

mobile *faszination*

Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 8 · August 2022



Mit dem Taigo im Trend

VW will mit fünften SUV jung werden



Phänomen Cupra

Chefdesigner erklärt, warum die Marke fasziniert



Gewinnen Sie eine Wallbox

So kann man ganz bequem daheim aufladen



Gas tanken,
Spar-Apps,
alternative Antriebe

KOMMEN WIR SO AUS DER ENERGIE- KRISE?



Andere Länder, andere Strafen

Tempolimit, Umweltzonen - hier wird es im Urlaub teuer

Messe startet in Hannover

Nutzfahrzeug-IAA: Auch die Brummi-Branche denkt um

Große Klappe, viel dahinter

So gut ist der neue Opel Astra Sports Tourer geworden

FREIHEIT AUF VIER RÄDERN

LIEFERBAR IM 4. QUARTAL 2022!



FORD RANGER XLT DOPPELKABINE

2,0l EcoBlue, 125 kW (170 PS) Benzin, u.a. mit 10-Gang-Automatikgetriebe, Allrad, u.a. mit elektr. Außenspiegel, beheizbare Frontscheibe, Nebelscheinwerfer, Kühlergrill im Chrom-Dekor, Geschwindigkeitsregelanlage, Scheinwerfer-Assistent mit Tag/Nacht-Sensor, Fahrspurhalteassistent, Klimaanlage, Multifunktions-Lederlenkrad, Verkehrsschild-Erkennungssystem, u.v.m.

Bei uns schon ab mtl.

€ **449,-**¹

Verbrauchswerte nach WLTP* in l/100km: kombiniert 9,4, niedrig: 11,9, mittel: 9,2, hoch: 8,3, sehr hoch: 9,5;
CO₂-Emissionen (kombiniert): 311-217 g/km (kombiniert)

Anschaffungspreis inkl. Fracht	47.232,35 €
Leasing-Sonderzahlung	0,00 €
Laufzeit	48 Monate
Gesamtleistung	40.000 km
voraussichtl. Gesamtbetrag ^{2,3}	21.552,00 €
Frachtkosten ²	1.190,00 €
Zulassungskosten ²	150,00 €



Automobilforum
Kuttendreier
Just drive!

Automobilforum Kuttendreier GmbH

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

www.kuttendreier.de  

Wir sind für mehrere bestimmte Darlehensgeber tätig und handeln nicht als unabhängiger Darlehensvermittler. 1) Ein Leasing-Angebot (Vertragstyp Kilometerabrechnung) der Ford Bank GmbH, Henry-Ford-Str. 1, 50735 Köln für Privatkunden über noch nicht zugelassene, berechnete Ford PKW-Neufahrzeuge. 2) Die Zulassungs- und/oder Überführungskosten werden separat in Rechnung gestellt. 3) Summe aus Leasing-Sonderzahlung und mtl. Leasingraten. Zzgl. ggf. Mehr- oder Minderkilometer sowie ggf. Ausgleichsbeträge für etwaigen übermäßigen Fahrzeugverschleiß; Finanzleasingrate: Kuga Mehrkilometer 0,113 €/km, Minderkilometer 0,068 €/km. Ranger Mehrkilometer 0,113 €/km, Minderkilometer 0,068 €/km.

Beispielfoto eines Fahrzeuges der Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges können vom Angebot abweichen und sind nicht Bestandteil des Angebotes.

*Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 hat das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das bisherige Prüfverfahren, ersetzt. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Die angegebenen Werte dieses Fahrzeugtyps wurden anhand des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt. Alle Angaben vorbehaltlich Irrtum, Änderung und Druckfehler.

EDITORIAL

VERKEHRSRECHT



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

Liebe Leser und Leserinnen,

nicht nur beim Heizen – auch bei der Mobilität wird es aufgrund der Energie-Krise immer teurer. Ölkonzerne und Raffinerien machen gerade Kasse auf unsere Kosten. Dabei ist Öl nicht knapp, an den Märkten gehen die Preise sogar zurück. Wieder mal zeigt sich: Das Bundeskartellamt ist ein zahloser Tiger. Aber wir Verbraucher sind nicht machtlos. Wir können durch unser Verhalten viel bewirken. Zum Beispiel das Auto auf Gas umrüsten, oder eine der vielen Tank-Apps nutzen (S. 4+5). Oder gleich auf alternative Antriebe wie E-Autos umstellen. Dazu braucht es erstens ein entsprechendes Fahrzeug und zweitens eine Wallbox für die heimische Garage. Letztere können Sie bei uns gewinnen (S. 19). Aber nicht nur beim privaten Verkehr muss umgedacht werden: Bei der Nutzfahrzeug-IAA wird es darum gehen, Laster und Logistik für die Zukunft fit zu machen (S. 18+9). Wie man den Transport auf der letzten Meile umweltfreundlich gestalten kann, das zeigt der Fahrradhersteller molco (S. 16), was übersetzt so viel wie magische Fahrt bedeutet. Magisch ziehen auch die niedlich aussehenden Mini-Laster von X-Bus (S. 6) die Blicke auf sich. Mit dem Mofa fing das mobile Leben ja für viele an. Warum also nicht wieder umsteigen für kleine Fahrten im Nahverkehr (S. 14+15)?

Ihr Rudolf Bögel

Impressum

Verlag: Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8 · 81677 München
Produktmanagement: Christine Sindl
Anzeigen: Benjamin Czesch (verantwortlich)
und Christine Tolksdorf,
Süddeutsche Zeitung GmbH,
Anschrift wie Verlag
Anzeigenberatung:
Telefon (0 89) 21 83 - 87 84
Texte: Rudolf Bögel (verantwortlich)*
Kontakt: mobile-faszination@sz.de
Titelfotos: X-Bus, Volkswagen, Cupra,
Mitsubishi, CIP-Group/molco, Aral, Cake,
Mehr-Tanken-App
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutscher Verlag
Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
*freie Mitarbeit

Von Dränglern und Kriechern

Wie lange darf man auf der Mittelspur fahren, ohne zu überholen, und müssen andere das hinnehmen?

Eines der größten Ärgernisse für viele Autobahnbenutzer sind notorische Links- oder Mittelspurfahrer. Sie scheinen das Rechtsfahrgebot der Straßenverkehrsordnung nicht verstanden zu haben. Oder sie ignorieren es bewusst, schimpfen andere Verkehrsteilnehmer. Deren Wut entlädt sich dann häufig in zu dichtem Auffahren und Drängeln, (Licht-)Hupen oder Rechtsüberholen. Dabei fühlen sich die „Verkehrserzieher“ meist völlig im Recht. Damit liegen sie falsch, so Experten. Denn all das ist strafbar.

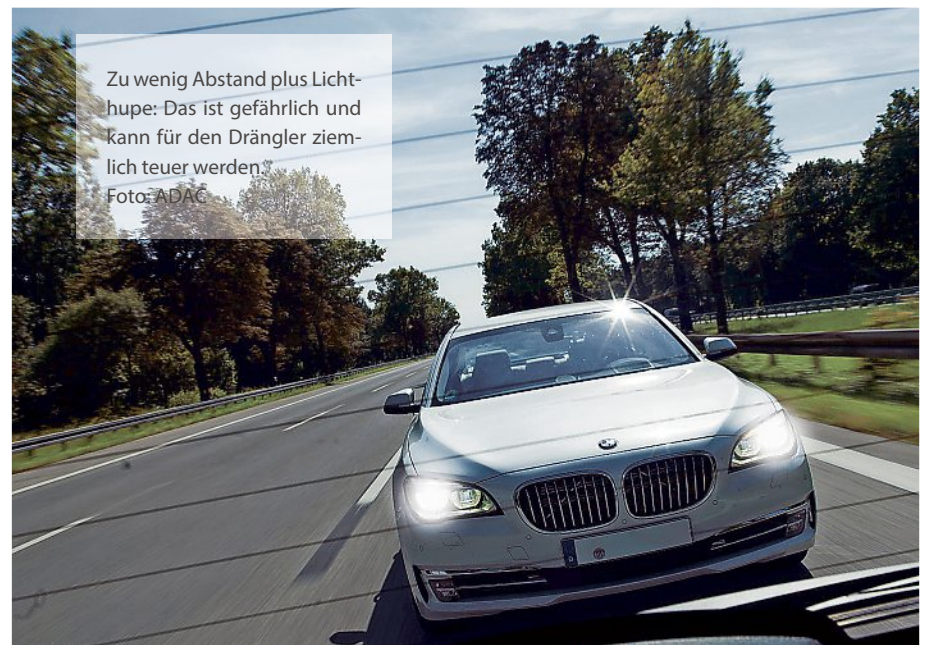
Was für längeres Fahren auf der mittleren von drei Autobahnspuren nicht immer gilt. Denn grundsätzlich erlaubt der Gesetzgeber, auf einer dreispurigen Schnellstraße den mittleren Fahrstreifen zum Überholen von langsameren Fahrzeugen zu benutzen. Beim Ausscheren auf die Mittelspur haben sich die Autofahrer zu vergewissern, dass sie dort keinen schnelleren Verkehrsteilnehmer hinter sich behindern. Gegebenenfalls haben sie zu warten, bis das schnellere Fahrzeug vorbeigefahren oder auf die linke Spur gewechselt ist.

Doch: Muss nach dem Überholen sofort wieder nach rechts eingeschert werden? Nicht unbedingt: Laut Straßenverkehrsordnung dürfen Autofahrer länger auf der Mittelspur der Autobahn verweilen, wenn rechts „hin und wieder“ langsamere Fahrzeuge unterwegs sind. Diese Ausnahme soll das Risiko von allzu häufigen Spurwechseln reduzieren.

Was aber versteht der Gesetzgeber konkret unter „hin und wieder“? Diese Frage hat das Oberlandesgericht Düsseldorf so beantwortet:

Wenn ein Fahrer nach einem Überholvorgang mindestens 20 Sekunden mit gleichem Tempo auf der rechten Spur weiterfahren kann, muss er wieder dorthin wechseln. Das

rechte Spur nicht befahren wollen. Warum auch immer! Dann erhöhen sie massiv die Wahrscheinlichkeit von Staus und steigern das Unfallrisiko. Deshalb raten Verkehrsex-



bedeutet, dass sich ein Autofahrer nicht in die kleinste Lücke in der Fahrzeugkette auf dem rechten von drei Autobahnfahrstreifen hineinquetschen muss. Er darf aber auch nicht andere Verkehrsteilnehmer behindern oder gar gefährden. Genau das ist aber oft der Fall, wenn sich etwa Links- oder Mittelspurkriecher mit kaum langsameren Fahrzeugen auf dem rechten Fahrstreifen ein „Elefantenrennen“ liefern oder partout eine weithin freie

perten und Verkehrsclubs, auf Autobahnen möglichst rechts zu fahren.

Wie beurteilen Sie, liebe Leserinnen und Leser der „Mobile Faszination“, die Lage auf den deutschen Autobahnen? Sind Sie Opfer von üblen Dränglern oder fühlen Sie sich durch chronische Linksfahrer behindert? Dann schreiben Sie uns doch gerne – am besten per E-Mail an folgende Internet-Adresse: mobile-faszination@sz.de

hu

Andere Länder, andere Strafen

Tempolimit, Umweltzonen, Warnwesten-Pflicht und Tagfahrlicht:
Im Ausland 20 km/h zu schnell kosten schon mal 480 Euro

Tempolimit, Tagfahrlicht oder Umweltzonen – in einigen Ländern gelten andere Verkehrsvorschriften als in Deutschland. Gerade zur Ferienzeit können Verstöße die Urlaubskasse teilweise stark belasten. Der ADAC rät daher, sich vorher mit den im Zielland geltenden Regeln vertraut zu machen. Oft drohen im Ausland hohe Strafen. Teuer wird es beispielsweise in Norwegen. Wer hier mit etwa 20 km/h zu schnell unterwegs ist, muss mit Bußgeldern ab 480 Euro rechnen.

Auch in Italien, in der Schweiz (je ab 170 Euro) und in Großbritannien (ab 115 Euro) kann es teuer werden. In zahlreichen europäischen Ländern muss auch tagsüber auf allen Straßen das Abblendlicht eingeschaltet werden. Wer sich nicht daran hält, dem drohen zum Teil hohe Bußgelder. Eine ganzjährige Pflicht auf allen Straßen gilt zum Beispiel in Dänemark. Bei Verstößen werden 1000 Kronen (ca. 135 Euro) fällig. Auch in Estland (ca. 190 Euro) oder Norwegen (ca. 195 Euro) kann es teuer werden. In Italien

gilt auch eine Lichtpflicht, allerdings nur auf Autobahnen und außerorts. Ein Verstoß kann ein Bußgeld ab 42 Euro nach sich ziehen.

Umweltzonen gibt es nicht nur in Deutschland, sondern zum Beispiel auch in vielen französischen Städten wie Paris, Grenoble und Lyon. Wer dort fährt, der benötigt die so genannte „Crit'Air“-Vignette, die sichtbar am Auto angebracht werden muss. Die deutsche Plakette reicht nicht aus. Bestellen kann man sie online, sie kostet 4,51 Euro zzgl. Versandkosten. In Belgien gibt es Umweltzonen zum Beispiel in Antwerpen und Brüssel. Verstöße gegen die Vorschriften werden dort mit einem Bußgeld zwischen 150 und 300 Euro geahndet. Rauchverbot im Auto? Das gibt es tatsächlich, zum Beispiel in Belgien und Frankreich. Hier drohen bei Verstößen, wenn sich im Auto Personen unter 18 Jahren aufhalten, Bußgelder ab 130 Euro, warnt der Automobilclub. In Griechenland kann es noch teurer werden: Wenn sich Kinder unter zwölf Jahren im Fahrzeug befinden, droht bei Zuwiderhandlung ein Bußgeld von bis zu 1500 Euro.

aum



MOBILITÄTS-KRISE

MOBILITÄTS-KRISE

Mit Autogas gegen die Benzin-Abzocke?

LPG ist deutlich günstiger. Das kostet die Umrüstung eines Fahrzeugs

Autos mit Gasantrieb haben sich nie durchgesetzt, obwohl diese Alternative sowohl unter Umwelt-, als auch unter Kostenaspekten einiges zu bieten hat. Mit mehr als 6.000 Flüssiggas-Tankstellen existiert ein dichtes Netz

in Deutschland und der Tankvorgang ist ähnlich schnell wie bei Benzin oder Diesel. Und für die derzeitige geopolitische Lage das Beste: Die Versorgung ist vollkommen unabhängig von Gaslieferungen aus Russland und damit gesichert!

