben wird (S.4). Ein wichtiges Auto genauso wie der ID.Buzz, der Elektro-Bulli von VW. Verliebt waren wir ja schon mal in den Bus, aber kann mehr daraus werden (S.10)? Und dann sind da noch die vielen Chinesen: die Ora Cat zum Beispiel, oder der Elektro-GTI von MG (S.5 und 10). Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.

## 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: ADAC, Alpina, VGRD,  
Porsche, VW, GWM, MG, Rudolf Huber

Gestaltung: SZ Medienwerkstatt

Druck: Süddeutscher Verlag

Zeitungsdruck GmbH  
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München

Nächster Erscheinungstermin:

18.12.2023

\* freie Mitarbeit

# Finger weg vom Handy

Keine Frage: Smartphones und Smartwatches sind praktisch und vielseitig. Aber am Steuer darf man sie aus guten Gründen nicht nutzen

Es ist so verführerisch: Der Verkehr fließt entspannt, die Straße ist trocken – und eigentlich könnte man doch kurz eine WhatsApp-Nachricht nach Hause schicken, dass man pünktlich zum Essen kommt. Doch tatsächlich ist das eine ziemlich schlechte Idee. Der schnelle Griff zum Smartphone ist nicht nur verboten. Er ist schlicht lebensgefährlich. „Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass die Handynutzung am Steuer für rund ein Drittel aller Autounfälle im deutschen Straßenverkehr zumindest mit verantwortlich ist“, heißt es bei der Sachverständigen-Organisation GTÜ. Warum das so ist, zeigt ein simples Rechenbeispiel: Schon wenige Sekunden Ablenkung vom Straßenverkehr erhöhen das Risiko dramatisch. Bereits bei 40 km/h fährt man mehr als elf Meter „blind“, wenn man das Smartphone bedient. Bei 130 km/h sind es sogar mehr als 35 Meter. Eine kleine Unregelmäßigkeit im Verkehrsfluss – und es kracht. Organisationen und Behörden registrieren mit Besorgnis, dass allen Verboten und Sanktionen zum Trotz immer mehr statt weniger Autofahrer ihre Smartphones beim Fahren in die Hand nehmen. Dabei geht es gar nicht so sehr ums Telefonieren. Laut einer Studie des Allianz Zentrums für Technik von 2021 hat sich längst die Navigation auf den illegalen Spitzenplatz vorgearbeitet. Immerhin 76 Prozent der Autofahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren hielten zum Zeitpunkt der Datenerhebung das Smartphone zwecks Zieleingabe oder wegen des Blicks auf die Routenhinweise in ihren Händen, bei den über 24-Jährigen waren es immer noch 52 Prozent. Zum Verfassen von Textnachrichten und zur Telefonie nutzten deutlich weniger Autofahrer während der Fahrt ein Handy ohne Verbindung zu einer Freisprecheinrichtung. Nachvollziehbar ist das nicht unbedingt. Denn speziell die Routenführung lässt sich sicher und einfach durch die Eingabe des Ziels vor Fahrtbeginn starten. Und unterwegs ist eine stabil und unfallsicher angebrachte Halterung für das Mobiltelefon eine sinnvolle Lösung.

Übrigens gilt das mit Bußgeldern zwischen 100 und 200 Euro und ein bis zwei Flensburg-Punkten belegte Halte- und Bedienverbot nicht nur für Smartphones und andere Mobiltelefone. Sondern auch für Smartwatches, Tabletcomputer, Notebooks, Diktiergeräte, E-Book-Reader und MP3-Player. Und auch der Touchscreen im Fahrzeug darf unterwegs nur während einer „kurzen, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepassten Blickzuwendung“ bedient werden – so steht es zumindest in der Straßenverkehrsordnung im sogenannten „Handyparagraphen“ (§ 23 Abs. 1a StVO). Ob das bei modernen Infotainmentsystemen überhaupt möglich ist, sei einmal dahingestellt. Was viele Verkehrsteilnehmer nicht wissen: Diese Vorschriften gelten nicht nur für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, sondern für Fahrzeuge aller Art. Also auch für Motorräder, Fahrräder oder E-Roller. Wer zum Beispiel auf dem Fahrrad oder Pedelec mit dem Handy am Ohr auf frischer Tat von einer Polizeistreife erwischt wird, kann mit einer Geldbuße in Höhe von 55 Euro



Gar keine gute Idee: Das Smartphone hat unterwegs nichts in der Hand der Fahrerin verloren.  
Foto: ADAC

rechnen. Wenn Radler das Smartphone mit Kopfhörern für die Sprachnavigation nutzen, darf das Gehör dadurch nicht beeinträchtigt werden – die Fahrgeräusche anderer Verkehrsteilnehmer müssen noch gut zu hören sein. Vor allem Autofahrer moderner Pkw sind kaum noch auf den „Handbetrieb“ ihrer digitalen Begleiter angewiesen, sie können sich meist auf eine Vielzahl von Assistenzsystemen verlassen. So gehören Freisprechanlagen mittlerweile fast schon zum Standard, ebenso eine immer verständigere und hilfreichere Sprachbedienung. Der Knackpunkt dabei: In vielen Autos ist die Bedienung keinesfalls intuitiv, sie ist mit komplizierten Irrwegen durch Menüs und Untermenüs verbunden. Deshalb sollte man sich in jedem neuen Auto möglichst schnell mit den jeweiligen Funktionen vertraut machen. Danach lässt

es sich dann auch beim Fahren sicherer telefonieren und navigieren. Wer auf diesen Komfort nicht zurückgreifen kann, für den gilt nach wie vor: Vor der direkten Bedienung von Smartphone, Smartwatch und Co. einen sicheren und erlaubten Parkplatz suchen, dann erst die Aufmerksamkeit dem digitalen Helfer zuwenden.

Rudolf Huber

## Schreiben Sie uns

Wie halten Sie es, liebe Leserinnen und Leser, mit dem Thema „Handy am Steuer“, was sind Ihre Beobachtungen im alltäglichen Verkehrsgeschehen? Schildern Sie uns Ihre Erfahrungen und sagen Sie uns Ihre Meinung. Und zwar an die Mail-Adresse [mobile-faszination@sz.de](mailto:mobile-faszination@sz.de).

## Bescherung im Autohaus

Bei Häusler gibt es echte Nordmantannen für 18,99 Euro

Alle Jahre wieder kann man bei Häusler nicht nur Autos kaufen, sondern auch Weihnachtsbäume. Und das zu einem attraktiven Preis. Nordmantannen bis 2,30 Meter Höhe kosten dort nur 18,99 Euro. Bescherung ist am Samstag, 9. Dezember, in allen 13 Niederlassungen – natürlich nur solange der Vorrat reicht. Orchestriert wird die beliebte Weihnachtsaktion des Händlers (Opel, Mazda, Citroen, Fiat, Honda) mit einem Gewinnspiel. Wer Glück hat, bekommt einen brandneuen Opel Astra Elektro inklusive Wallbox. Mehr Informationen gibt es im Internet unter [www.haeusler.de](http://www.haeusler.de).