Benzin wird immer teurer - wäre es da nicht schön, die Tankkosten deutlich reduzieren zu können? Mit Autogas, auch bekannt unter dem Kürzel „LPG“ (Liquefied Petroleum Gas) ist das tatsächlich möglich: Der Preis für einen Liter Super E5 lag laut dem Vergleichsportal „Mehr-Tanken“ am ersten August in München bei etwa 1,85 Euro, während man für einen Liter LPG rund 0,95 Euro bezahlen musste. Die Fahrtkosten halbieren sich mit Flüssiggas-Antrieb aber nicht automatisch um etwa die Hälfte. Denn: LPG hat einen um etwa 25 Prozent geringeren volumetrischen Heizwert als Benzin, weshalb der Verbrauch nach ADAC-Angaben je nach Fahrzeugmodell und Fahrweise zwischen zehn und 30 Prozent höher liegen kann. Dennoch bleibt unter dem Strich eine deutliche Ersparnis, die besonders für Vielfahrer interessant ist. Darüber hinaus tut man mit dem LPG-Antrieb auch etwas für die Umwelt, denn der CO₂-Ausstoß verringert sich in der Regel um gut zehn Prozent und der Feinstaubanteil sogar um bis zu 99 Prozent.

Flüssiggas ist quasi ein „Abfallprodukt“, das bei der Rohölförderung oder als Raffineriegas anfällt. LPG



besteht aus Propan (C₃H₈), Butan (C₄H₁₀) und Gemische beider Gase, beschreibt es der Deutsche Verband Flüssiggas e.V. (DVFG). Im Normalzustand sei es gasförmig, doch bei einem relativ geringen Druck von einem bis acht bar und Raumtemperatur werde es bereits flüssig. Damit lässt es sich einfach lagern und transportieren, denn im flüssigen Zustand ist sein Volumen um das 260-fache geringer als im gasförmigen Zustand. Aus vier Liter Flüssiggas werden so mehr als 1000 Liter brennbares Gas. Seit 2018 ist nach DVFG-Angaben sogar eine Bio-Variante auf dem Markt, hergestellt als Begleitprodukt der Erzeugung von sogenannten hydrierten Pflanzenölen (HVO), wie zum Beispiel Rapsöl. Das sogenannte biogene Flüssiggas ist eine noch klimaschonendere Alternative zum bewährten konventionellen Flüssiggas, da bei seiner Erzeugung und Verbrennung bis zu 90 Prozent weniger CO₂ anfallen.

Kann man seinen Benziner umrüsten?

Spezialtanks für die LPG-Umrüstung gibt es in unterschiedlichsten Größen für nahezu jedes Benzinmodell mit Saugrohr oder Direkteinspritzung.



Ist eine Reserveradmulde vorhanden, lässt sich der Spezialtank platzsparend darin unterbringen

„Im Prinzip kann nahezu jedes Fahrzeugmodell mit Saugrohr (MPI) oder Direkteinspritzung auf den LPG-Antrieb umgerüstet werden – die Motorleistung bleibt dabei in etwa gleich“, erläutert Pawel Jezutek, Inhaber und Geschäftsführer der auf Autogas-Umbau spezialisierten „Pawel KFZ-Werkstatt“ in München-Neuaußing. „Gerade für Vielfahrer können sich die Umbaukosten – sie liegen je nach Fahrzeug zwischen etwa 1.500 und 3.500 Euro – schnell amortisieren. Wir haben sogar eine Menge Kunden, die berichten, dass sich der LPG-Verbrauch bei gleicher Fahrweise im Vergleich zum Benzin nicht nennenswert erhöht hat, was die Amortisation beschleunigt. Nach unserer Ansicht ist eine Umrüstung für alle lukrativ, die mehr als 15.000 Kilometer pro Jahr fahren. Für die

Langstrecke ist darüber hinaus auch die Reichweitenverlängerung ein Pluspunkt, da ja weiterhin auch mit Benzin gefahren werden kann“, meint Jezutek weiter. Für den Umbau selbst wird zusätzlich zum bestehenbleibenden Benzintank ein Spezial-Gastank installiert, der idealerweise in der Mulde für das Reserverad Platz findet, aber auch Unterbodenlösungen oder Zylinderlösungen für den Kofferraum sind machbar. Der Anschluss für die Gasbefüllung ist so klein, dass er neben dem Tankstutzen untergebracht werden kann. Im Fahrzeug wird dazu noch eine Füllstandsanzeige eingebaut, mit der auch manuell vom Gas- auf Benzinbetrieb umgeschaltet werden kann. Geht das Gas zur Neige, geht der Vorgang automatisch. Die Sicherheit ist bei den

Spezialtanks nach ADAC-Angaben jederzeit gegeben: In einem Schadensfall sorgen Sicherheitsventile des unter zehn bar Druck stehenden Tanks für ein gezieltes Abblasen oder bei Hitzeentwicklung – beispielsweise bei einem Brand – für ein kontrolliertes Abbrengen der Gasfüllung und verhindern damit die Gefahr einer Explosion. Der ADAC rät, solche Umbaumaßnahmen nur von qualifizierten Fachwerkstätten ausführen zu lassen. „Serious Werkstätten können ihre Qualifikationen entsprechend nachweisen und liefern mit dem fachgerechten Umbau auch alle Unterlagen und Gutachten, die für TÜV oder Dekra sowie für die KFZ-Steuer notwendig sind“, ergänzt Pawel Jezutek.

„Der Energieträger Flüssiggas steht auch künftig versorgungssicher und bezahlbar zur Verfügung. Insbesondere da LPG aus deutschen Raffinerien, EU-Ländern, Skandinavien und den USA bezogen wird“, sagt Jobst-Dietrich Diercks, Vorstandsvorsitzender des DVFG. 2021 wurden nach Verbandsangaben in Deutschland 3,7 Millionen Tonnen Flüssiggas verbraucht. 1,5 Millionen Tonnen davon waren demnach Importe. Die Lieferungen erreichen die fünf deutschen Importterminals entlang des Rheins überwiegend aus Holland und Belgien per Schiff und auf Schienen. Auch das Seehafen-terminal Brunsbüttel bezieht LPG aus internationalen Quellen vor allem auch aus den USA.

Christian Resch

Neuwagenpreise im Höhenflug

Hersteller streichen Einstiegsmodelle. Immer weniger Menschen können sich ein Auto leisten

Wer sich in der nächsten Zeit ein neues Auto anschaffen will, sollte neben den Lieferfristen auch ein wichtiges Zahlenwerk im Auge behalten: die Preisliste. Denn dort gibt es aus vielen Gründen eine sehr dynamische Entwicklung – und zwar grundsätzlich und deutlich nach oben. Neuwagen werden für immer mehr Menschen unerschwinglich. Und die wenigen noch relativ günstigen Ausnahmen bestätigen eher die Regel.

Dabei gibt es neben steigenden Einstandspreisen wegen vertuerter „Zutaten“ fürs Automobil und wegen der höheren Logistikkosten noch einen anderen Grund für zum Teil exorbitante Erhöhungen: Die Hersteller bauen die wenigen verfügbaren Chips logischerweise lieber in hochpreisige, gut ausgestattete Fabrikate ein als in schwächer motorisierte Einstiegsmodelle mit niedrigeren Gewinnmargen. Die Folge: Die Basisversionen wurden vielerorts kurzerhand gestrichen. Zum Teil schmücken sie zwar noch die in immer schnellerer Folge aktualisierten Preislisen – aber mit einem diskreten, kleinen Sternchen. Zu dem erfährt der geneigte Kunde dann in der Fußnote: „Diese Ausstattung ist derzeit nicht konfigurierbar und bestellbar“.

Ein paar Beispiele gefällig? Aber gerne. Fangen wir doch mal mit dem Kleinsten von Opel an, mit dem Corsa. Der kostete zum Marktstart Ende 2019 ab 13.990 Euro. Beim aktuellen Blick in die Preislise müssen Interessenten erst einmal kräftig durchatmen: Real bestellbar ist der Rüsselsheimer Kleinwagen erst ab 20.440 Euro, dafür bekommt man den 75-PS-Motor und die zweite Ausstattungsstufe „Elegance“. Theoretisch gibt es auch noch einen um 280 Euro „billigeren“ Corsa – der sogar mehr Power bietet. Allerdings ist der 100-PS-Benziner als „Edition“ laut Opel „vorübergehend nicht bestellbar“. Wer den zweitstärksten Corsa will, muss also mindestens 22.320 Euro ausgeben. Machen wir eine Stufe drüber weiter. Der neue Astra fuhr im Ok-

tober 2021 zum Einstiegspreis von 22.465 Euro vor, seinerzeit noch in der Basisversion „Edition“. Die hat Opel mittlerweile komplett gestrichen, der erschwinglichste 110-PS-Benziner kostet mittlerweile – analog zum Corsa – als „Elegance“ mindestens 26.650 Euro. Damit ist er aber tatsächlich noch einen Tick erschwinglicher als der Namensgeber der Golfklasse. Der Golf 8 war bei seinem Start im Dezember 2019 noch zum Grundpreis von knapp 20.000 Euro (90 PS, Handschalter) angetreten. Inzwischen müssen Neuwagen-Finanzierer ihre Kreditlinie aber deutlich aufstocken: Unter 29.560 Euro geht gar nichts mehr, dafür gibt es den 1.5 TSI (130 PS) mit Life-Ausstattung. Ironie der Geschichte: Der im Prinzip teurere Mehrwert-Golf, die Kombi-Version Variant, wird aktuell günstiger angeboten als die Limousine, nämlich ab 28.800 Euro – weil es ihn noch mit dem 110-PS-Motor gibt. Auch beim BMW-Spross Mini hat sich die Preisspirale rasant gedreht. Genauer gesagt um beeindruckende 8100 Euro. Los geht es aktuell bei 27.800 Euro, vor einem Jahr wurden noch 19.700 Euro aufgerufen. Der Sprung ist leicht zu erklären: Den Kleinen gibt es nicht mehr mit Schaltgetriebe, sondern nur noch mit dem deutlich aufwendigeren und deshalb auch teureren Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Und deshalb tauchen die bisherigen Basis-Minis One First mit 75 PS und One mit 102 PS erst gar nicht mehr im Konfigurator auf. Basismodell ist deshalb der Cooper mit 136 PS, der knapp unter der 28.000-Euro-Hürde rangiert.

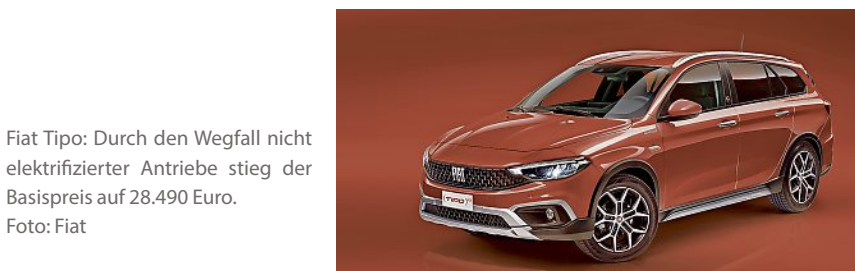
Ähnlich ist die Situation bei Ford. Dort ist beispielsweise der Puma deutlich teurer geworden, weil auch bei ihm die Einstiegsvarianten weggefallen sind. Stand das Basismodell letztes Jahr noch mit 20.800 Euro im Konfigurator, geht es im Sommer 2022 erst bei 27.400 Euro los. Dafür gibt es den Kompakt-SUV mit Dreizylinder-EcoBoost-Benziner mit 125 PS samt Mild-

Hybrid-Antrieb in der Ausstattungsvariante „Titanium“. Auch das ursprünglich zum Kampfpfeis von 47.500 Euro angebotene Elektro-SUV Mustang Mach-E erfuhr mittlerweile eine „Preis Anpassung“: Unter 56.500 Euro geht nichts mehr. Noch ein krasser Fall von Teuerung: Der Wegfall aller nicht elektrifizierten Motoren hat im Mai 2022 beim bisher relativ günstigen Fiat Tipo zu einem massiven Preissprung geführt. Der Vorgänger mit Dreizylinder-Benziner wurde noch für knapp 17.500 Euro angeboten. Inzwischen gibt es den Italiener nur noch mit 1,5-Liter-Hybridmotor und erst ab 28.490 Euro.

Ein kleiner Trost angesichts der teils explosionsartig steigenden Preise: Wer beim Neuwagenkauf mit dem Euro rechnen und in der Economy-Klasse bleiben muss, findet auch heute noch das eine oder andere Modell. Beispiel Dacia: Die rumänische Renault-Tochter hat seit dem letzten Jahr bei ihrem Einstiegsmodell Sandero vergleichsweise bescheidene 1000 Euro draufgeschlagen und bleibt mit 9600 Euro noch erkennbar unter der psychologisch wichtigen 10.000-Euro-Markierung. Knapp darüber liegt der Mitsubishi Space Star mit 10.380 Euro. Dessen Preis ist sogar um gut 600 Euro gesunken. Wobei nicht unerwähnt bleiben darf, dass die unverzichtbare Klimaanlage jeweils erst ab der zweiten Ausstattungsstufe zu haben ist. Relativ stabile Tarife attestieren Marktbeobachter der VW-Tochter Seat. Beispiel Golf-Bruder Leon: Bei ihm sind noch alle Motoren und Ausstattungsvarianten bestellbar. Etwa der Dreizylinder-Benziner mit 90 PS in der Basisausstattung „Reference“ für 22.870 Euro, das sind überschaubare 2300 Euro mehr als im Vorjahr. Anders ausgedrückt: Den Leon gibt es als Neuwagen für knapp 6700 Euro weniger als den Golf – das klingt angesichts der weitgehend identischen Basis und Technik nach einem guten Kaufargument. Rudolf Huber



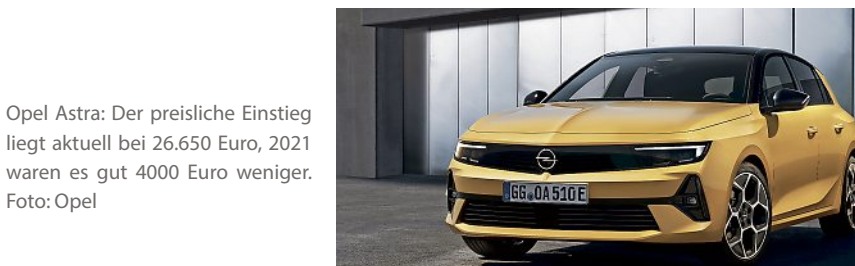
Mitsubishi Space Star: Der Japaner kostet ab 10.380 Euro, gut 600 Euro weniger als 2021. Foto: Huber



Fiat Tipo: Durch den Wegfall nicht elektrifizierter Antriebe stieg der Basispreis auf 28.490 Euro. Foto: Fiat



VW Golf 8: Unter 29.560 Euro geht gar nichts mehr – der Seat Leon ist knapp 8700 Euro günstiger zu haben. Foto: VW



Opel Astra: Der preisliche Einstieg liegt aktuell bei 26.650 Euro, 2021 waren es gut 4000 Euro weniger. Foto: Opel



Ford Puma: Statt ursprünglich bei 20.800 Euro geht es jetzt erst bei 27.400 Euro los. Foto: Ford

Diese Apps helfen beim Sparen

Tankstellen und Ladesäulen mit den besten Angeboten deutschlandweit finden

Das Smartphone-Programm „Mehr-Tanken“ gehört zu den beliebtesten Tank-Apps Deutschlands. Nun wurde sie neu gestaltet und soll mit verbesserten Suchfunktionen günstige Tankstellen und Ladesäulen noch leichter auffindbar machen. Tanken macht wegen der explodierenden Kosten trotz Rabatt einfach keinen Spaß! Dazu kommt, dass Tankstellen, selbst einer Kette, an unterschiedlichen Standorten und zu unterschiedlichen Zeiten ganz unterschiedliche Preise haben. Dabei selbst den Überblick zu behalten, ist ein Ding der Unmöglichkeit – doch dafür gibt es die sogenannten Tank-Apps. Seit 2013 sind Unternehmen, die öffentliche Tankstellen betreiben oder über die Preissetzungshoheit an diesen verfügen, verpflichtet, Preisänderungen bei den gängigen Kraftstoffsorten Super, Super E10, Diesel und Autogas „in Echtzeit“ an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe zu melden. Die Markttransparenzstelle leitet die eingehenden Preisdaten wiederum an Dienstleister weiter, die Verbraucherinformationen auf frei zugänglichen Plattformen bereitstellen. So ist es möglich, immer aktuell über die Spirit- und auch Strompreise in der Umgebung, aber auch bundesweit, auf dem Laufenden zu bleiben. Mit der offiziellen Anbindung an die Markttransparenzstelle liefert die Mehr-Tanken-App, so wie die vielen anderen verfügbaren Apps auch, Livepreise zu rund 15.000 Tankstellen und Informationen zu über 30.000 Ladesäulen deutschlandweit. Mit dem nun erfolgten Redesign soll die Suche nach dem günstigsten Literpreis noch bedienungsfreundlicher und schneller werden. Ebenfalls rückt der Ladesäulen-Bereich der App weiter in den Fokus und macht so die Suche nach der nächsten Ladesäule noch einfacher,

heißt es vom Anbieter Motor Presse Stuttgart. Das Redesign folgte nach Verlagsangaben drei Design-Prinzipien: Eine einfache und klare Navigation, Fokus auf das Relevante sowie maximal mögliche Personalisierung. Neue und verbesserte Technologien sollen die App schneller als zuvor machen. Weiterhin gibt es neue Funktionen wie die Vereinfachung des Preialarms für mehrere Spritsorten und ein Onboarding nach Neuinstallation der App. Die Suche basiert weiterhin auf dem aktuellen Standort oder durch die direkte Eingabe eines Ortes oder Postleitzahl. Der Kartenausschnitt bestimmt hierbei den Umkreis, in dem gesucht

wird. Neu ist die Speichermöglichkeit der zuletzt durchgeführten Suchen über das Plus-Icon oder das Entfernen durch das Minus-Icon. Ein Nachtmodus, der sogenannte „Dark Mode“, ist nun ebenfalls integriert: Er soll nicht nur optimal und augenscheinend für Nachtfahrer sein, sondern auch für eine längere Akkulaufzeit sorgen. Wem Mehr-Tanken weniger zusagt, findet eine Vielzahl weiterer, frei zugänglicher Apps zum Sprit-, Gas- und Strompreisvergleich für Auto und Motorrad in Internet. Auf der Webseite des Bundeskartellamts stellt die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe eine umfassende Liste über alle einschlägigen Angebote (auch Webseiten) bereit, darunter die Spiritpreise-App vom ADAC oder die ebenfalls beliebte Clever-Tanken-App. Wer im europäischen Ausland unterwegs ist, findet mit der ebenfalls kostenlosen und sogar werbefreien Pace-Drive-App einen leistungsstarken Verbündeten: Hier lassen sich die Spritpreise in Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien und Portugal miteinander vergleichen. Besitzt man eine Tankkarte, wird sie beim Suchen nach den besten Preisen berücksichtigt und die Suche lässt sich auch nach der Tankkarte filtern. Auch ans Abrechnen wurde gedacht – mit der Funktion Mobile Payment lässt es sich auf Wunsch direkt aus dem Auto heraus bequem mit dem Smartphone bezahlen. chre

Mit Apps, die aktuell die Benzinpreise vergleichen, kann man bares Geld sparen. Die Webseite des Bundeskartellamts listet viele davon auf. Foto: Hoyer



NEUE MOBILITÄT

E-Transporter im Bonsai-Format

Der XBUS präsentiert sich als modular konzipiertes Leichtfahrzeug mit günstigen Preisen



Die Produktpalette von ElectricBrands: Neben dem neuen XBUS Camper finden sich der E-Roller von NITO und die Evetta, eine elektrische Nachfahrin der Isetta der 1950er im Programm.

So hat das Leichtkraftfahrzeug (Klasse L7e) im Juli 2021 als Prototyp das Licht der Welt erblickt.

Die ElectricBrands-Macher (v.l.n.r.): Ulrich Walker, Ralf Haller, Martin Henne, Mirko Konta, Roland Maier.

Connected Car: Multifunktions-Lenkrad und Display im XBUS für Anwendungen über Apples CarPlay und Android.

Fotos: ElectricBrands



Nach rund drei Jahren Entwicklungszeit produziert der Hersteller ElectricBrands die ersten Serienmodelle des elektrischen Minitransporters XBUS. Zur Wahl stehen zwei Fahrgestelle, die sich mit insgesamt acht Aufbauvarianten unterschiedlichsten Anforderungen anpassen lassen – bis hin zum Campingmobil oder Cabrio-Transporter. Der XBUS versteht sich als e L7e-B2, das nicht Kriterien wie „höher, schneller, weiter“ folgt, sondern Nachhaltigkeit und smarte Nutzung bieten will. „Die Zeit ist reif für den XBUS“, ist sich Ralf Haller, Gründer der ElectricBrands AG, sicher. „Wenn wir auf die wachsende Verkehrsdichte schauen, können immer größere Autos nicht die Antwort sein. Wir brauchen clevere und nachhaltige Konzepte, die uns allen die individuelle Mobilität und den persönlichen Lifestyle erhalten – und das ganz ohne Abgase, dafür aber mit Komfort, Reichweite und angemessener Geschwindigkeit.“

Prinzipiell kann man für den XBUS zwei Fahrgestellvarianten wählen: die Straßenversion XBUS City oder XBUS Offroad mit mehr Bodenfreiheit. Beide Versionen sind 3,96 Meter lang, 1,64 Meter und 1,96 beziehungsweise 2,03 Meter hoch. Als Leichtfahrzeug hat der XBUS eine Leermasse von weniger als 600 Kilogramm und kann je nach aufgesetztem Modul bis zu 1000 Kilogramm Zuladung vertragen. Dabei wird bis zu drei Personen Platz geboten. Als Dauerleistung gibt ElectricBrands 20 PS (15 kW) und als „Peak-Leistung“ 76 PS (56 kW) für bis zu 1000 Newtonmeter Drehmoment und bis zu 100 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit an. Dabei soll der XBUS mit seinen acht verschiedenen Aufbauten ein echter Verwandlungskünstler sowohl für Handel und Gewerbe sein als auch ein Freizeitmobil mit Langstreckenqualitäten. Der Clou: Die verschiedenen



Aufbauten sollen sich ganz einfach und ohne Spezialwerkzeug von zwei Personen austauschen lassen.

Mit dem Modul „Fondkabine“ erhält man einen Minibus, der zwei Sitzreihen, zwei Seitentüren und eine große Heckklappe bietet. Durch Umklappen der zweiten Sitzreihe und der Beifahrersitzlehne wird diese Variante zum Raumwunder mit über drei Kubikmeter Ladevolumen. Die Variante „Kipper“ hat ein flaches Mittelmodul, das den Raum hinter der Fahrerkabine und unter der Ladefläche ausfüllt. Die offene Ladefläche kann, wie der Name schon sagt, gekippt werden. Der Raum unterhalb der Ladefläche dient dabei als Tresor für Werkzeug oder zusätzliche Akkupacks. Als Variante „Koffer“ soll der XBUS mit hohem Aufbau viel Raum für Liefersdienste auf der letzten Meile in der Stadt bieten. Mindestens zwei Europaletten finden hier Platz. Zwei weitere Varianten machen den XBUS zum Pick Up mit langer oder kürzerer Ladefläche. Auf den Freizeitbereich zielen die Versionen Cabrio und Camper: Mit abnehmbarem Dach und Heckscheibe wird

der Kleinbus zum Spaßmobil und mit zwei unterschiedlichen Camping-Modulen zum vollwertigen Wohnmobil für zwei Personen. Die Preise beginnen mit 17.380 Euro für die Basisversion und gehen bis zu 29.480 Euro für das voll ausgestattete Modell Camping. Eine besondere Rolle bei der Entwicklung spielte die möglichst hohe Reichweite. Der Verbrauch der vier Elektromotoren für den Allradantrieb liegt laut ElectricBrands bei nur fünf bis zehn kWh pro 100 Kilometer. In der Basisversion mit acht Akkupacks (10 kWh) soll so also eine Reichweite von 100 bis 200 Kilometern möglich sein, was für reine Lieferfahrten in der Stadt ausreichend ist. Manche XBUS-Varianten können mit Solarzellen auf dem Dach versehen werden, was die Reichweite um bis zu 200 Kilometern am Tag erweitern können soll. Der XBUS lässt sich darüber hinaus mit weiteren Akkupacks ausrüsten, auch nachträglich. Je nach Variante können es bis zu 24 Stück sein, die dann bis zu 45 kWh Kapazität bieten. Damit und mit Solarkraft vom Dach könne die Reichweite auf mehr als 600 Kilometer geboostert

werden. Geladen wird der XBUS entweder über 220 Volt Wechselstrom oder mit Gleichstrom über 11 kW Typ 2. Wer keine Zeit für das Aufladen verschwenden will, kann leere Akkupacks auch an bestimmten Stationen einfach austauschen lassen: Dies soll nicht länger dauern, als ein gewöhnlicher Tankvorgang.

Optisch will der XBUS mit einem „freundlichen Gesicht“, glatten Flächen und durch seine puristische Formensprache überzeugen. Erdacht hat die Gestaltung Jaroslav Yakovlev, ein in Japan lebender Designer. Seine bisherigen Stationen nach einem Designstudium in St. Petersburg und Mailand: Ferrari, Yamaha, Daihatsu und seit 2020 Subaru. „Was mich sofort fasziniert hat an Hallers Idee war, dass es nicht nur um ein Fahrzeug geht, sondern um ein Konzept mit vielen Möglichkeiten. Also musste ich die Basis und die Module so entwerfen, dass sie immer eine harmonische Einheit bilden. Und alles musste leicht sein. Deshalb die Türgriffmulden, deshalb die kleinen Rückkameras statt Spiegel. Nebeneffekt: Die Stirnfläche des Fahrzeugs verringert sich“, führt Yakovlev aus. Ein weiterer wichtiger Punkt war für ihn die Innenraumgestaltung: „Sie sehen ihr Auto ja meist von innen. Deshalb muss es einfach Spaß machen, alles anzusehen.“

„Der XBUS und unser Weg, mit einem modularen E-Fahrzeug auf den Markt zu kommen, ist einzigartig“, sagt der zukünftige ElectricBrands-Aufsichtsratsvorsitzende Ulrich Walker und fügt hinzu: „Dass diese Klasse mit diesem Produkt neu belebt wird, ist eine Riesenchance für die Mobilität der Zukunft. Die meisten Hersteller wollen immer nur größer, schneller, weiter. Wir denken aber an den Markt von morgen und sind alle davon überzeugt, dass nachhaltige, und bezahlbare Fahrzeuge zum Trend werden.“

Christian Resch

DER LAND ROVER DEFENDER ACCESS ALL AREAS



ABOVE & BEYOND



Der Land Rover Defender stellt sich jeder Herausforderung und kennt kein Unmöglich. Mit permanentem Allradantrieb und konfigurierbarer Terrain Response-Technologie lotet er Grenzen völlig neu aus. Getestet unter Extrembedingungen und in jedem erdenklichen Terrain zeigt er eindrucksvoll, dass er immer ans Ziel kommt. Der Defender. Eine Ikone. Eine Kategorie für sich.

Entdecken Sie den Defender bei uns.