Nordmann-Tannen unter 20 Euro – aber nur so lange der Vorrat reicht.  
Foto: Häusler

Die Erwartungen sind hoch: Porsche rüstet seinen ersten Verbrenner auf einen voll elektrischen Antrieb um

Extreme Hitze, brutale Kälte. Trockene Wüsten, eisige Schneepisten. Bis ein Auto die Serienreife erreicht, muss es Millionen von Kilometern absputzen. Rund drei Millionen oder 75-mal rund um die Erde werden es beim aktuellen Porsche Macan sein. Schon im nächsten Jahr kommt das erste Elektro-SUV der Zuffenhausener auf den Markt. Zeit für die abschließenden Straßentests. Quasi die letzte Meile. Und wir sind mit an Bord. Die Fahrzeuge sind außen nicht mehr getarnt, nur das Cockpit dürfen wir mit Ausnahme des Tachos nicht sehen. Große schwarze Matten liegen über dem Armaturenbrett. Aber wir können das Auto fühlen, selbst fahren und erfahren, zusammen mit den Entwicklungsingenieuren von Porsche. Ein ziemlich exklusives Vergnügen.

Der Macan ist zwar erst das zweitjüngste Familienmitglied von Porsche, aber eines der wichtigsten Autos des Sportwagenherstellers überhaupt. Warum? Weil allein auf den Macan etwa ein Drittel der ausgelieferten Fahrzeuge entfallen. Und ausgerechnet dieses SUV soll als erster Verbrenner aus dem Porsche-Stall auf einen reinen Stromer

umgerüstet werden. Als Grundlage dafür dient die neue Premium Plattform Electric (PPE), die gemeinsam mit Audi entwickelt wurde und auf der auch der Audi Q6 e-tron stehen wird. Der muss zum Macan allerdings einen Höflichkeitsabstand von ein paar Monaten einhalten, nachdem der Produktionsstart mehrmals wegen Software-Problemen verschoben wurde. Bevor wir zur Erprobungsfahrt durch die schwäbische Alp starten, ein kleiner Karosserie-Check. Nachdem die Ingenieure selbst das Tuch gelüftet, respektive die Tarndecken entfernt haben, stellen wir fest: Sieht aus wie ein Macan, nur viel schnittiger und markanter. Der Kühler ist zusammengeschnürt auf eine flache Leiste, dafür sind die Lufteinlässe größer und ausladender geworden. Die Nebelscheinwerfer rücken nach oben, direkt unter die großen Frontlichter mit dem neuen Tagfahrlicht: Vier schmale Striche statt der vier Quadrate. Die Schultern sind runder und fließender, trotz dem Heckknackiger. Über das Innenleben können wir ja nicht allzu viel verraten. Erklärungs-Fotos zeigen, dass sich der Macan ziemlich am Taycan-Outfit und Cayenne-Facelift orientieren wird. Total digital, nächste Stufe mit Breitleinwand-Optik, in der sogar das eigene Display des Beifahrers eingebettet ist. Das auffälligste Detail: Der Ganghebel wandert von der Mittelkonsole nach oben aufs Armaturenbrett, direkt neben das Lenkrad. Aber was macht das Herz des neuen Macans – der Antrieb? Wir



Da staubt's: Rund 75-mal um die Erde werden Prototypen geschickt, bis sie die Serienreife erreicht haben. Das sind rund drei Millionen Kilometer.



## Kann der Macan?

fahren unterschiedliche Modelle. Einmal den, nennen wir ihn Macan Turbo, mit 450 kW (612 PS), über 1.000 Nm Drehmoment und zwei Motoren an Vorder- und Hinterachse. Und einmal die einfachere Version mit rund 440 PS. Alle mit Allrad. Natürlich ist die stärkere Ausführung mit einem Sprintwert von 0 auf Tempo 100 weit unter vier Sekunden eine echte Urgewalt. Die Leistung bringt das schätzungsweise 2,2 Tonnen schwere SUV bemerkenswert ruhig und souverän auf die Straße. Das Ziel: Der Elektro-Macan sollte „makellos schnell“ sein, wie Thomas Maulick, Director Vehicle Dynamics, sagt, der neben uns Platz genommen hat. „Agil muss er sein, und gut in der Fahrperformance.“ Ein kleiner Druck auf das Fahrpedal, ein großer Schritt für den Macan. Das E-SUV spurtet ungestüm los – auf Wunsch auch mit der entsprechenden künstlichen Soundbegleitung. Muss man mögen, diese Töne. Deep Space Nine. Aber ehrlich gesagt: So kompromisslos wie der 612-PS-Elektrosportler auch abgeht: Die Basisvariante mit rund 200 PS weniger reicht auch im täglichen Gebrauch. Für Sportwagenfeeling sorgt der Schwerpunkt des E-Macans, der noch mal um zwei Zentimeter tiefer liegt als beim aktuellen Modell. Die Hinterachse ist weiter nach hinten gewandert, der E-Motor streckt sich Richtung Karosserie-Ende: Dadurch ergibt sich eine Gewichtsverteilung von 48:52 und eine bessere Traktion. Der Allradler verschiebt die Antriebs-

momente zwischen den Achsen, wie es am besten passt. Auf der Stellung Sport Plus geht besonders viel Leistung ans Heck. Da schwanzelt der Elektro-Macan sogar ganz ansprechend. Sonst ist er ein komfortabler, ruhiger (Be-)Gleiter. Das Fahrwerk kann optional mit Luftfedern ausgestattet und



Dürfte selbst ans Steuer: Unser Autor Rudolf Bögel konnte exklusiv für unsere Zeitung schon den neuen, innen aber noch voll getarnten, Elektro-Macan fahren.



Top secret war bei der Erprobung das Interieur des neuen Porsche Macan. Bei der Fahrt selbst wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit der Tacho enthüllt.

Im Konvoi und nur noch mit leichter Tarnung unterwegs: So laufen die letzten Erprobungsfahrten mit dem neuen Elektro-Porsche Macan ab. Fotos: Porsche

dan bis zu 20 Millimeter abgesenkt werden. Interessant: Porsche verzichtet auf einen aktiven Wank-Ausgleich. Die Karosserie ist offenbar steif genug, so dass sie nicht künstlich gestützt werden muss. Dass das SUV agil um die Kurven flitzt, liegt auch an der Hinterachslenkung, die mit bis zu fünf Grad mitgeht. Die Quersperre ist elektronisch, damit kann die Drehmoment-Verteilung zwischen den Hinterrädern unterschiedlich geregelt werden – auch mit entsprechenden Brems-Eingriffen. Die Lenkung spricht gut an mit federleichter Präzision und der dazu passenden Rückmeldung. Was die Reichweite angeht, gilt das Porsche-Credo: „Wir wollen keine unendlich großen Batterien, wir wollen vielielerschnell laden“, sagt Georg Goldgruber, verantwortlicher Fachreferent für das Gesamtfahrzeug. Deshalb ist die 100-kWh-Batterie (Reichweite bis zu 500 Kilometer) wie beim Taycan auch in eine 800-Volt-Architektur eingebettet. Mit einer Ladegeschwindigkeit von bis zu 270 kW (DC) „tankt“ der Macan im Idealfall innerhalb von vier Minuten bis zu 100 Kilometer auf. Das heißt: Er schafft in weniger als 25 Minuten den Sprung von 10 auf 80 Prozent.