AB MTL.
719,- €¹

Verbrauchswerte nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-ENVKV in der jeweils geltenden Fassung liegen nicht vor. Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen nach WLTP*: Land Rover Defender 110 D250 (Diesel) X-Dynamic SE 3.0 I AWD (Automatik) mit 183 kW (249 PS): Kraftstoffverbrauch: 9,3 l/100 km (WLTP max. komb.). CO₂-Emissionen: 244 g/km (WLTP max. komb.). Weitere Informationen und DAT-Hinweis auf landrover.de/dat

* NEFZ-Daten nicht verfügbar. Der Gesetzgeber arbeitet an einer Novellierung der Pkw-ENVKV und empfiehlt in der Zwischenzeit für Fahrzeuge, die nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) homologiert werden können die Angabe der realitätsnäheren WLTP-Werte. ¹ Ein Leasingangebot für Privatkunden mit Kilometerabrechnung: Land Rover Defender 110 D250 (Diesel) X-Dynamic SE 3.0 I AWD (Automatik) mit 183 kW (249 PS): mtl. Leasingrate: 719,- €, Barpreis: 83.878,- €, Leasingsonderzahlung: 0,- €, Laufzeit: 48 Monate, Gesamtleistung: 40.000 km, Sollzinssatz p. a. (gebunden): 1,12 %, effektiver Jahreszins: 1,12 %, Gesamtbetrag: 34.512,- €. Vermittelt für die Land Rover Financial Services, FCA Bank S.p.A. Niederlassung Deutschland, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn. In den Monatsraten sowie dem Gesamtbetrag ist eine GAP Plus+ Versicherung (Differenzkaskoversicherung) enthalten, deren Abschluss nicht Voraussetzung für das Zustandekommen eines Leasingvertrags ist. Diese unterliegt nicht der MwSt. Alle sonstigen Preise verstehen sich inkl. 19 % MwSt. Widerrufsrecht nach § 495 BGB für Verbraucher. Beispielfoto eines Fahrzeugs der genannten Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebotes. Das Angebot ist gültig bis 30.09.2022.

Emil Frey Avalon Premium Cars
Moosacher Str. 58, 80809 München
Tel.: 089 121532-100, E-Mail: info@avalon-muenchen.de
avalon-muenchen.de

NEUE AUTOS IM TEST

Große Klappe und viel dahinter

Der Opel Astra Sports Tourer ist der Liebling der deutschen Käufer und kommt im Herbst auf den Markt



Lademeister ist der Opel Astra Sports Tourer auf alle Fälle. Er bietet viel Platz, hat eine große Klappe und einen ebenen Ladeboden.

Nüchtern und modern präsentiert sich das Cockpit des Opel Astras. Die durchgehende Bildschirmlandschaft nennt sich Pure Panel. Hier gibt es Lieferschwierigkeiten.



Den neuen Opel Astra gibt es ab Herbst auch als Kombi. Der Sports Tourer will Lademeister und als Plug-in-Hybrid auch Spritsparmeister sein. Kann der populäre Kombi aus Rüsselsheim die Versprechen halten? Ein erster Fahrtstest.

„Mensch, der sieht aber gut aus!“ Der Frankfurter Paketfahrer kriegt sich fast nicht mehr ein, als er den neuen Opel Astra sieht. „Darf ich mich mal reinsetzen?“ „Echt schick“, lautet auch hier sein Urteil, „aber ich warte mit dem Kauf noch, bis der Kombi kommt.“ Das war vor ein paar Monaten bei der Vorstellung der Limousine und sagt, was die Verkaufsunterlagen untermauern. Zwei Drittel der Astra-Verkäufe fallen auf den Kombi. Schade, dass wir den Paketfahrer heute nicht per Zufall wiedertreffen. Den würden wir nämlich nur allzu gerne fragen, ob er einen Unterschied erkennt. Denn von vorne und hinten sieht der Sports Tourer so aus wie der Fünftürer. Mehr Gleichteile machen die Produktion günstig.

Wer das Heck genau vergleicht, dem fällt nach

längerem Hinsehen dann doch ein Detail auf: Bei der Limousine sitzt das Kennzeichen unten in der Schürze, beim Kombi wurde es weiter oben in der Heckklappe integriert. Der Vorteil: Dadurch konnten die Ingenieure die Kofferraumöffnung größer machen. 1,03 auf 1,03 Meter – das ist eine echte Einladung zum Einladen. Nichts anderes will der Astra Sports Tourer auch sein. Lademeister seiner Klasse. Dazu gehört ein brettebener Boden, sogar wenn man die Sitze umlegt. Und es gibt keine störende Ladekante. Selbst beim Plug-in-Hybrid (PHEV), der ja noch eine zusätzliche Batterie unterbringen muss, sind die Platzverhältnisse ordentlich. 516 - 1.553 Liter passen hinein. Und noch eine gute Idee. Wer kennt das nicht? Wohin nur mit der Leiste mit der Kofferraumabdeckung? Auch dafür haben die Opelianer eine Lösung. Sie wird im doppelten Ladeboden verstaut. Lademeister ist der Astra auch beim Platzangebot für die Passagiere. Der Kollege auf dem Fahrersitz misst 1,92 Meter. Aber alles kein Problem. Er kann den Sitz

sogar noch weiter nach hinten schieben. Luft genug für einen veritablen Basketballstar. Das Innenleben des Astras ist schick, auch wenn viel Kunststoff verwendet wurde. Feine Netzstrukturen und Leder-Imitate verleihen dem Interieur eine zurückhaltende, aber trotzdem schöne Optik. Die Mittelkonsole bietet viele pflegeintensive Klavierlack-Oberflächen. Hübsch ist auch das Pure-Panel-Pro-Display, das Infotainment-Bildschirm und Tacho-Display zu einer Einheit verschmelzt. Die Screen-Landschaft sieht am besten in Echt-Glas aus und soll wohl auch beim Astra Sports Tourer zur Serienausstattung zählen. Allerdings gibt es Lieferschwierigkeiten – und die Alternative, das Plastik-Panel, ist nicht wirklich schön. Unser Tipp: Vor der Bestellung das Problem beim Händler ansprechen, damit hinterher die Enttäuschung nicht zu groß ist. Und noch etwas aus der Meckerecke: Warum es keinen Haken für Jacke oder Jackett gibt – da kann man sich nur wundern. Ausgerechnet bei einem beliebten Außendienst-Wagen.

Bei den Motoren fährt Opel die ganze Antriebspalette auf: Konventionell mit Benzin oder Diesel. Oder gleich modern als PHEV. Der bietet mit 180 PS und 360 Nm Drehmoment zwar die beste Leistung, aber ist er auch die beste Wahl? Bei den ersten Testrunden zeigt sich:



Kaum ein Unterschied erkennbar. Links der Opel Astra Sports Tourer, rechts die fünftürige Limousine.



Der Opel Astra und seine vielen Vorgänger. Nimmt man den Kadett dazu, gibt es den Kompakwagen jetzt schon in der elften Generation. Fotos: Opel

effektiv. Am Ende unserer rund 160 Kilometer langen Testfahrt haben wir 4,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbraucht. Den Strombedarf zeigt das System nicht an, aber die Batterie ist komplett leer. Das heißt wir haben vermutlich rund 14 Kilowattstunden verbraucht, das muss man noch mit einberechnen.

Beim Verkaufspreis liegt der Plug-in-Hybrid an der Spitze. Wenn man die Umweltprämie abzieht, kostet er mit rund 32.500 Euro immer noch mehr als der 130-PS-Diesel (31.700 Euro). Konkurrenzlos steht der 110-PS-Benziner da. Die Einstiegsvariante schlägt mit nur 27.750 Euro zu Buche. Wenn die staatlichen Zuschüsse für Plug-in-Hybride gekippt werden, und davon ist auszugehen, dann wird der PHEV noch ein Stück weit teurer. Allerdings verspricht Opel schon heute, den Hersteller-Anteil von 2.250 Euro auch 2023 noch zu bezahlen.

Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

Opel Astra Sports Tourer Plug-in-Hybrid

Motor: Vierzylinder-Turbo-Benziner
Hubraum: 1598 ccm
max. Leistung: 110 kW (150 PS) bei 6.000
max. Drehmoment: 250 Nm bei 1.750 U/min
E-Maschine:
max. Leistung: 81 kW (110 PS)
max. Drehmoment: 320 Nm
max. Leistung: 133 kW (180 PS)
max. Drehmoment: 360 Nm bei 1.750 U/min
Batterie: 13,8 kWh
Reichweite elektrisch (Stadtverkehr):
 60 km (70)
Ladedauer: 2 std. 00 min. mit 7,4 kW
 (optionaler Onboard-Lader) / Wallbox
 3 std. 50 min. mit 3,7 kW (serienmäßiger
 Onboard-Lader) / AC (Wallbox)
 7 std. 00 min. mit 2,3 kW / AC
 (Haushaltssteckdose)
Antrieb: 8-Gang-Automatik, Front
 0-100 km/h: 7,7 Sekunden
Spitze: 225 km/h / 135 km/h (elektrisch)
Normverbrauch: 1,1 l / 100 km
Stromverbrauch: 14,8 kWh
CO₂-Emission: 25 g/km
Länge / Breite / Höhe: 4,64 / 1,86 / 1,44 m
Kofferraum: 516 - 1.553 l
Leergewicht / Zuladung: 1717 / 453 kg
Anhängelast (gebr.): 1.400 kg
Preis ab: 39.750 Euro
 (abzgl. Umweltprämie 32.572 Euro)

NEUE AUTOS IM TEST

Mit dem Taigo wieder im Trend?

Mit seinem fünften SUV-Modell will VW die Jugend erobern – das frische Design dazu kommt aus Brasilien

Einer geht noch, einer geht noch rein. Vielleicht hat man bei Volkswagen an diesen alten Trinkspruch des Münchner Oktoberfestes gedacht, als man den VW Taigo ins Programm aufgenommen hat. T wie Taigo. Das ist T wie Tiguan, Touareg, T-Roc und T-Cross und steht bei den Wolfsburgern für die SUV-Linie. Der eine, der noch reingeht ins Segment, kommt eigentlich aus Brasilien. Nivus heißt der dort und ist schon seit 2020 auf den südamerikanischen Straßen unterwegs.

Was bietet der Taigo, was T-Roc und T-Cross nicht haben? Zunächst einmal mehr Platz: Der Südamerikaner übertrifft den Cross um 16



Kein Allrad, deshalb ist der neue Trend-SUV Taigo von VW auch nur bedingt geländetauglich. Für den Winter reicht der Frontantrieb auch.

TECHNISCHE DATEN

VW Taigo R-Line, 1,5 TSI

Motor: 1,5 Liter Turbo-Benziner, Reihen-Vierzylinder
Hubraum: 1498 ccm
Leistung: 110 kW (150 PS) bei 5.000 – 5.500 U/min
Drehmoment: 250 Nm bei 1.500 – 3.500 U/min
Antrieb: 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe, Front
0-100 km/h: 8,3 Sekunden
Spitze: 212 km/h
Normverbrauch: 6,1 l/100 km
CO₂-Emission: 138 g/km
Länge / Breite / Höhe: 4,27 / 1,76 / 1,52 Meter
Kofferraum: 455 – 1281 l
Leergewicht / Zul: 1298 / 452 kg
Anhängelast: (gebr.) 1.200 kg
Preis: ab 33.045 Euro (Basismodell 1,0 TSI ab 20.460 Euro)

Zentimetern in der Länge und überrundet sogar den T-Roc mit immerhin vier Zentimetern. Haupt-Argument für den Taigo ist jedoch das Design, das frischer und jünger daherkommt. Der T-Roc hat beim Facelift ein wenig an Originalität eingebüßt und der T-Cross ist mehr Biedermann als Brandstifter. Wer also ein trendiges SUV-Coupé aus dem Hause Volkswagen haben will – der kommt am Taigo nicht vorbei. Zumal er in der Einstiegsvariante mit dem 1,0-Liter-Dreizylinder-Motor (95 PS) nur knapp 20.000 Euro kostet. Dreizylinder oder doch vier Zylinder? Auf diese Frage kann es nur eine Antwort geben. Weniger ist hier wirklich weniger. Da muss man schon ein sehr genügsamer Zeitgenosse sein, wenn man den 1,0 TSI wählt. Mit den 150 PS aus dem Turbo-Benziner ist man hingegen bestens aufgestellt, auch beim Start an der Ampel. Beim Anfahren reagiert der Taigo allerdings eher ungestüm, die Vorderräder



Bunte Dekoreinlagen machen das Cockpit des Taigo frischer und moderner. Gibt es ab der Ausstattung Style.

drehen leicht durch. Dafür ist das Automatikgetriebe in manchen Fahrmodi einen Tick zu lahm. Aber sonst geht der Taigo, der ja auch nur 1.300 Kilo wiegt, ab wie Schmidts Katze, auch wenn die Sprintwerte von 8,3 Sekunden von 0 auf Tempo 100 das gar nicht vermuten lassen. Dass der freche SUV aus Südamerika vom Fahrwerk her eine gute Figur macht, ist

für Volkswagen selbstverständlich. Nicht zu weich, nicht zu hart gefedert, direkt und präzise in der Lenkung, herrlich unaufgeregt. Etwas spektakulärer ist das Innenleben des Taigo. Das Cockpit lässt sich in der Ausstattungslinie „Style“ mit farbigen Dekoreinlagen zum Beispiel in „Visual green“ modern aufpeppen. Erinnert ein bisschen an die lackierten Blechteile, die es früher im Armaturenbrett beim VW Käfer gab. Das Lenkrad ist modisch abgeflacht, die Bildschirme fügen sich perfekt in die Cockpit-Landschaft ein und man hat jederzeit alle relevanten Informationen zum Fahrbetrieb im Blick. Gut, dass es zumindest auf dem Lenkrad noch echte Tasten zum Beispiel für die Lautstärke gibt. Denn auch im Taigo haben die unpraktischen Slider überall Einzug gehalten. Wie so viele Autohersteller will VW an die jungen Leute ran. Das expressive Äußere des Taigo dürfte jedenfalls genau in diese Richtung zielen. Zumindest die höherwertigen Ausstattungen „Style“ und „R-Line“ bieten hier den ein oder anderen Blickfang. Dass der SUV fürs trendige Großstadtpublikum gemacht wurde, sieht man allein schon daran, dass es keinen Allrad-Antrieb gibt. Echte Geländefahrten sind damit ausgeschlossen. Im Winter tut es freilich auch der klassische Vorderradantrieb. Der Taigo zielt auch auf die weibliche Klientel – zumindest haben wir das bei unseren Testrunden an den begehrlchen Blicken der Damenwelt ablesen können. Eine wollte sogar gleich eine Probefahrt machen („Das ist aber mal ein schöner VW!“). Wir meinen: Schick ist er schon der Taigo, wenn man ihn allerdings in seiner vollen Pracht haben will, dann ist er eher teuer. Da werden aus den 20.000 Euro Einstiegspreis dann schnell 33.000 Euro. Rudolf Bögel

Auf dem Highway ist die Hölle los

Der XB7 von Alpina dürfte vor allem die zahlungskräftige amerikanische Klientel begeistern

Bei Alpina ist es so ähnlich wie beim legendären Münchner Stenz, dem Monaco Franze. Ein bisserl (bisschen) was geht immer. Meistens sogar ein bisserl mehr. Der Sportwagenbauer aus Buchloe war und ist noch bis Ende 2025 der eigenständige Haus-Tuner von BMW. Basis ist immer das Topmodell der Serie – und oben drauf setzen die Allgäuer nicht nur ein, sondern drei M. Mehr Leistung, mehr Komfort, mehr Luxus. Das ist auch beim X7 so, dem mächtigsten SUV der Bayerischen Motorenwerke. Als M50 i ist er mit seinen 530 PS schon nicht gerade ein Waisenknabe. Aber mit dem

„bissel mehr“ holt Alpina aus dem V8-Motor jetzt 621 PS, packt 800 Nm Drehmoment auf die Achsen und wuchtet die 2,7 Tonnen aus dem Stand in 4,2 Sekunden von 0 auf 100. Da kann einem schon mal Hören und Sehen vergehen, wenn man auf das Gaspedal drückt. Selbst bezeichnet man sich bei Alpina als „Hersteller exklusiver Automobile“ – das klingt ein wenig angestaubt nach 60er Jahre, trifft aber immer noch den Kern. Wo andere bei der Leistung mit einem groben Säbel rasseln, fechten Allgäuer mit einem feinen Florett. 621 PS kann man pubertär auf die Straße bringen oder so wie Alpina. Da röhrt kein Auspuff, da rotzt kein Rohr – mit einem satten Bollern der Auspuffanlage, die mit den tiefen Tönen einer ganzen Kontrabass-Batterie arbeitet, rollt man dezent über die Autobahn.