Unser Fazit: Vorsicht Petrol Heads, das ist schwer verdauliche Kost! Auch wenn beim E-Macan nichts raucht und stinkt und lärm – wer das neue Elektro-SUV fährt, wird definitiv nichts vermissen. Das ist ein echter Porsche durch und durch mit souveräner Power und purer Fahrdynamik. Dieser Macan – der kann, der kann. Rudolf Bögel

## Elektro-GTI aus China

Der MG 4 XPower reißt mit 435 PS gewaltig an, aber kein Loch in den Geldbeutel

Der neue VW Golf GTI heißt MG4 XPower. Denn die Chinesen haben den voll elektrischen Kompaktwagen mit dem futuristischen Design ins Fitness-Studio geschickt. Herausgekommen ist eine muskelbepackte Fahrmaschine mit 435 PS. Aber hat der XPower auch das Zeug zum Kult-Auto wie der GTI? Erster Fahrtstest.

Über 10.000 verkaufte Exemplare seit Markteinführung im September 2022 – der MG4 Electric ist das meistverkaufte Modell der chinesischen Autobauer in Deutschland und damit auch vom Absatz her ein Wagen fürs Volk. Wir nehmen nun zum zweiten Mal Platz im MG4 und müssen feststellen: Auch wenn die Chinesen daran gearbeitet haben – die Kinderkrankheiten des MG4 bleiben. Das nicht sonderlich empfindliche Touch-Display hat zwar an Sensibilität zugelegt, genügt aber noch nicht den Ansprüchen. Auch die Schrift auf dem Bildschirm ist teilweise noch zu klein. Und dann wäre da noch die nahezu randlose Handy-Ablage, die das Smartphone zum Wurfgeschoss macht, wenn man Vollstrom gibt. Vieles davon ist Hardware, Besserung ist in Sicht, aber erst beim Facelift. Damit ist aber auch genug gemotzt.

Schon mit dem normalen MG4 bekommt man nämlich ein ordentliches und bezahlbares Elektroauto – und jetzt werden auch noch die Performancefans bedient. Für 44.000 Euro fährt der XPower vor, quasi die GTI-Version im Elektrozeitalter. Zwei E-Maschinen auf Vorder- und Hinterachse, Allradantrieb, 435 PS in der Spitze und 600 Nm Drehmoment. Das sieht schon auf dem Papier recht ordentlich aus. Und das fühlt sich – mit Verlaub – „saugut“ an. 3,8 Sekunden von 0 auf 100 schaffen nicht viele Autos, nicht für so wenig Geld. Um noch mal auf VW zu kommen: Der vom Anspruch her vergleichbare ID.5 GTX (Preis: 56.400 Euro) braucht dafür



Kein reinrassiger Sportwagen – aber ein Elektroauto mit sportlichen Genen: Der MG4 Electric XPower schafft den Spurt von 0 auf 100 in 3,8 Sekunden. Foto: MG

5,4 Sekunden. Traktion und Grip des MG XPower sind ausreichend bis gut. Nicht auszumalen, wenn der MG4 auch noch sportlichere Pneu gehabt hätte. Wir mussten uns mit der Serienbereifung begnügen. Beim Fahrwerk stellen wir mit Verblüffung fest, wie weit das Auto mitgeht und auch beim Antesten des Grenzbereichs noch Sicherheit vermittelt. Man kann ordentlich um die Kurven brettern, weil die Regelsysteme relativ viel zulassen. Auch den ein oder anderen Heckschwung. Unterstützt wird der Fahrer dabei von einem elektronischen Sperrdifferential. Auch das Verschieben der Antriebsmomente zwischen den einzelnen Rädern, das sogenannte Torque Vectoring, ist somit möglich. Damit erreicht der im Grunde genommen übermotorisierte Kompaktwagen eine sehr gute Fahrstabilität. Unser Fazit: Ein reinrassiger Sportwagen

ist der MG4 XPower nicht, ein waschechter GTI aber schon. Mit Kultfaktor. rdf

### TECHNISCHE DATEN

#### MG4 Electric XPower

**Motor/Antrieb:** Zwei E-Maschinen / Allrad  
**Leistung / Drehmoment:** 320 kW (435 PS) / 600 Nm  
**Vmax. / 0 - 100 km/h:** 200 km/h / 3,8 s  
**Länge / Breite / Höhe:** 4,29 / 1,84 / 1,52 m  
**Gepäckraum / Leergewicht / Zul.:** 363 – 1.177 l / 1.803 kg / 413 kg  
**Batterie / Ladeleistung:** 61,7 kWh (netto) / 140 kW (DC); 11 kW (AC)  
**Verbrauch / Reichweite:** 18,7 kWh / 385 km  
**Preis:** ab 44.312 Euro (Umweltbonus Hersteller abgezogen)

## Kult-Colt als Clio-Klon

Mitsubishi bringt seinen Kleinwagen zurück: Den französischen Japaner gibt es schon ab 17.590 Euro



Mitsubishi holt sein Kult-Auto zurück. Zumindest dem Namen nach. Denn der neue Colt ist ein waschechter Clio. Allerdings drehen die Japaner an der Preisschraube und bieten bessere Garantiebedingungen als die Franzosen. Was kann der Kleinwagen, den man unter 20.000 Euro kaufen kann? Erster Fahrtstest. Daher der Name: Mit rauchenden Colts hat dieser Colt nichts zu tun. Im Englischen meint man damit ein junges Pferd, ein Fohlen. Der Aufgalopp für diesen Mitsubishi war anno 1962. Von zwei Ausnahmen abgesehen hießen alle Mitsubishis damals Colt. Nur die (Hubraum-)Zahl dahinter variierte. Erst 1978 wurde daraus eine Modellbezeichnung. Der damalige Kompaktwagen, heute eher ein Kleinwagen, verkaufte sich 420.000 Mal in Deutschland. Schicht im Schacht war 2012. Und jetzt wird das Erfolgsmodell wachgeküsst. Allerdings ist der Japaner ein Franzose.

Neuer Japaner mit französischer Couture: Der Mitsubishi Colt sieht schneidig aus, keine Kunst, ist ja ein waschechter Renault. Fotos: Mitsubishi

Ähnlich wie beim Mitsubishi ASX liefert Renault das komplette Auto – die Mitsubishis geben ein paar Anbauteile dazu und das Firmen-Abzeichen. Badge heißt das auf Englisch und deshalb spricht man hier vom „Badge Engineering.“ Der ASX ist eigentlich ein Captur, der Colt entspricht dem neuen Clio. Warum macht Mitsubishi das? Erstens ist Renault Allianzpartner, genauso wie Nissan. Die Entwicklung eines eigenen Modells kostet viel Geld und Zeit. Und Mitsubishi wollte nach einer kurzen Zäsur wieder schnell zurück in den Markt und die Nischen besetzen, in denen die Japaner stark waren. Drittens: Wieso schlecht erfinden, wenn es schon was Gutes gibt. Der Clio in der fünften Generation ist ja ein ausge-reiftes Auto. Und viertens? Warum dann nicht gleich das Original kaufen? Mitsubishi schnürt Ausstattungspakete, die billiger sind. Außerdem hat jeder Neuwagen fünf Jahre Garantie, für nur 153 Euro lässt sie sich auf acht Jahre verlängern. Das sind die Preise: 17.590 Euro kostet die Basis. LED-Scheinwerfer, Bluetooth, Spurhalteassistent und Tempomat sind schon mit an Bord. Kleine Brötchen muss man bei der Leistung backen. Der



1,0 Liter Dreizylinder-Benziner mit Fünfgang-Handschalter bringt es gerade mal auf 67 PS. Bei der Ausstattungslinie Plus mit Rückfahrkamera, Sitzheizung und Smartphone-Anbindung (ab 20.990 Euro) kommt der Colt ebenfalls mit dem Benziner daher. Allerdings als Turbo-Version. Macht 24 PS mehr, also 91 PS. Damit kämpft sich der Kult-Colt in rund zwölf Sekunden von 0 auf 100. Etwa drei Sekunden schneller ist er mit der 143 PS starken Hybrid-Motorisierung (HEV).

Vernünftige Mischung aus Drehreglern, Tasten und Touch-Display: Die Bedienung des Mitsubishi Colt ist einfach und logisch.

Wer den Clio kennt, denkt er sieht nicht richtig: Es gibt den Franzosen auch als Japaner mit Mitsubishi-Schriftzug.



Neben einem auf 1,6 Liter und auf vier Brennkammern angewachsenen Benziner (94 PS), schuftet hier noch eine E-Maschine (49 PS). Der Automatik-Antrieb kostet in der (Plus)-Ausführung dann aber 25.590 Euro. Für die Top-Ausstattung werden noch mal 3.000 Euro fällig: Für große Felgen (17 Zoll), ein 10,25-Zoll-Display, 3-D-Navi, Bose-Sound und 360-Grad-Kamera. Wir führen die Top-Variante – stellen uns nach der Testfahrt jedoch die Frage, ob nicht der Turbo-

benziner die bessere Wahl ist. Erstens wegen des Preises, weil für den Leistungsunterschied stattliche 5.000 Euro zu Buche schlagen. Zweitens, weil der Kofferraum beim Hybridmodell dann von 391 Liter auf 301 Liter schrumpft, das ist fast ein Viertel weniger. Und ob der geringere Verbrauchsunterschied von 1,2 Litern (Turbo: 5,6 Liter, Hybrid: 4,4 Liter) jemals reingefahren werden kann, lassen wir mal dahingestellt. Aber natürlich ist der HEV recht flott unterwegs. Die 9,3 Sekunden von

0 auf 100 fühlen sich deutlich schneller an, was am Punch der E-Maschine liegt, die aus der 1,2 kWh großen Pufferbatterie ihre Leistung zieht. Die Lenkung ist tadellos, die Federung komfortabel.

Unser Fazit: Der knapp vier Meter lange Clio-Klon überzeugt als unaufgeregter Kleinwagen mit einem angemessen großen Spaß-Faktor. So wird auch der Clio-Klon zum Kult-Colt. rdf

### TECHNISCHE DATEN

#### Mitsubishi Colt 1,0 Turbo Plus

**Motor:** Dreizylinder-Benziner  
**Leistung:** 67 kW (91 PS) bei 4.500 U/min  
**Drehmoment:** 160 Nm  
**Antrieb:** Sechs-Gang-Handschalter / Front  
**Verbrauch kombiniert:** 5,6 l / 100 km  
**Beschleunigung:** (0-100 km/h): 12,2 s  
**Höchstgeschwindigkeit:** 180 km/h  
**Abmessungen (L/B/H):** 4,05 / 1,80 / 1,44 m  
**Kofferraum:** 391 – 1069 l  
**Gewicht / Zuladung:** 1.172 / 398 kg  
**Grundpreis:** 20.990 Euro

# Einsteigen leicht gemacht.

Attraktive Leasingkonditionen für Privatkunden –  
jetzt beim Audi Gebrauchtwagen *:plus* Zentrum München.



## Ihre Gebrauchtwagen *:plus* Vorteile im Überblick:

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

Ein attraktives Leasingangebot:

**z. B. Audi A4 Avant 35 TDI S tronic S line\*.**

EZ: 02/23, 27.138 km, 120 kW (164 PS)

\* Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 4,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 108. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Lackierung: Mythoschwarz Metallic, Ambiente-Lichtpaket, Assistenzpaket Tour, Audi active lane assist, Audi adaptive cruise control, Audi pre sense rear und basic, Audi virtual cockpit plus, Businesspaket, Einparkhilfe plus, Kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, MMI Navigation plus mit MMI touch, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn, Smartphone-Interface, Sportsitze vorn, 3-Zonen-Komfortklimaautomatik u.v.m.

Leasing-Sonderzahlung:	€ 0,-
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

**36 monatliche Leasingraten à**

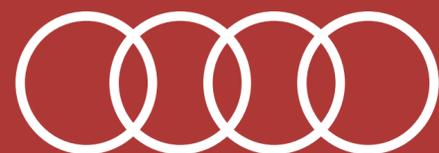
**€ 335,-**

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

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

## Audi Gebrauchtwagen *:plus* Zentrum München

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



Audi Gebrauchtwagen  
*:plus*

Das Audi Zentrum in der Albrechtstraße hat jetzt eine eigene Photovoltaik-Anlage auf dem Dach

Es muss viel passieren, damit sich ein Autohändler selbst aufs Dach steigt. Die MAHAG in München hat es getan. Gleich mehrmals. Und gerade eben in der Albrechtstraße. Die Mahag wird nämlich zum Stromproduzenten. Mit einer neuen Photovoltaik-Anlage mitten in Neuhausen versorgt der Audi-Händler nicht nur die Münchner Elektroauto-Fahrer (es sind mittlerweile rund 25.000) mit Strom, sondern produziert auch einen Teil der Energie selbst, die in den Werkstätten, Büros und Verkaufsräumen gebraucht wird. „Nachhaltigkeit ist uns eine Herzensangelegenheit“, sagt Martin Lohmann, Geschäftsführer der Audi München GmbH und Mitglied der MAHAG-Führungsriege. Dass das kein reines Lippenbekenntnis ist, sieht man daran, dass der Betrieb in der Albrechtstraße schon der dritte Standort ist, der die Kraft der Sonne nutzt. Trudering mit 270 kW machte den Anfang, dann sollte Eching



## Hier tankt die Sonne auf

folgen. Eigentlich. Verzögerungen auf der planungsrechtlichen Seite sorgten dafür, dass die Albrechtstraße schneller in Betrieb ging. 442 kW leisten die Solarmodule dort in der Spitze. Primus inter pares wird allerdings der Betrieb neben der A9 sein. „Dort werden die 3.956 Module bis zu 1,6 Megawatt Peak-

leistung haben“, freut sich Lohmann auf die nächste Einweihung. Möglich macht das – vor allem finanziell – die Volkswagen Group Retail Deutschland (VGRD GmbH). Elf Millionen Euro investiert die größte Automobilhandelsgruppe Deutschlands (10.000 Mitarbeiter, 180.000 jährlich verkaufte Fahrzeuge) in

Solarpower für alle: Im Audi Zentrum Albrechtstraße wird ab sofort Strom produziert. Für Konzept, Montage und Betrieb ist die Moon Power Deutschland zuständig (links Geschäftsführer Markus Tatzler). Hausherr an der Albrechtstraße ist Martin Lohmann (2.v.li.). Daneben freuen sich Peter Modelhart (ganz rechts), Sprecher der Geschäftsführung der Volkswagen Group Retail Deutschland (VGRD GmbH) und der VGRD-Geschäftsführer der Region Süd, Jörg Kamenz. Foto: VGRD

Photovoltaik-Anlagen und die dazugehörige Infrastruktur. Peter Modelhart ist Sprecher der VGRD-Geschäftsführung und skizziert die ehrgeizigen Pläne der VGRD: „München ist der 19. Standort, an dem wir Strom produzieren. Genau dort, wo die Menschen sind. Am Ende werden es 26 PV-Anlagen sein, die so viel Energie herstellen wie 1.600 Haushalte täglich brauchen.“ Die Händlergruppe des Volkswagen Konzerns will bis Ende 2030 seine CO2-Emissionen um 30 Prozent reduzieren, die Stromproduktion ist ein wichtiger Schritt dazu. Im Audi-Zentrum können alle Münchner ihr Auto mit Strom betanken, unabhängig von der Ladekarte, dank einer neuen Software. Acht Ladepunkte, darunter zwei High Power Charger mit 150 kW und 300 kW der Firma Moon Power stehen dafür zur Verfügung. rdf