Herr der Autobahn: Der Alpina XB7 ist ein komfortabler Cruiser, kann aber auch wie ein Sportwagen fahren. Foto: Alpina

Ein Blick auf die Kraftentwicklung zeigt die wahren Qualitäten des überarbeiteten Bi-Turbo-Triebwerks. Schon bei 2000 U/min erreicht der Motor, der im Vergleich zum Serienmodell andere Lader und ein größeres Kühlsystem besitzt, sein höchstes Drehmoment von 800 Newtonmetern (Nm) und hält dieses Niveau auf diesem Plateau bis 5000 U/min. Damit ist man jederzeit souverän unterwegs. Kultiviert präsentiert sich auch das überarbeitete Fahrwerk. Die Zweifachluftfederung lässt keine Wünsche offen. Weder in der extrem bequemen Auslegung bei Comfort+, mit der man auch lange Strecken auf der Autobahn entspannt wie in einem Business-Class-Sessel bewältigen kann. Noch im rassiermesserscharfen Sport+-Modus, bei dem sich das Niveau des Fahrwerks um 40 Millimeter absenkt, um höchstmögliche Dynamik und Wendigkeit zu erzielen.

Womit wir schon bei der dunklen Seite des 2,7 Tonnen schweren Allgäu-Flitzers sind. Sowohl CO₂-Ausstoß (311 g / km) als auch Verbrauch

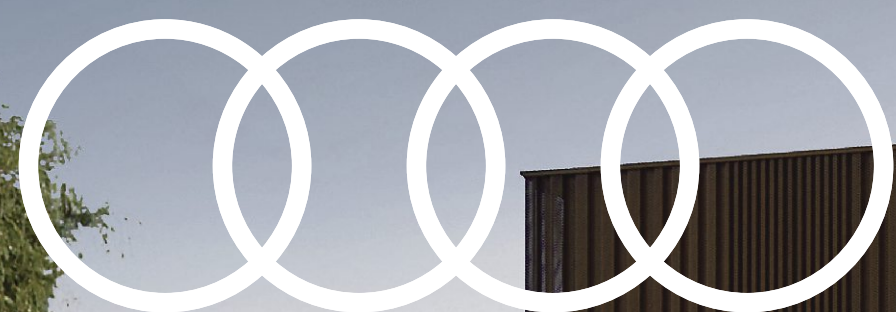
(13,7 Liter offiziell, 15,3 beim Test) weisen Werte auf, die nicht mehr so ganz in die Zeit passen. Den XB7 wird man deshalb eher selten auf deutschen Autobahnen sehen – dieser SUV ist einer für die betuchten Amerikaner und ihre Highways. rdf

TECHNISCHE DATEN

Alpina XB7

Motor: V8 4,4-Liter-Benziner
Hubraum: 4.395 ccm
Maximale Leistung: 457 kW/621 PS bei 5.500 – 6500 U/min
Maximales Drehmoment: 800 Nm bei 2.000 bis 5.000 U/min
8-Gang-Sportautomatik, Allradantrieb
0-100 km/h: 4,2 s
0-200 km/h: 14,9 s
Spitze: 290 km/h*
Normverbrauch: 13,7 l/100 km*
CO₂-Emission (WLTP): 311 g/km*
Länge / Breite / Höhe: 5,15 / 2,00 / 1,80 Meter
Kofferraumvolumen: 750 – 2120 l
Leergewicht (zul): 2655 (710) kg
Anhängelast (gebr.): 3500 kg
Preis: ab 158.900 Euro
 *gilt nur in Verbindung mit den 21-Zoll Reifen





Einsteigen leicht gemacht.

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

Audi Gebrauchtwagen :plus

Ihre Gebrauchtwagen :plus Vorteile im Überblick:

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

Ein attraktives Finanzierungsangebot:

z. B. Audi A6 Avant 40 TDI quattro, S tronic

EZ: 13.08.2021, Gesamtfahrleistung: 16.062 km

Mythossschwarz Metallic, Matrix LED-Scheinwerfer und LED-Heckleuchten mit dynamischen Blinklicht, Ambiente-Lichtpaket, Panorama-Glasdach, Privacy-Verglasung, Lederlenkrad im 3-Speichen-Design mit Multifunktion plus und Schaltwippen, Sitzheizung und Sitzbelüftung vorn, 4-Zonen-Komfortklimaautomatik, Audi sound system, Audi virtual cockpit plus, Audi connect Navigation & Infotainment, MMI Navigation plus mit MMI Touch response, Audi connect Notruf & Service mit Audi connect Remote & Control, kamerabasierende Verkehrszeichenerkennung, Audi pre sense rear, front und basic, Audi adaptive cruise control, Anschlussgarantie 3 Jahre, max. 100.000 km u. v. m.

Leistung:	150 kW (204 PS)
Leasing-Sonderzahlung:	€ 5.500,-
Laufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km

36 monatliche Leasingraten à

€ 399,-

Ein Angebot der Audi Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Für Verbraucher besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht.

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.: 0 81 65 / 40 38 99 85

HINTERGRUND

Sie ist erst vier Jahre alt und damit eine der jüngsten Automarken. Im VW-Konzern sogar die jüngste. Erst 2018 nabelte sich Cupra von Mutterkonzern Seat ab. Bis heute haben die sportlichen Spanier fast 200.000 Fahrzeuge ausgeliefert und den Umsatz auf 2,2 Milliarden Euro gesteigert. Die beiden eigenständigen Modell Formentor und der rein elektrische Born haben nicht nur viele Käufer gefunden, sondern das erreicht, was alle Hersteller wollen, die jüngeren Kunden. Wie erklärt sich das Phänomen Cupra?

Der Geschäftsführer Deutschland der Seat GmbH, Bernhard Bauer, sagt dazu: „Wir haben einfach den Zeitgeist getroffen. Das stylische Logo, das hochwertige Design, so stechen wir aus der Masse heraus.“ Designchef Jorge Díez will mit den Cupras positive Emotionen wecken, alle Sinne ansprechen, provokant und unkonventionell sein. Vielleicht ist es das, was junge Menschen anzieht. Auch auf dem deutschen Markt hat die Marke Erfolg. „In der Tat haben uns viele in der Branche anfangs belächelt“, so Bauer, „Während andere Unternehmen ihre Kräfte bündelten, gründete Seat eine neue Marke.“ Schon 2021 erreichte man 1,2 Prozent Marktanteil, fast jedes dritte verkaufte Auto der Spanier war ein Cupra.

Wohin die Reise geht? Die Ansprüche jedenfalls sind hoch. „Unser Ziel ist es, mittelfristig 500.000 Autos pro Jahr auszuliefern“, sagt Cupra-Chef Wayne Griffith. Dabei will man von Barcelona aus in neue Märkte und Segmente vordringen. Drei neue Modelle sollen bis zum Jahr 2025 kommen. Terramar, Tavascan und Urban Rebel – das Trio ist selbstverständlich elektrifiziert. Der Terramar wird eine Plug-in-Hybrid-SUV sein. Der Verkauf einer halben Million Autos ist ambitioniert. Damit würde man sogar die einstige Muttergesellschaft übertreffen. Und damit den angeschlagenen Hersteller vielleicht sogar retten. Denn Seat ist die einzige VW-Tochter, die 2020 und 2021 rote Zahlen geschrieben hat.

Rdf

Bei Cupra gibt es keine Showrooms, man nennt sie im besten Understatement nur Garage. Vier davon gibt es in München. Die prominenteste Garage residiert am Odeonsplatz gleich gegenüber von Mercedes. Am Frankfurter Ring wurde erst im Frühjahr ein neuer, kleiner Glaspalast für die Marke eröffnet. Eine weitere Garage ist am Schatzbogen entstanden. Betreiber der Cupra-Garagen ist die Auto & Service PIA GmbH, am Odeonsplatz ist auch Cupra selbst beteiligt.

Das Phänomen Cupra

Die jüngste Marke im VW-Konzern will 500.000 Autos pro Jahr ausliefern

Driften auf Asphalt – dafür hat der Cupra Formentor VZ5 sogar ein eigenes Fahrprogramm. Erlaubt aber nur auf abgesperrten Strecken. Foto: Cupra

„Design darf auch mal provozieren!“

Im Interview erklärt der Chef-Gestalter Jorge Díez, wann ein Cupra wie ein Cupra aussieht

Er gibt den Autos ein Gesicht. Seit über 20 Jahren ist Jorge Díez als Designer tätig und hat Ikonen wie Audi TT (zweite Generation), den A7 oder den ersten SUV von Seat, den Ateca, auf die Räder gestellt. Als Designchef prägt er auch die neue Marke Cupra.

Mobile Faszination: Wie designt man den perfekten Cupra?

Jorge Díez: Der Schlüssel sind die Proportionen. Sie müssen perfekt sein. Cupra kommt ja aus dem Rennsport. Da darf man ruhig die Muskeln im Blechkleid sehen. Und starke Schultern. Die Linien erinnern an die Silhouette eines Hais. Cupra drückt Stärke aus mit einem skulpturalen Body. Glatte Flächen und runde Formen – das wäre nicht Cupra.

Geheimnisvoll ist der Name ja schon. Kommt die Abkürzung von Cup Racer oder doch von der Farbe Kupfer, das ja das durchgehende Farbmotto bei allen Cupra-Modellen ist?

Der Name Cupra leitet sich von „Cup Racing“ ab und unterstreicht die Performance unserer Fahrzeuge. Rennsport ist Teil der Cupra-DNA.

Wie sind Sie auf die Farbe Kupfer gekommen?

Sie geht auf den wunderschönen Sonnenaufgang in Barcelona zurück. So leuchtet der Himmel nur im Stadtviertel Born während der Morgenstunden. Wir kommen ja aus Barcelona. Die Stadt und die Menschen mit ihrem ganz speziellen Way of Life haben Einfluss auf unser Design. Barcelona ist einfach anders, das sieht man schon an der Kunst und an der Architek-

tur. Die Menschen hier sind dynamisch und sehr expressiv. Und das findet man auch in den Cupra-Modellen.

Was muss ein Cupra zum Ausdruck bringen?

Mit dem Auto ist es wie bei Menschen, man schaut sich in die Augen und dann entscheidet sich in den ersten sieben Sekunden, ob man sich mag oder nicht. Sie haben also nur sieben Sekunden Zeit, um positive Emotionen zu generieren. Und das wollen wir auch mit unseren Autos. Wir wollen Gefühle zum Ausdruck bringen, Emotionen wecken und stärken.

Wie wollen Sie denn Gefühle bei einem Auto auslösen?

Das Design muss wirklich alle Sinne ansprechen. Aber das Wichtigste ist die Kontaktaufnahme. Der erste Blick. Wenn ich vor einem Fahrzeug stehe, dann muss es in mir das Verlangen wecken, genauer hinschauen zu wollen. Da will ich jedes Detail aufsaugen.

Ausdrucksstark ist ja auch das Cupra Logo. Noch ein Interpretationsversuch. Sieht aus wie der stilisierte Kopf eines Bullen?

Das würde nahe liegen. Aber nein, unser Logo kommt von der Interpretation eines Tribals, eines Stammes-Tattoos. Die beiden Triangel symbolisieren eine enge Gemeinschaft.



Kupferfarben glänzen Felgen und Bremssattel beim Formentor VZ5, dem bislang stärksten Cupra.

Und trotzdem drückt es Offenheit für etwas Neues aus.

Cupra hat einen guten Ruf bei jungen Leuten...

Wir sind auch eine junge Marke, deshalb darf unser Design auch mal provozieren. Cupra will unkonventionell sein, etwas wagen. Mit einem starken Charakter und mit der Entschlossenheit: Du weißt, was Du willst und Du holst es Dir.

Wie war das beim Formentor? Ein komplett neues Auto für eine komplett neue Marke zu designen – keine einfache Sache?

Eine neue Marke zu kreieren ist schwierig und einfach zugleich. Weil es keine Vergangenheit und Traditionen gibt, auf denen man aufbauen kann. Gleichzeitig hat man aber auch nichts, das man vom Design her zitieren kann. Wir saßen also vor einem großen weißen Papier. Keine Grenzen und viel Freiräume. Wir mussten ja nicht nur ein Auto entwerfen, sondern die DNA einer ganzen Marke. Das ist eine der größten Herausforderungen, die es für einen Designer gibt. Aber auch die Spannendste.