# Alpina auf dem Gipfel

Zum Abschied ein Rekord-Auto: Ausfahrt im B5 GT, dem stärksten Fünfer aus Buchloe

Ausverkauft, noch bevor sie in den Handel kommen. Porsche macht es mit seinen Sonder-Editionen, zuletzt der Dakar und jetzt S/T – aber auch die feinen Autoschneider aus Buchloe, die Alpinas, haben das drauf. Der B5 GT und damit der letzte echte Fünfer von Alpina, bevor die Markenrechte ab 2026 an BMW übergehen, war in Windeseile weg. Müssen wir dem Auto nachtrauern? Testfahrt auf dem Formel-1-Kurs von Zandvoort.

Mit diesem 250 Alpina GT ist Schluss. Zum neuen Fünfer, der demnächst in den Handel geht, wird es keinen Alpina mehr geben. Zum Abschied zeigen die Buchloer Entwickler noch mal, was sie können und bringen mit dem B5 GT ihr stärkstes Serienmodell aller Zeiten. 634 PS und damit 14 mehr als der normale B5, dazu 850 Newtonmeter Drehmoment (plus 50 Nm) – das lässt den Connoisseur mit der Zunge schmalzen. Zehn Mal rechts, vier Mal links, Düne auf, Düne ab, 4.259 Meter lang. Das ist Zandvoort. So nah am Meer, dass man auf den Tribünen die Nordsee-Luft schmecken kann. Wir dürfen 634 Pferde gleichzeitig lospreschen lassen. Auch wenn die Beschleunigung mit 3,2 Sekunden von 0 auf 100 und 10,2 Sekunden von 0 auf 200 km/h brachial klingt, der Alpina-Fünfer bringt sie trotzdem ziemlich kultiviert auf die Straße. Machtvoll zwar, aber immer noch gentlemanlike, wie man das von den Buchloern so gewöhnt ist.

Ab 2.000 U/min liegen schon 800 Newtonmeter (Nm) Drehmoment an, dann steigt es auf 850, erst ab 5.000 U/min fällt es wieder ab. Damit fährt der B5 GT sehr lange auf einem sehr machtvollen Niveau. Von daher ist es schon fast ein Kinderspiel den ehemaligen Formel-1-Kurs entlangzuschneiden. Auf der Straße macht das noch mehr Spaß, weil man jederzeit spürt: Dieses Auto hat ein unglaubliches Potenzial, man muss es ja nicht immer herausfordern. Die (All-

Ein Bild mit Symbolcharakter: Der aufgeregte Nordseehimmel über der Rennstrecke von Zandvoort passt zu den Fahrleistungen des stärksten Alpinas aller Zeiten, dem B5 GT. Foto: Alpina



rad-)Lenkung ist direkt und präzise – typisch BMW. Federn und Dämpfer harmonisieren im perfekten Zusammenspiel. Die absolute Härte wie bei einem Modell fehlt, aber ein Alpina will ja immer eines sein, ein möglichst schnelles und möglichst komfortables Langstreckenauto. Wie schlägt sich der B5 GT im Umfeld? Bei der Endgeschwindigkeit hat er, was ja auch zur Grundphilosophie von Alpina gehört, die Nase vorn. 330 km/h schafft der B5 – der AMG E63 S nur 300 km/h. Die Performance-Varianten von Audi RS6 und RS7 legen noch 5 km/h drauf, am nächsten kommt noch der Porsche Panamera Turbo S mit 315 km/h. Beim Spurt von 0 auf 100 km müssen sich die Buchloer aber knapp geschlagen geben. Da ist der Panamera mit 3,1 Sekunden einfach der Herr im Ring – der AMG hinkt mit 3,4 Sekunden geringfügig um zwei Zehntel hinterher. Der Kombi ist unwesentlich langsamer. Die Kundschaft stört das aber nicht, denn vom B5 GT gehen 190 Touring über den Ladentisch, nur 60 Exemplare werden als Limousine ausgeliefert. Für den stattlichen Preis von 145.000 Euro übrigens. Wer so viel Geld hat, der bekommt dafür nicht nur einen gut

veredelten BMW, dessen Haupteigenschaft das Understatement ist, sondern auch ein Sammlerauto, das schon nach der Auslieferung mehr wert sein wird als beim Kauf vermutlich. In den nächsten knapp zwei Jahren wird es noch weitere neue Alpinas aus dem Schwäbischen geben, ausgehend von der aktuellen BMW-Modellpalette. Parallel dazu werden die oberbayerischen Autobauer dann ihre neuen Fahrzeuge auf ihre Interpretation von Alpina trimmen. Was man so hört, soll Alpina die luxuriöse Speerspitze der weißblauen Flotte werden. Zwischen M und Rolls Royce angesiedelt. Warum der Kleinhersteller die erfolgreiche Eigenentwicklung einstellt, hat zum einen regulatorische Gründe, weil es zunehmend schwieriger wird, die Vorgaben bei Abgasen oder den Fahrassistenzsystemen zu erfüllen. Der zweite Grund dürfte aber viel entscheidender sein: Bei Elektroautos wird es zunehmend schwieriger, eigene Akzente zu setzen. Da gibt es keinen besonderen Vergaser mehr, mit dem der gerade verstorbene Alpina-Gründer Burkard Bovensiepen die Marke einst berühmt gemacht hat. Da gibt es keinen Turbolader, kein Getriebe, keinen Auspuff – und

damit entfällt ein Hauptteil dessen, was den Spaß an der Marke ausgemacht hat. Wie sieht es mit der Zukunft von Alpina aus, wenn BMW ab 01.01.2026 die Marke übernimmt? 2024 und 2025 läuft der Verkauf zunächst wie gewohnt weiter. Die Marktaussichten seien gut, lässt der Hersteller verlauten, weil es offenbar eine große Gruppe von Menschen gibt, die noch einen Originalverbrenner vom Buchloer Original haben wollen. Schon 2022 war ein Rekordjahr für die Alpina-Besitzer, die Familie Bovensiepen. Und auch 2023 soll gut ausfallen. Durch die neuen Modell B4 und D4 S sowie die 250 GT klettern die Produktionszahlen (normalerweise 2000 Stück im Jahr) auf ein Allzeithoch in der Firmengeschichte. Dass sich die Buchloer ab 2026 nur noch um Entwicklungsarbeit für BMW (langfristiger Vertrag), oder um den Ausbau der Alpina Classic nebst Restaurationen und Ersatzteilversorgung kümmern werden, ist nur schwer vorstellbar. Die Frage nach einem Sportwagen in Kleinserie, vielleicht sogar mit rein elektrischem Antrieb unter einem ganz anderen Namen, quittiert Andreas Bovensiepen mit einem Lächeln, dass der ägyptischen Sphinx alle Ehre gereichen würde. Wir werden sehen. Rudolf Bögel