Das Interview führte Rudolf Bögel



Ein Schöpfer und sein Werk: Chef-Designer Jorge Díez vor dem Cupra Born, ein reines Elektroauto, das nach einem Stadtteil von Barcelona benannt wurde. Fotos: Cupra



Stierkopf oder Tattoo: Im Interview verrät Jorge Díez, was es mit dem Cupra-Logo auf sich hat.

Skulptural und ausdrucksstark soll ein Cupra aussehen, so wie die Lichter beim Elektro-Modell Born.





Der Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid

Der Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid BASIS 4WD¹

ab **40.590 EUR²** Unverbindl. Preisempfehlung
- **4.500 EUR³** Mitsubishi Elektromobilitätsbonus
- **4.500 EUR⁴** Staatl. Innovationsprämie
- **1.600 EUR⁵** Empfohl. Aktions-Rabatt, nur für BASIS

= 29.990 EUR

Rechnerischer Wert, es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung des Umweltbonus



* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter www.mitsubishi-motors.de/herstellergarantie

NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Messverfahren ECE R 101 Eclipse Cross Plug-in Hybrid Gesamtverbrauch: Stromverbrauch (kWh/100 km) kombiniert 19,3. Kraftstoffverbrauch (l/100 km) kombiniert 1,7. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 39. Effizienzklasse A+++. Die Werte wurden entsprechend neuem WLTP-Testzyklus ermittelt und auf das bisherige Messverfahren NEFZ umgerechnet. Hinweis: Die Kfz-Steuer wird auf Basis der WLTP-Werte berechnet.

1 | Antrieb: 2.4 Benziner 72 kW (98 PS), Elektromotoren vorn 60 kW (82 PS) / hinten 70 kW (95 PS), Systemleistung 138 kW (188 PS). **2** | Unverbindliche Preisempfehlung der MMD Automobile GmbH, ab Importlager, zzgl. Überführungskosten, Metallic-, Perleffekt- und Premium-Metallic-Lackierung gegen Aufpreis. **3** | Hierin ist bereits der vom Automobilhersteller zu tragende Anteil am Umweltbonus enthalten. Genaue Bedingungen auf www.elektro-bestseller.de **4** | Voraussetzung ist die Genehmigung des Förderantrags durch das BAFA. **5** | Empfohl. Aktions-Rabatt Eclipse Cross Plug-in Hybrid BASIS¹ der MMD Automobile GmbH, Aktion gültig bis 31.08.2022. Veröffentlichung der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg.

Autohaus Soucek Inh. Miroslav Soucek
Frankfurter Ring 143 ■ 80807 München
Tel. 089/452257-0
www.mitsubishi.autohaus-soucek.de

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

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

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

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

Autohaus Winter e.K.
Landshuter Str. 39 ■ 85356 Freising
Tel. 08161/66266
www.autowinter.de

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

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

Autohaus Brand GmbH & Co. KG
Lilienthalstr. 9 ■ 82205 Gilching
Tel. 08105/8814
www.autohaus-guenther-brand.de

MOTORRÄDER

Mit 50 Kubik fängt das mobile Leben an

Die klassischen Mofas und Mopeds sind inzwischen von Kleinkraftrollern verdrängt worden – Immer mehr Elektromodelle

2017 endete eine Ära: Peugeot verkündete das Aus für das Modell Vogue, das letzte Mofa nach klassischer Bauart mit Durchstieg und Pedale, das auch als 45 km/h schnelles Moped zu haben war. Wer schnell war, der machte damals für sagenhafte 999 Euro ein absolutes Schnäppchen. Dennoch beginnt die motorisierte Mobilität nach wie vor auf zwei Rädern mit 25 km/h Höchstgeschwindigkeit und maximal 50 Kubikzentimetern Hubraum. Das Mofa als Einstiegsfahrzeug ist nicht tot. Es ist von Motorrollern verdrängt worden, die eigentlich Tempo 45 schaffen, aber für den Einstieg in die individuelle Motorisierung auf Tempo 25 gedrosselt werden. Genauso ist es auch mit den einstigen Mopeds und späteren Mokicks. Bei ihnen hat ebenfalls längst der Roller die Führungsrolle übernommen.

Auf die sechs wichtigsten Abnehmerländer kommen pro Jahr zusammen über eine Viertel-million Kleinkrafträder und -roller, die der Branchenverband ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers) in seinen englischsprachigen Pressemitteilungen nach wie vor als „mopeds“ bezeichnet. Deutschland gehört in den Kreis der Hauptmärkte. Hier wurden im vergangenen Jahr 24.000 Fahrzeuge verkauft. Das war knapp ein Prozent mehr als 2020. Während für den Mofa-Führerschein nur eine theoretische Prüfung nötig ist, werden für die Klasse AM (Kleinkraftfahrzeuge) einige Fahrstunden verlangt. Hier spricht man nach wie vor gerne vom Moped- oder inzwischen noch öfter vom Rollerführerschein, was die Sache letztendlich auf den Punkt bringt. Ein weiterer Unterschied: Mofas dürfen nur von einer Person benutzt werden, Fahrer eines Kleinkrafts und -rollers dürfen einen Sozius mitnehmen. Für Mofas und Kleinkraftäder gilt aber gleichermaßen: Sie dürfen bereits ab 15 Jahren gefahren werden und müssen lediglich haftpflichtversichert sein. Eine Kfz-Steuer und die regelmäßige Hauptuntersuchung entfallen. Mit dem AM-Führerschein dürfen auch vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge gefahren werden, sofern sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h nicht überschreiten.

Rund 30 verschiedene Kleinkraftroller (gedrosselt oder 45 km/h schnell) werden hierzulande angeboten. Dazu kommen noch gut ein Dutzend Elektroangebote, die auf dem Vormarsch sind. Die Zahl der motorradähnlichen Kleinkraftäder hingegen ist mit weniger als zehn Modellen sowie nicht einmal einer Handvoll Elektrobikes überschaubar. Den Markt bestimmen vor allem chinesische und ein paar verbliebene italienische Marken. Deutsche Traditionshersteller wie Kreidler, Hercules und Zündapp sind längst verschwunden. Und wenn der Name doch einmal auftaucht, so handelt es sich um Billigware aus China. Der Trend vom Moped zum Roller ist verständlich. Er ist praktischer, weil er mehr Platz und auch ein Mindestmaß an Wetterschutz bietet, sowie dank Automatik einfacher zu bedienen ist. Er bietet sich für Kurzstreckenpendler als kostengünstige Mobilitätslösung an. Und er ist klassenlos: Er steht dem Schüler ebenso wie der Krankenschwester oder dem Rentner.



Das Cake Makka sieht halbwegs wie ein klassisches Mofa und Moped aus, ist entsprechend wahlweise auch 25 km/h oder 45 km/h schnell und besitzt einen Elektroantrieb. Foto: Cake



Der Kymco Like II ist einer von vielen Kleinkraftrollern konventioneller Machart. Foto: MSA



Rückkehr einer DDR-Zweirad-Ikone: Govecs E-Schwalbe 45. Foto: Riedel



Wenn's ein klassisches „Moped“ sein soll, dann führt an der Mash Fifty kein Weg vorbei. Foto: Riedel



Motron Cubertino: Nostalgische Mischung aus Roller und Moped mit modernem Elektroantrieb. Foto: KSR Group



Das schlanke Elmoto Loop von Govecs wirkt fast wie ein Fahrrad. Foto: Riedel



Meistverkaufter 50er Motorroller in Europa: Peugeot Streetzone 50. Foto: Peugeot

Mit den beiden italienischen Marken Beta und Fantic sowie Rieju und Sherco aus Spanien sind nur noch vier europäische Hersteller mit je einer Enduro und einer davon abgeleiteten Supermoto im klassischen Kleinkraftmarkt (Moped/Mokick) vertreten, wobei die beiden spanischen Anbieter hierzulande als absolute Exoten gelten dürfen. Dazu kommt die in China gefertigte KSR Motor TR 50 der Eigenmarke des österreichischen Großimporteurs KSR. Die französisch-chinesische Marke Mash ist mit zwei Modellen präsent, wobei die Fifty unter allen Modellen das einzige nach nostalgischer Bauart ist. Mit Nachbauten zweier Mini-Bikes von Honda mischt noch Skyteam, ebenfalls aus dem Reich der Mitte, mit. Insgesamt bewegen sich die Preise zwischen 1.500 Euro und etwa 3.700 Euro. Preislich meist höher angesiedelt sind die wenigen Elektromaschinen, die sich auch optisch abheben. Teuerster Vertreter ist das schwedische Cake Ösa für 9.000 Euro vor dem niederländischen Meijis Motorman für knapp 6.400 Euro. Cake hat aber auch das Makka für rund 4.000 Euro im Angebot, das trotz Elektroantriebs annähernd wie ein Mofa alter Schule konzipiert ist und dank wahlweiser 25 km/h auch so fährt. Minimalistisch und schlank wie ein Fahrrad designt ist das Elmoto Loop von Govecs für ebenfalls 4.000 Euro. Neu mischt das E-Mini-Bike Motron Vizion von KSR mit, das so klein ist wie sein Preis: 3.000 Euro.

Das deutlich größere Angebot an Rollern in der 50-Kubik-Klasse bewegt sich preislich auf gleichem Niveau wie die Kleinkraftäder. Nicht selten sind sie von den 125er-Leichtkraftrollern absolut nicht zu unterscheiden, da es sich um das gleiche Fahrzeug nur mit kleinerem Motor handelt. Das umfangreichste Modellprogramm bietet Luxxon aus China mit gut einem halben Dutzend verschiedener Fahrzeuge, die alle auch gedrosselt als Mofa zu haben sind. Die Spannweite reicht vom nostalgischen Emily 50 bis zum „sportlichen“ Jackfire 50 und drei Elektrotypen. Dahinter rangieren bei der Modellvielfalt Peugeot, der Piaggio-Konzern und Kymco aus Taiwan. Alle drei decken die Geschmäcker von klassischer Vespa-Linie bis zum „Sportroller“ mit scharf geschnittenem Blechkleid ab. Mit dem Django 50 hat Peugeot einen schicken Retro-Roller im Programm, der zum Preis von 2.800 Euro an die eigene Historie anknüpft. Für den 500 Euro günstigeren Streetzone 50 beanspruchten die Franzosen im vergangenen Jahr den Titel „Meistverkaufter 50er-Roller in Europa“. Mit den beiden Modellen Primavera und Sprint bleibt Vespa weiterhin seinem bei den Markenfans beliebten Stil treu und greift gerne alte Typenbezeichnungen auf, lässt sich den eigenen Mythos aber auch gut bezahlen. Wer die moderne Ausgabe des Kultrollers als elektrifizierte Ausgabe Elettrica 45 fahren möchte, muss 6.400 Euro bezahlen. Vespa-Flair mit Elektroschub bietet deutlich günstiger beispielsweise Kumpan aus Remagen mit seinem Roller 54 Inspire/Iconic, gegen den Piaggio bislang vergeblich gerichtlich wegen Plagiatsvorwurf angeht. Ohnehin lehnen sich viele Roller optisch mehr oder weniger an das legendäre Original aus Italien an. Nos-



Ganz frisch auf dem Markt: Yamaha Neo's.
Foto: Yamaha



Die Beta Motard 50 ist eines der wenigen Kleinkrafträder in Deutschland. Foto: Beta

taligisch geht es ebenso mit der von der KSR Group wiederbelebten Lambretta zu, während der in Polen produzierende deutsche Hersteller Govecs die ehemalige Simson Schwalbe aus der DDR nahezu originalgetreu als E-Schwalbe wieder auferstehen lässt. Auch hier gilt, die Elektroroller sind in der Regel deutlich teurer als die Vier-Takt-Pendants. Doch es gibt Ausnahmen wie den – zugegeben minimalistischen Vertreter – Peugeot E-Ludix für 2.999 Euro oder Neuzugang Yamaha Neo's für nicht einmal 3.300 Euro. Beide stehen für die moderne Urban Mobility. Mit dem elektrischen

Cubertino seiner neuen Marke Motron knüpft KSR noch am ehesten an alte Mopedtradition an. Der gerade einmal 2.000 Euro kostende kleine Stomer erinnert mit seinen großen 17-Zoll-Drahtspeichenrädern, dem Beinschild und der althergebrachten Zweier-Sitzbank an die legendäre Honda Super Cup, die als meistgebautes Kraftfahrzeug der Welt gilt. Hierzulande hatte im vergangenen Jahr die Vespa Primavera 50 in der Verkaufstatistik die Nase vorn, die nahezu jedes vierte verkaufte Fahrzeug in der kleinen Klasse ausmachte. Mit knapp je einem Fünftel Marktanteil folgen der E-Rollerhersteller Niu und Peugeot. Elektrofahrzeuge kamen nach Angaben des Industrieverbands Motorrad (IVM) bereits auf einen Marktanteil von über 23 Prozent. Wer die Augen aufhält, der sieht dennoch immer öfter wieder die alten Mofas und Mopeds. Mittlerweile haben nicht nur nostalgiebeseelte Erwachsene den Zweirad-Kult vergangener Jahre wieder entdeckt, sondern auch der eine oder andere Teenager ist mittlerweile gerne auf einer alten Originalmaschine unterwegs. Ob der Kinofilm „25 km/h“ von 2018 einen kleinen Teil dazu beigetragen hat, ist allerdings nicht belegt. Jens Riedel



Beendete 2017 eine Ära: Das Peugeot Vogue war das letzte Mofa und Moped herkömmlicher Bauart in Deutschland. Foto: Peugeot



Die Vespa Primavera ist der meistverkaufte Kleinkraftroller in Deutschland.
Foto: Piaggio

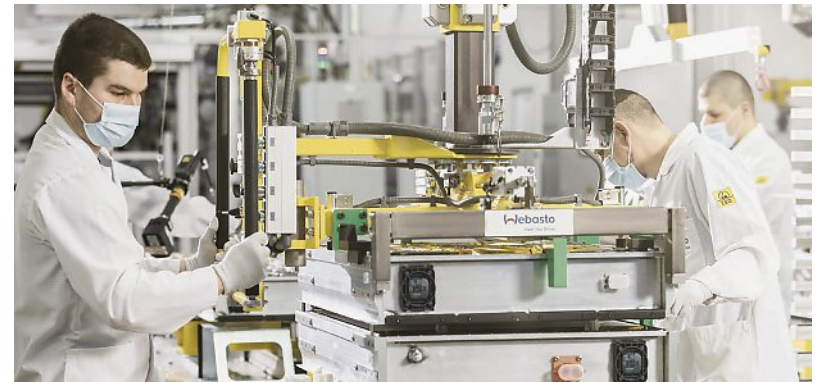
Erfolgreiches Batterie-Business

Wie Webasto die Transformation gemeistert hat

Der deutsche Automobilzulieferer Webasto stellte bereits 2015 die Weichen in Richtung Elektromobilität. Eine Grundsatzentscheidung, die sich jetzt bezahlt macht.