### TECHNISCHE DATEN

#### Alpina B5 GT Limousine

- Motor:** 4,4-Liter-Achtzylinder Bi-Turbo
- Leistung:** 466 kW (634 PS) zwischen 5.500 und 6.500 U/min
- Drehmoment:** 850 Nm zwischen 3.500 und 5.000 U/min
- Antrieb:** 8-Gang-Automatik, Allrad
- Verbrauch kombiniert:** 11,6 l/100 km
- Beschleunigung (0 – 100 km/h):** 3,2 s / 10,2 (0 – 200 km/h)
- Kombi:** 3,4 s / 10,9 s
- Höchstgeschwindigkeit:** 330 km/h; 328 km/h (Kombi)
- Abmessungen (L/B/H):** 4,98 / 1,87 / 1,47 m
- Gewicht:** 1.980 kg
- Kofferraum:** 530 l
- Grundpreis:** ab 145.000 Euro



Jetzt

**8.000** EUR

Empfohlener  
Aktions-Rabatt<sup>1</sup>



## Der Eclipse Cross Plug-in Hybrid

\* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter [mitsubishi-motors.de/herstellergarantie](https://mitsubishi-motors.de/herstellergarantie)

**Eclipse Cross Plug-in Hybrid 4WD 2.4 Benziner 72 kW (98 PS), Elektromotoren vorn 60 kW (82 PS) / hinten 70 kW (95 PS), Systemleistung 138 kW (188 PS)** Energieverbrauch gewichtet, kombiniert 2,0l Benzin/100 km und 17,5 kWh Strom/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission gewichtet, kombiniert 46 g/km; elektrische Reichweite (EAER) 45 km, innerorts (EAER city) 55 km. **Werte nach WLTP.\*\***

\*\* Alle Angaben wurden nach VO (EG) 715/2007, VO (EU) 2018/1832 ermittelt. Der WLTP-Prüfzyklus hat den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für dieses Fahrzeug keine NEFZ-Werte und keine CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen vorliegen. **Die tatsächlichen Werte hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageinsatz etc.; dadurch kann sich der Verbrauch erhöhen und die Reichweite reduzieren.** Gewichtete Werte sind Mittelwerte bei durchschnittlichem Nutzungsprofil und täglichem Laden der Batterie. Weitere Informationen unter [mitsubishi-motors.de/eclipse-cross-plug-in-hybrid](https://mitsubishi-motors.de/eclipse-cross-plug-in-hybrid)

**1 | Unverbindlich empfohlener Aktions-Rabatt** der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg, auf deren unverbindl. Preisempfehlung, **gültig bis 31.12.2023** und nur bei teilnehmenden Mitsubishi Handelspartnern.

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

► Ihre individuellen Angebote und Aktionsrabatte erfahren Sie bei:

**Karl Radlmaier GmbH**

Putzbrunner Str. 89 ▪ 81739 München  
Tel. 089/6734900  
[www.mitsubishi.autohaus-radlmaier.de](https://www.mitsubishi.autohaus-radlmaier.de)

**Autohaus Neuried GmbH**

Forstenrieder Str. 17 ▪ 82061 Neuried  
Tel. 089/7450880  
[www.autohausneuried.de](https://www.autohausneuried.de)

**Autohaus Brand GmbH & Co. KG**

Lilienthalstr. 9 ▪ 82205 Gilching  
Tel. 08105/8814  
[www.autohaus-guenther-brand.de](https://www.autohaus-guenther-brand.de)

**Auto Huber GmbH**

Bavaria Str. 1 ▪ 82054 Sauerlach  
Tel. 08104/88940  
[www.mitsubishi.autohaushuber.de](https://www.mitsubishi.autohaushuber.de)

**Auto-Weber GmbH**

Otto-Hahn-Str. 39 ▪ 85435 Erding  
Tel. 08122/97700  
[www.autoweber-mitsubishi.de](https://www.autoweber-mitsubishi.de)

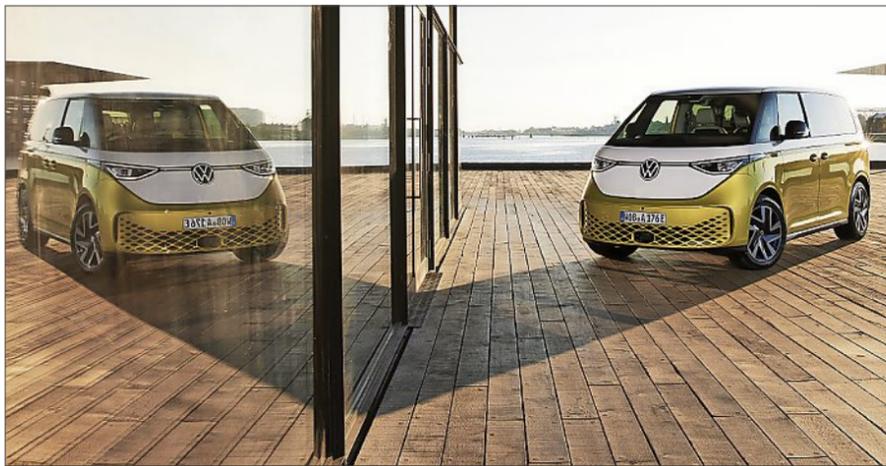
**Autohaus Gröbenzell GmbH & Co. KG**

Lena-Christ-Str. 2 ▪ 82194 Gröbenzell  
Tel. 08142/59540  
[www.autohausgroebenzell.de](https://www.autohausgroebenzell.de)

**Auto Gruber Dachau e. K**

Kopernikusstr. 23 ▪ 85221 Dachau  
Tel. 08131/321717  
[www.mitsubishi-gruber.de](https://www.mitsubishi-gruber.de)





## Spieglein, Spieglein...

Der ID.Buzz von VW ist vom Design her sicher eines der schönsten E-Autos, aber ist der neue Bus auch praktisch?

Es ist eigentlich streng verboten, was wir jetzt machen. Sich selbst zitieren ist fast so problematisch wie eine Autobiografie über sich zu schreiben. Wir tun es dennoch, weil es um nichts anderes als um die Liebe geht – und wie alles mit ihr weiterging. Im März 2022 konnten wir zum ersten Mal den ID.Buzz von VW fahren, den legitimen und elektrischen Nachfolger des legendären Bullis: „Es ist ein bisschen so wie beim ersten Rendezvous. Die Hände sind feucht, das Herz klopft. Es ist zwar nicht gerade ein Blind Date, schließlich kennt man sich schon von früher her. Die entscheidende Frage lautet: Kann die

mit zwei Einzelsitzen hinten – da bleibt dann nicht mehr viel Platz im Kofferraum, es sei denn man stapelt hochkant. Die Liebesuppe versalzen hat uns aber erst die Reichweite. Mit der 77 kWh-Batterie kommt man bei einem Test-Durchschnittsverbrauch von 23,5 kW nicht weit. 350 Kilometer vermeldete der Akku bei 100 Prozent Ladung. Gefahren sind wir dann zwei Mal und auch nicht schneller als mit Tempo 120 zum Münchner Flughafen hin und zurück. Insgesamt waren das 216 Kilometer, aber auf der Anzeige stand noch 70 Kilometer Rest. Zwei Kurzstreckenfahrten und schon wieder auftanken? Für den normalen Alltag

ist diese Reichweite unpraktisch, Überlandfahrten sind mühevoll und zeitintensiv. Und so weinen wir der alten Liebe, als sie wieder abgeholt wird, dann zwar eine dicke Träne nach, wir wissen aber auch: Diese Beziehung hätte nur im Rosenkrieg geendet. rdf



Mit dem schicken, zweifarbigen Design kann man auch das Interieur aufhübschen. Das digitale Cockpit kennt man aus der ID.-Familie. Fotos: VW

alte Liebe wieder aufflammen oder wird es ein schaler Aufguss?“ Aus der ersten Begegnung wurde damals ein heißer Flirt. Ob mehr drin ist, sogar eine dauerhafte Beziehung, versuchten wir jetzt im Alltagstest herauszufinden. Attraktiv ist der ID.Buzz auf alle Fälle. Die Leute drehen sich auf der Straße um, wenn sie den gelb-weißen Bus sehen. Ganze Grüppchen versammeln sich vor dem geparkten Auto, um das Design zu bewundern. Das schmeichelt auch dem Besitzer, Popstar-Feeling pur. Gut fürs eigene Ego, schlecht für Volkswagen. Hätte sich der ID.Buzz nämlich besser verkauft, würde er nicht mehr so auffallen im Straßen-Alltag.

Warum der E-Bulli mit dem knuffigen Gesicht kein Bestseller ist, dafür gibt es Gründe. Ganz bestimmt liegt es nicht an der Fahrkultur und Performance des Elektroflitzers. Federung, Lenkung und Beschleunigung sind so gut, dass einem gar nicht auffällt, dass der VW-Buzz mit knapp 2,5 Tonnen ein echter Koloss ist. Mit 4,70 Meter Länge ist er sogar kürzer als der neue Fünfer-BMW. Und deshalb auch kein richtiges Platzwunder. Wir hatten die Variante

### TECHNISCHE DATEN

#### VW ID. Buzz Pro

**E-Motor:** Permanent erregte Synchronmaschine an der Hinterachse  
**max. Leistung:** 150 kW (204 PS)  
**max. Drehmoment:** 310 Nm  
**Antriebsart:** Hinterrad  
**Batterie (netto):** 77 kWh  
**Reichweite:** 402 - 432 km  
**Ladeleistung AC/DC:** 11 kW / 170 kW  
**Ladedauer:** 7 std. 30 min (0 auf 100 % AC)  
 30 min von 5 auf 80 Prozent (DC)  
**0-100 km/h:** 10,2 Sekunden  
**Spitze:** 145 km/h  
**Stromverbrauch:** 20,7 – 22,0 kWh  
**Länge / Breite / Höhe:** 4,71 / 1,86 (2,12 mit Spiegeln) / 1,93 – 1,95  
**Kofferraum:** 1112 – 2021 l  
**Leergewicht / Zuladung:** 2471 / 529 kg  
**Dachlast:** 100 kg  
**Stützlast:** 50 kg  
**Anhängelast (gebr.):** 1000 kg  
**Wendekreis:** 11,1 m  
**Preis:** ab 64.581 Euro

## Beim Preis fährt Ora Cat die Krallen aus

Flott und stylisch, aber ein Schnäppchen ist das E-Auto nicht

Dieser Name! Ora, Cat – und auch noch funky. Das soll ein Auto sein? Und wer ist überhaupt dieser Hersteller: GWM, Great Wall Motors? Ein neuer Player, und kein kleiner. GWM zählt zu den zehn größten Autoherstellern in China mit einem Umsatz (2022) von 18 Milliarden Euro, das ist die Hälfte der Porsche AG.

Wie funky fährt sich die Ora Cat? Die 171 PS haben leichtes Spiel mit den 1,6 Tonnen Gewicht. Das Drehmoment ist mit 250 Nm zwar nicht herausragend, aber weil elektrisch, liegt es sofort voll an: Da schleicht die China-Katze nicht, sie setzt sofort zum Sprung an. Das animiert zum flotten Fahren – aber nur bis zu Tempo 160, dann wird abgeregelt.

Ist aber nicht wichtig, weil die Ora Cat kein Langstreckenauto ist. Dafür sorgen der Schrumpf-Kofferraum (mickrige 228 Liter) und die zu kleinen Batterien. Mit dem 48-kWh-Akku des Basismodells will man 310 Kilometer schaffen, die größere 63-kWh-Variante soll auf 420 kommen. Auf dem Papier...

Beim Laden hat die Katze Schwächen. 67 kW – mehr geht nicht. Da wird jeder Stopp zur Geduldprobe. Erst nach einer Dreiviertelstunde hat die Batterie wieder 80 Prozent Leistung. 20 Prozent abgezogen, bleiben

statt 310 nur noch 250 Kilometer Reichweite. Da man sich spätestens ab 50 km Rest eine Ladesäule sucht, schmilzt die Reichweite auf 200 km. Und wer dann noch flott unterwegs sein will, also 120 km/h auf der Autobahn, der wird feststellen, dass der Verbrauch von 16,7 auf über 20 kW steigt. Wenn es dumm läuft, ist man nach 170 Kilometern wieder am Lader. Ergo: Der Stromer ist ein typischer City-Flitzer, ein Vorstadtauto für das junge Pärchen, das den knuffigen Lifestyle-Charme der Ora-Cat liebt und das dafür auch ein wenig in die Tasche greifen will. Denn beim Preis fährt das Kätzchen die Krallen aus. 38.990 Euro werden schon beim kleinen Akku fällig. rdf



Mit seinen Kulleraugen sieht die Ora Cat ein bisschen wie der Spiegeleier-Porsche 996 aus. Gebaut wird das E-Auto in China. Foto: GWM

## Subaru BRZ - bye, bye, Baby!

Der Fernost-Boxer ist Geschichte - wir nehmen Abschied

In Afrika muss man die „Big Five“ gesehen haben: Elefant, Nashorn, Büffel, Löwe und Leopard. Als Autofan zieht man die „Big Three“ vor. Boxer-Motor, Heckantrieb, Handschalter. Alles vom Aussterben bedrohte Arten. Mit dem Subaru BRZ verschwindet jetzt wieder so ein Sportflitzer, der vor allem für sein überragendes Fahrwerk berühmt war. So schnell konnte die interessierte Klientel gar nicht reagieren: Kaum war die neue Generation des BRZ, der mit dem GR86 von Toyota identisch ist, auf dem Markt. Schon war der Boxer wieder ausverkauft. Liegt daran, dass es nur überschaubare Stückzahlen für Europa gab. Das ist so wie mit italienischen Tomaten und französischen Austern. Die besten bleiben im eigenen Land. „Aus und vorbei is – schad is, dass wahr is“ lautet ein altes bayerisches Sprichwort. Trifft auch auf den Subaru zu, der die schärferen EU-Abgasvorschriften nicht mehr erfüllen kann. Jetzt, da er im Vergleich zum Vorgänger endlich eine adäquate Motorisierung aufweist: Der Hubraum ist auf 2,4 Liter angewachsen. Das größere Triebwerk fühlt sich nicht nur erwachsener an, es bringt mit 234 PS auch mehr Power auf die Straße (34 PS mehr). Ent-

scheidender ist, dass das volle Drehmoment schon bei 3.700 Touren anliegt. Man muss den BRZ nicht mehr so plagen, bis der Schub endlich einsetzt. Und 234 PS sind ein Wort bei nur 1,3 Tonnen Gewicht. Das Sportcoupé aus dem Fernen Osten ist eine reine, vor allem finanzierbare Spaßmaschine für 38.990 Euro: präzise im Handling, leichtfüßig, aber knurrig im Ton. Da scheppert es, da rattert es und das Ganze auch noch unglaublich querdynamisch. „I werd narrisch“, jubeln wir beim Ritt durch die Kurven. So wie einst der Sportreporter Edi Finger senior, als Österreich die Deutschen mit 3:2 aus der WM schoss. Aber jetzt sind wir ja schon wieder bei einem Thema, das vom Aussterben bedroht aus. Gottseidank. rdf



Wer Querdynamik liebt, kommt beim Subaru BRZ voll auf seine Kosten. Foto: Subaru

**FAHRRADTEST**

# Wer hat's erfunden?

Mit dem 257 AMP One setzt der Schweizer Hersteller BMC auf Design und hohe Qualität – das hat seinen Preis



Schick und stilischer: Das BMC 275 macht Eindruck, wo immer es auftaucht. Fotos: Huber  
Links oben: Perfekt verarbeitet: Die Schweißnähte sind fast komplett verschliffen, die Kabel versteckt.  
Links: Kräftiger Begleiter: Der ausgereifte Bosch-Antrieb passt gut zum Charakter des 275ers.