Wie viele andere Unternehmen in der Branche hat auch der deutsche Automobilzulieferer Webasto aus Stockdorf bei München seit zwei Jahren mit den Folgen der Pandemie, Halbleiterengpässen und steigenden Materialkosten zu kämpfen. Trotzdem konnte das Familienunterneh-

ten, nach den Wünschen des jeweiligen Partners gestalteten Variante, oder in einer standardisierten Version. Zu den Kunden zählen etwa der deutsche Bus-Hersteller MAN, Huber Automotive aus Baden-Württemberg, das italienische E-Laster Unternehmen Green-G oder Zeus Electric Chassis aus den USA. Letztere stellen elektrische Arbeitstrucks für Behörden- und Unternehmensflotten her, für die Webasto die Batterie, das Thermomanagementsystem und die sogenannte Vehicle Interface Box, die Schnittstelle



Webasto produziert Batterielösungen für Pkw und Nutzfahrzeuge

men seinen Umsatz im vergangenen Jahr sogar steigern. Um 404 Millionen Euro auf insgesamt 3,7 Milliarden Euro, ein Plus von 12,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Ein Grund für den Erfolg: Das schnell wachsende Geschäft mit Lösungen für die Elektromobilität. „Seit 2015, seit der Entscheidung, in die Elektromobilität einzusteigen, hat Webasto rund 700 Millionen Euro in diesen Bereich investiert“, erklärt der neue Technologie-Vorstand Marcel Bartling, der seit April unter anderem für das Geschäft mit Batterie- und Ladelösungen zuständig ist. Die Aufwände sind zum Beispiel in die Erweiterung des Produktangebots geflossen. Außerdem in den Bau und Ausbau von Standorten wie etwa im bayerischen Schierling.

Batterie-Kunden in Europa, USA und Asien.

„Wir sind gut in den für uns neuen Markt der Elektromobilität eingestiegen. Der Umsatzanteil entwickelt sich schneller als wir es prognostiziert hatten in Richtung 20 Prozent. Wir haben allen Grund, optimistisch in die elektrische Zukunft zu blicken“, sagt Bartling. Die Elektromobilität soll neben dem Geschäft mit Dachsystemen, in dem Webasto seit Jahren Weltmarktführer ist, das zweite Standbein des Unternehmens werden.

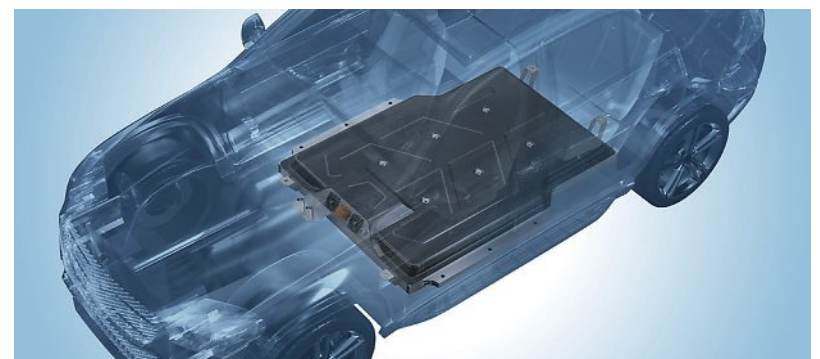
Wie das klappen kann, zeigt ein Blick nach Schierling: Seit 1986 fertigt Webasto an dem Standort auf einer Gesamtfläche von 45.000 m² verschiedene Dächer für Automobilhersteller. 2019 ging dort zudem

zwischen Fahrzeug und Batterie, liefert. „Die Standard-Batterie von Webasto ermöglicht Unternehmen wie Zeus, in die Elektromobilität einzusteigen, ohne viel Geld in eine eigene Akkuentwicklung zu investieren“, erklärt Bartling.



Marcel Bartling, Chief Technologie Officer

Auf einer Pressekonferenz im Mai informierte Webasto zudem über zwei weitere Aufträge für Pkw-Batterien. Zu den neuesten Kunden zählt demnach erstmals auch ein deutscher Automobilhersteller. Für dieses Projekt werde schon bald ein zusätzliches eigenes Werk in Osteuropa entstehen. In Asien ist Webasto sogar schon einen Schritt weiter: Im April nahm die neueste Produktionsstätte in Dangjin, Südkorea, den Betrieb auf. Hier entstehen Pkw-Batterien für den Kunden Hyundai-Kia. Vom ersten Spatenstich bis zur Fertigstellung



Die Batterie ist das zentrale Element in Elektrofahrzeugen

eine der modernsten Produktionsanlagen für Batteriesysteme in Betrieb. Webasto hat in erheblichem Maße in die Weiterentwicklung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investiert, um ihnen den Wechsel aus dem klassischen Dachgeschäft in die Batteriefertigung zu ermöglichen. In Schierling produziert Webasto unter anderem Batteriesysteme für Nutzfahrzeuge. Entweder in einer individualisier-

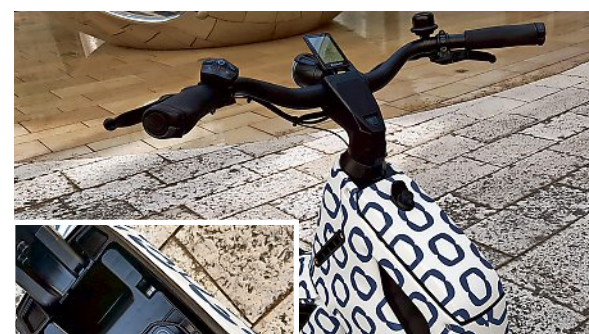
des 22.000 Quadratmeter großen Werks dauerte es nur etwas mehr als zwölf Monate. Die Produktionskapazität liegt zu Beginn bei 110.000 Batterien pro Jahr.

Wer jetzt neugierig geworden ist: Webasto zeigt seine Lösungen für die Elektromobilität auf der IAA Transportation in Hannover Halle H12, Stand B21.

FAHRRÄDER UND E-BIKES



Recyclebar: Der Rahmen des mocci besteht aus einem gepressten Kunststoff-Teil. Foto: Huber



Kleines Display, wenige Bedientasten: Mit dem mocci kommt man sofort zurecht. Foto: Huber



Stromtank: Der 800-Wattstunden-Akku ist unter einer Klappe verborgen. Foto: Huber

Mit mocci auf die letzte Meile

Das Münchner Start-up bereitet den Marktstart eines Pedelecs vor, das (fast) alles anders macht als andere

Wer das mocci zum ersten Mal sieht, denkt garantiert nicht spontan an ein Pedelec, im Volksmund auch E-Bike genannt. Viel eher werden Assoziationen an die Hoch-Zeit der Mopeds vom Schlag einer NSU Quickly oder einer Zündapp ZR 10 wach. Und das ist jetzt absolut positiv gemeint: Das mocci (steht für „Magische Fahrt“ auf Chinesisch) ist nämlich wie diese Oldies Pragmatismus auf Rädern. Alles, was zu sehen ist, erfüllt einen Zweck. Und trotz des ansprechenden Designs ist alles dem Nutzen untergeordnet: Das Produkt aus München mit Zutaten aus Deutschland ist ein echtes Arbeitstier. Kräftig, vielseitig, belastbar, ausdauernd.

Hinter mocci steht die CIP Mobility GmbH als Teil der CIP-Group, die auf nachhaltige Geschäftsmodelle spezialisiert ist und 2004 von Yao Wen und Dimitrios Bachidakis als Management-Buy Out aus der Siemens AG gegründet wurde. An Kompetenz in allen Fragen von Lieferketten-Services, vernetzter Mobilität und smarten Lösungen im Bereich der Mikro-Mobilität mangelt es also schon mal nicht.

Dass auch das technische Know-How dem in nichts nachsteht, ist überall am mocci zu sehen. Die Münchner Entwickler haben bei null begonnen und fast alles anders aufgezogen als die etablierte Konkurrenz. Darum nennen sie ihren Erstling auch nicht Pedelec, sondern Smart Pedal Vehicle. So besteht der Rahmen nicht wie sonst üblich aus Stahl oder Alu, sondern aus einem einzigen Pressteil, das aus recyclebarem Hochleistungs-Kunststoff hergestellt wird. Das funktioniert einfach und ergibt ein hochstabiles Gerüst, in das nur noch der Antrieb und die Räder eingesetzt werden müssen.



Ungewohnt: Das mocci sieht eher aus wie ein Moped als wie ein Pedelec. Foto: Huber

„Alle eigenen Komponenten entwickelt und produziert mocci nachhaltig in Deutschland“, heißt es stolz vom Münchner Oberanger. Die Endmontage wird in Sachsen stattfinden. Aber zurück zum Antrieb. Auch hier betreten die mocci-Techniker Neuland. Sie werfen Kette, Riemen oder sonstige mechanische Verbindungen zwischen Pedalen und Hinterrad in den Müll und setzen auf einen seriellen Hybridantrieb. So was kennt man aus dem Automobilbau, aber bei Zweirädern ist diese Technik noch einmalig. Sie funktioniert kurz gesagt so: Der mocci-Pilot oder die mocci-Pilotion tritt wie bei einem „normalen“ Pedelec in die Pedale. Auf diese Weise wird ein Generator angetrieben, der die Energie für den Elektromotor im Hinterrad erzeugt. Und wenn die menschliche Muskelkraft nicht ausreicht, um genügend Energie zu erzeugen, springt wie bei jedem E-Bike der herausnehmbare Akku mit einer Kapazität von beruhigenden 800 Wattstunden ein. Reichweite: etwa 80 Kilometer. Klingt erst einmal sehr ungewohnt. Fühlt sich aber in der Praxis nicht

viel anders an als bei herkömmlichen Pedelecs mit Heckantrieb: Bei der ersten Pedal-Umdrehung gibt es eine Mini-Gedenksekunde, dann legt der E-Motor sensorgesteuert los. Die Dauerleistung liegt bei den üblichen 250 Watt, kurzfristig stehen 1200 Watt parat. Die Unterstützung lässt sich in fünf Stufen einstellen, schon in Stufe drei ist ordentlich Power geboten. Dazu gibt es im Bedienteil an der linken Lenkerseite noch zwei Tasten zur Betätigung der virtuellen Schaltung. mocci erklärt das so: „Die Gangschaltung ist elektrisch in der Software abgebildet. Das heißt je nach Straßenbeschaffenheit, bergauf oder bergab, regelt dies die Software und der Nutzer fährt immer im Wohlfühlbereich.“ Klingt wieder reichlich ungewohnt – aber es funktioniert. Der neue Entwicklungsansatz bringt Vorteile mit sich: Die Lieferkette ist kurz, fürs mocci sind zwischen 30 und 40 Prozent weniger Teile nötig als für andere E-Bikes. Wo keine Antriebskette ist, kann auch keine ausleiern oder reißen. Wo keine physische Schaltung ist, können sich

auch keine Zahnräder abnutzen. Und lästige Einstellarbeiten gibt es auch nicht. Nicht mal der Schnellspanner für die Sattelhöhen-Einstellung kann kaputt gehen. Denn den hat das mocci-Team gegen einen robusten Drehknopf aus Kunststoff ausgetauscht. Der Sattel lässt sich damit übrigens blitzschnell für Nutzer zwischen 1,55 und 1,95 Meter einstellen.

Bei Beleuchtung, Sattel, Pedalen, Bremsen und Bremshebeln bedient sich mocci bei renommierten Zulieferern. Die Antriebstechnik wurde zusammen mit Schaeffler entwickelt. Sie zeichnet sich nicht nur durch einen kräftigen Schub aus, der auch steilen Anstiegen oder schwerer Beladung ihren Schrecken nimmt. Sondern auch durch Robustheit und Langlebigkeit. mocci verspricht beim professionellen Einsatz des Zweirads etwa bei Lieferdiensten eine jahrelange hohe Zuverlässigkeit.

Ob stabile Lenkerkörbe oder Heckgepäcksysteme für so ziemlich alle vorstellbaren Aufgaben wie Pizza-Transport oder Medikamente-Auslieferung, ob Gespann-Lösungen in Kombination mit einem Trailer: Das mocci gibt sich als Multi-Tool und will im boomenden Segment der Mikro-Mobilität kräftig mitmischen – auch wegen der von Anfang an mit eingeplanten Software- und Vernetzungsmöglichkeiten, die denen von Fuhrpark-Lösungen für Autos in nichts nachstehen. Noch im Herbst 2022 startet die erste intensive Praxis-Erprobung mit 30 Partnern von der Messe München über eine Pizzeria bis hin zu Technik-Partner Schaeffler. Und dann soll im Frühjahr 2023 die Serienproduktion starten. Der Preis liegt zu Beginn je nach Ausstattung bei 4.500 bis 5.000 Euro, auch ein Leasing-Modell wird es geben. hu

V O L V O



Hier. Und jetzt.

Der Volvo XC90.

Das geräumige Luxus-SUV mit integrierten Google Services¹.
Elegant. Extravagant. Einzigartig.

SERIENMÄSSIG MIT: DRIVER ASSISTANCE | RÜCKFAHRKAMERA | EINPARKHILFE VORN UND HINTEN

JETZT FÜR

709 €/Monat²

LIEFERUNG DEZEMBER 2022.
Besuchen Sie uns für eine Probefahrt.

Volvo XC90 B5 AWD Ultimate Bright, 173 kW (235 PS), Hubraum 1.969 cm³, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerstädtisch 12,3, Stadtrand 8,2, Landstraße 7,1, Autobahn 8,6, kombiniert 8,6, CO₂-Emissionen kombiniert 195 g/km, Werte gem. WLTP Testzyklus.