Erfunden haben die Schweizer das E-Bike sicherlich nicht. Aber sie können sehr ordentliche Exemplare bauen. Zum Beispiel den City-Transporteur 257 Amp Al One, der, wo immer man mit ihm auftaucht, für großes Interesse sorgt. Liegt vor allem am Aussehen des elektrifizierten Citybikes. Denn BMC pflegt auch hier seinen bekannt cleanen, reduzierten Look und kombiniert ihn mit einer hochwertig wirkenden Lackierung. Powder Steel Blue heißt die Farbe auf dem Alurahmen, die Schutzbleche sind in einem auffallenden Orange gehalten. Positiv ist die makellose Verarbeitung, die Schweißnähte sind fein abgeschliffen und die Kabel aus dem Vorbau verschwinden komplett im Rahmen. Ein Übriges für den guten Gesamteindruck tut der ins Unterrohr integrierte, herausnehmbare Akku. Der Lenker sitzt relativ

tief, das ergibt eine leicht nach vorne geneigte Sitzposition, aus der heraus es sich ordentlich strampeln lässt. Ans hintere Schutzblech wurde ein filigran wirkender Packtaschen-Träger montiert, der nicht für den Langstreckeneinsatz auf schwierigem Geläuf geeignet ist. So wie das ganze Rad, denn einem Eigengewicht von ziemlich genau 20 Kilo steht ein maximales Gesamtgewicht von 120 Kilo gegenüber. Ein 90-Kilo-Reiter dürfte also sowieso nur noch zehn Kilo Gepäck dabei haben. Was nach den ersten 50, 60 Kilometern auffällt: Der Selle Royal-Sattel wurde offenbar nach dem Motto „gelobt sei, was hart macht“ ausgewählt. Wie auch das ganze Rad nicht gerade mit Komfort auftrumpft: Auf jedwede Federgabel muss man verzichten, der Elastometer-Dämpfer im Vorbau brachte bei unseren

Testfahrten keinen erkennbaren Effekt ins Spiel. Und wenn die 28-Zoll-Laufräder auf einen citytauglichen Druck aufgepumpt sind, geben sie jede Unebenheit des Straßenbelags komplett an den Menschen im Sattel weiter. Nun zu den positiveren Aspekten, dem Kilometerfressen auf glattem Untergrund. Das kann das BMC-Pedelec richtig gut, dank der guten Hardware. Installiert ist hier nämlich nicht der in vielen leichten City-E-Bikes vorkommende Heckantrieb, sondern der Bosch Performance Line CX-Mittelmotor, der seine Kraft an die Shimano Alfine 8-Nabenschaltung durchreicht. Letztere überzeugte im Test nicht immer. Bei Schaltvorgängen im steilen Geläuf verliefen sie ein wenig ruppig. Wir hätten in diesen Situationen lieber auf die ebenfalls für das 275er angebotene Kettenschaltung zurückgegriffen. Der Ak-

ku bietet eine Kapazität von 625 Wattstunden (Wh), das reicht für 100 Kilometer, wenn nicht ständig die volle E-Power abgerufen wird. Die Unterstützungsstufen des E-Antriebs werden über das Kiox-Bedienensystem sortiert, das eine ganze Reihe von Einstellmöglichkeiten und eine smarte Vernetzung ermöglicht. Die hydraulischen Tektro-Bremsen packen ordentlich zu. Was auch gut ist, denn mit dem BMC 257 ist man oft jenseits der unterstützten 25 km/h unterwegs: Auch wenn sich der E-Antrieb geschmeidig ausgeklinkt hat, geht es flott weiter. Hochwertige Materialien, gute Komponenten und eine saubere Verarbeitung haben ihren Preis. Beim BMC-Pedelec geht es um 4.999 Euro. Das ist angesichts des bescheidenen Fahrkomforts und der eingeschränkten Nutzbarkeit eine Menge Geld. Rudolf Huber

## Der vollelektrische Kia EV6 GT.

Sofort verfügbar!

mtl. leasen<sup>1</sup> für  
**€ 556,00**

Kia EV6 GT Elektromotor, 430 kW, AWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS)\*

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV6 GT Elektromotor 430 kW, AWD (Strom/Reduktionsgetriebe) 430 kW (585 PS) schon für € 556,46 monatlich<sup>1</sup>

Hauspreis	€ 73.969,99	48 mtl. Leasingraten	€ 556,46
Sonderzahlung	€ 10.000,00	Gesamtbetrag:	€ 36.869,54
Laufzeit in Monaten:	48	Effektiver Jahreszins	6,92 %
Gesamtleistung:	40.000 km	Gebundener Sollzins p.a	6,84 %

\*Kia EV6 GT Elektromotor, 430 kW, AWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert 20,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse A+++ . Bis zu 424 km Reichweite<sup>2</sup>



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

Landsberger Str. 432 | 81241 München  
Tel: 089/ 45 24 25 -74 | www.kia-schmid-muenchen.de

<sup>1</sup> 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 unabhängiger Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Im Angebot ist die Hersteller-Innovationsprämie in Höhe von € 2.677,50 bereits berücksichtigt worden, zzgl. € 1.150,- Überführung. Die Zulassungskosten werden separat berechnet. Alle Preise inkl. gesetzlicher MwSt. Der Erwerb (Kauf oder Leasing) von vollelektrischen Fahrzeugen wird in Deutschland durch den BAFA Umweltbonus gefördert. Die Höhe und Berechtigung zur Inanspruchnahme des Umweltbonus inkl. „Innovationsprämie“ sowie sämtliche Zuwendungsvoraussetzungen für die Beantragung des Bundesanteils sind auf der Website des BAFA sowie in der über diese Website abrufbaren Förderrichtlinie geregelt (<https://www.bafa.de>). Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der „Innovationsprämie“ bzw. des Umweltbonus. Der Erhalt des Bundesanteils erfolgt vorbehaltlich einer positiven Entscheidung des Antrags durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Der Umweltbonus endet mit Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Fördermittel, laut der aktuellen Förderrichtlinie spätestens jedoch am 31.12.2023.  
<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern ([www.dat.de](http://www.dat.de)), unentgeltlich erhältlich ist. Irrtümer, Änderung und Zwischenverkauf vorbehalten. Aktion gültig solange der Vorrat reicht.

V O L V O



## Der neue Volvo EX30.

Unser kleinstes SUV aller Zeiten.

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

Jetzt bei uns bestellen.

Avalon Premium Cars GmbH

Moosacher Str. 56  
80809 München

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