¹ Google ist eine Marke von Google LLC. ² Ein Privatkunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC90 B5 AWD Ultimate Bright, 8-Gang Automatikgetriebe, Diesel, Hubraum 1.969 cm³, 173 kW (235 PS). Monatliche Leasingrate 709,00 Euro, Vertragslaufzeit 60 Monate, Laufleistung pro Jahr 10.000 km, Leasing-Sonderzahlung 0,00 Euro. Angebot inkl. gesetzl. USt. und zzgl. Überführungskosten in Höhe von **1.250 Euro, zzgl. Zulassungskosten**. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 30.09.2022. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

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

IAA-TRANSPORTATION



Die ganze Welt der Nutzfahrzeuge und der Logistik trifft sich in Hannover. Foto: IAA

Die Nutzfahrzeug-Branche auf dem Weg in die Zukunft

Vom 20. bis 25. September dreht sich auf der Messe in Hannover alles um Laster, Busse und Logistik

Neuer Name, neues Konzept, alter Standort: Unter der Bezeichnung IAA Transportation macht die bisherige Nutzfahrzeug-IAA einen großen Schritt in Richtung Zukunft. Die internationale Leitmesse für Logistik, Nutzfahrzeuge, Busse und den Transportsektor findet unter dem Motto „People and Goods on the move“ vom 20. bis 25. September 2022 auf dem Gelände der Deutschen Messe in Hannover statt.

Um allen aktuellen Entwicklungen Rechnung tragen zu können, wurde das Veranstaltungskonzept deutlich erweitert. So vernetzt die Messe erstmals alle wichtigen Akteure aus den einschlägigen Bereichen mit führenden Tech- und Infrastruktur-Anbietern sowie Zulieferern. „Ein wichtiges Ziel des neuen Konzeptes ist es, als erste internationale Plattform im Verkehrsbereich den Fokus verstärkt auf die klimaneutrale und technologische Transformation des gesamten Transports zu richten“, heißt es aus Hannover. Die Nachfrage gibt dem veranstaltenden Verband der Automobilindustrie (VDA) recht: Schon Mitte Juli 2022 waren 97 Prozent der Ausstellungsfläche ausgebucht.

Natürlich sind auf der Messe die Branchenriesen wie Daimler Truck, DAF, Ford, IVECO, MAN oder Scania mit ihren neuesten Produkten und Entwicklungen vertreten. Auch Webasto aus Gauting zeigt in Niedersachsen Flagge: Die international aufgestellten Oberbayern, die sich immer stärker im Bereich Elektromobilität etablieren, präsentieren unter anderem Nutz-

fahrzeug-Batteriesysteme mit Kapazitäten bis zu 630 Kilowattstunden (kWh), die außer in Bussen und Lastwagen künftig verstärkt auch in energieintensiven Baumaschinen eingesetzt werden sollen. Ebenfalls zu sehen: Die CV NextGen Battery mit rund 40 Prozent mehr Energie im gleichen Bauraum, die ab 2024 verfügbar sein soll. Zudem bringt Webasto neue Lösungen zum Batterieheizen und -kühlen, einen Hochvoltheizer für Hybrid- und Elektroautos und neue Wallboxen zur IAA. Dazu die erste Pkw-Batterie von Webasto, die seit dem Frühjahr in Südkorea produziert und in Fahrzeugen von Hyundai und Kia eingebaut wird. Letztlich erwarten die Veranstalter mehr als 1200 Aussteller aus über 40 Ländern. Mit von der Partie sind auch diverse IAA-Premieren: Start-ups, die sich zum ersten Mal im großen Rahmen präsentieren. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf den Bereichen Technologie, Infrastruktur, Energie, Personen- und Letzte-Meile-Transport. Dieses weite Feld decken etwa Amazon relay, Linde, Samsung, Siemens oder neue Fahrzeughersteller mit einem Fokus auf nachhaltige Antriebe wie Nikola, Quantron oder Volta Trucks ab.

Neu sind auch die zentral gelegenen Start-up-Areas. Sie sollen möglichst viel Aufmerksamkeit auf die Stände der Newcomer lenken. Zudem erhält jeder Gründer die Möglichkeit, in 180 Sekunden auf der Elevator Pitch Stage sein Konzept einer hochrangig besetzten Fachjury vorzustellen. Am Ende der Veranstaltung gibt

es Awards für die überzeugendsten Präsentationen und Produkte.

Die IAA Transportation will die gesamte Bandbreite der Transport- und Logistikbranche spiegeln. Dazu zählen Personentransport, technologischer Wandel, Ladeinfrastruktur, der schon erwähnte Letzte-Meile-Transport oder der Weg zur Klimaneutralität – nie zuvor war die Nutzfahrzeug-IAA laut des Veranstalters so vielseitig wie heuer. Und: „Nie zuvor wurde deutlicher sichtbar, dass die Unternehmen mit ihren Ideen aktiv bei der Lösung der komplexen Herausforderungen der kommenden Jahre mitwirken wollen“, so der VDA. Und zwar nicht aus Jux und Tollerei. Sondern schlicht aus alternativloser Notwendigkeit. So haben die Unternehmen angesichts massivster Probleme mit Lieferketten, Lieferzeiten und Energieknappheit gar keine andere Wahl, als so schlank, umweltfreundlich, energiesparend und intelligent wie irgend möglich zu produzieren.

Zu den zentralen Bestandteilen der Messe zählt der IAA Plug and Play-Campus. Hier stehen Themen wie Ladenetze und 5G-Konnektivität im Zentrum, und zwar praktisch erleb- und anfassbar: Die einschlägigen Aussteller laden auf den großen Demo-Flächen zu Vorführungen ihrer spannendsten Innovationen aus dem Bereich Infrastruktur ein. Das neu gestaltete Indoor-Abfahrtsterminal dient dabei als Schnittstelle zwischen den Besuchern, die Probefahrten auf der eigens erstellten Straßenkulisse unternehmen, und den Ausstellern, die

auf dem Campus ihre zukunftsorientierten Lösungen zeigen.

Das neu sortierte Konzept der IAA Transportation besteht aus vier Hauptelementen: Die IAA Exhibition dient als Branchentreffpunkt. „Internationale Aussteller stellen ihre Innovationen einem internationalen Publikum vor und können neben eigenen Standbauten erstmals vorgefertigte Standbaupakete und andere Präsentations-Formate nutzen“, so der VDA. Die IAA Conference wiederum gibt den ThinkTank für den Zukunftsdialog der Transport- und Logistikbranche. Internationale Redner teilen in Keynotes, Paneltalks oder Kamingsgesprächen ihre Ideen und laden zum direkten Austausch vor Ort und digital ein. Die IAA Experience soll die Fachbesucher interaktiv in das Geschehen einbinden. Sie können die neuesten Trends und Konzepte ausprobieren und auf diese Weise schon heute erleben, wie morgen Personen und Güter transportiert und wie die Angebote miteinander vernetzt und sicherer gemacht werden. Fehlt zum Quartett noch die IAA Digital. Die soll mit einem virtuellen Angebot die Reichweite maximieren und global neue Zielgruppen erschließen.

Wie die IAA die aktuellen Entwicklungen der Mobilität abbildet, zeigt exemplarisch das Thema Busse: Die nehmen 2022 aus gegebenem Anlass eine wesentlich wichtigere Rolle ein als bisher. Wegen des nach wie vor steigenden Verkehrsaufkommens und der wachsenden Bedeutung der Logistik auf der letzten Meile

IAA-TRANSPORTATION

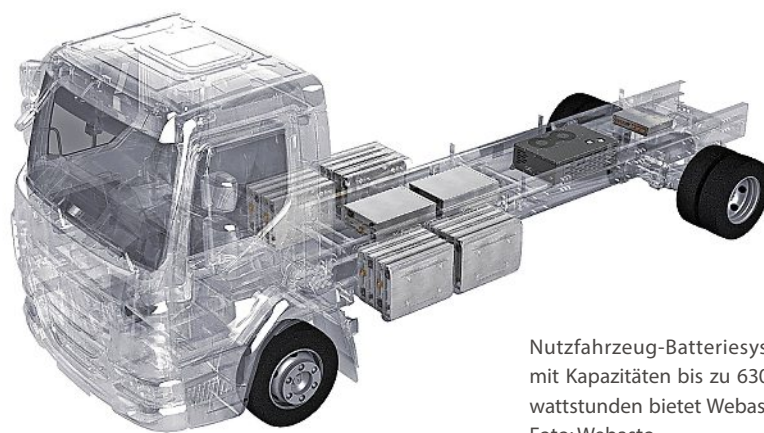


Probefahrt: Die neuen Fahrzeuge können vor Ort unter Anleitung getestet werden. Foto: IAA



Die Nutzfahrzeug-Branche zeigt auf der IAA Transportation ihre neuesten Produkte. Foto: IAA

erfahren auch die Bereiche Infrastruktur, Stadt- und Verkehrsplanung eine Aufwertung. Und dann geht es um den steinigen Weg der Nutzfahrzeuge zur Klimaneutralität: „Für das Erreichen der Klimaziele bis spätestens 2050 brauchen wir gerade auch bei den Nutzfahrzeugen und Bussen neue Antriebskonzepte, eine neue öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur und eine noch intensivere digitale Vernetzung in der Logistik“, so VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Dies gelinge aber nur, wenn man global denke und offen in einen branchenübergreifenden Austausch trete. Die IAA Transportation stehe also für das Ende des Silodenkens in der Mobi-



Nutzfahrzeug-Batteriesysteme mit Kapazitäten bis zu 630 Kilowattstunden bietet Webasto an. Foto: Webasto

litätsbranche.

Die IAA Transportation findet vom 20. bis 25. September 2022 in Hannover statt. Der 19. September ist ein reiner Presse- und Medientag, der 20. September steht im Zeichen der IAA-Eröffnung. Vom 20. bis 25. September ist die IAA täglich von 9 bis 18 Uhr für Besucher geöffnet. Tagestickets kosten an Werktagen 25, an Wochenenden 15 Euro, ermäßigt acht Euro. Das Nachmittags-Ticket ist für elf Euro zu haben, das Dauerticket für 69 Euro. Infos unter iaa-transportation.com.

Rudolf Huber

Nicht nur verkaufen, auch kümmern

Mitsubishi hilft beim Umstieg auf die Elektromobilität – Gewinnen Sie eine Wallbox

Jetzt schnell sein – und noch mal die Umweltprämie für einen Plug-in-Hybriden erhalten, bevor die staatliche Förderung Ende des Jahres ausläuft. Viele wollen auf dem Automarkt noch zuschlagen und sich die Prämie in Höhe von 6.750 Euro sichern. Das Problem: Viele PHEVs sind nicht mehr in diesem Jahr lieferbar, den Umweltbonus gibt es aber erst nach der Zulassung. Mitsubishi Motors ist eine der wenigen Ausnahmen. Sie haben mit dem Eclipse Cross einen Plug-in-Hybriden im Angebot, den man innerhalb von vier bis fünf Wochen vor der Tür stehen hat. Und der Importeur geht sogar noch weiter. Alle bis zum 15. November bestellten SUVs, versprechen sie, werden noch rechtzeitig ausgeliefert. Und selbst wenn das aus unerfindlichen Gründen nicht klappen sollte: Dann garantiert Mitsubishi den

staatlichen Förderanteil in Höhe von 4.500 Euro (Voraussetzung ist auch hier die Bestellung bis zum 15. November). Im Augenblick verdoppelt Mitsubishi sogar die staatliche Förderung aus eigener Tasche. Das heißt der Eclipse Cross Plug-In-Hybrid wird mit 9.000 Euro insgesamt bezuschusst.

Dafür bekommt man ein Auto mit zwei Antriebsarten. Der Vierzylinder-Benziner und zwei E-Motoren bringen eine Systemleistung von 188 PS auf die Straße. Der Verbrauch soll dadurch auf rund 2,0 Liter pro 100 Kilometer schrumpfen, weil der Eclipse Cross Plug-in-Hybrid davon bis zu 61 Kilometer elektrisch zurücklegt. Das Beste aus zwei Welten bietet er auch beim Aussehen: Das Auto ist ein echter Cross-Over zwischen SUV und Coupé und liegt damit voll im Trend. Aufgeladen wird er in vier Stunden mit 3,7 kW Ladeleistung an der



Gewinnen Sie eine Wallbox von Mitsubishi. Sie funktioniert bei allen Elektroautos und PHEVs und ist 700 Euro wert. Fotos: Mitsubishi

erledigt auf Wunsch der Mitsubishi-Händler. Auch was Stromvertrag und Ladekarte angeht. Wer mehr wissen will, vor allem wo der nächste Mitsubishi-Partner ist, der klickt auf: www.mitsubishi-motors.de/wir-kuemmern-uns-versprechen.

Apropos Wallbox: Hier haben die Japaner vier verschiedene Geräte von ABB im Angebot. Alle bieten eine Ladeleistung bis zu 22 kW, natürlich abhängig vom Leitungsnetz im und am Haus. Nutzbar sind sie für alle Fahrzeuge mit allen Steckertypen. Bei den moderneren Boxen sind Zugangsbeschränkungen per RFID-Karten möglich (wichtig für Stellplätze in Tiefgaragen), manche verfügen über einen Energiezähler. Leser der Mobilen Faszination können eine Wallbox M200S powered by ABB mit Typ-2-Steckdose (ohne Kabel) im Wert von 700 Euro gewinnen (exklusive Montage). Alles was Sie tun müssen: Schicken Sie uns eine Mail an mobile-faszination@sz.de und verraten Sie uns, welches Auto sie dort anstecken wollen – oder womöglich werden.

Unter allen Teilnehmern wird per Losverfahren ein Gewinner respektive eine Gewinnerin ermittelt. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen. Sie erklären sich damit einverstanden, dass im Falle eines Gewinns ein Foto von Ihnen und der Wallbox veröffentlicht wird, sowie der Name und der Wohnort. Mitarbeiter der Süddeutschen Zeitung GmbH und deren Angehörige dürfen leider nicht am Gewinnspiel teilnehmen.

rdf



Dynamic Shield nennen die Mitsubishi-Designer das markante Markengesicht ihrer Autos.

FAHRZEUGE **SOFORT VERFÜGBAR**



DER OPEL CORSA /

SOFORT AB LAGER VERFÜGBAR! JETZT AB 189,- € MTL. LEASEN.

Deutschlands meistverkaufter Kleinwagen*

200 OPEL CORSA in verschiedenen Farben und Ausstattungen. Sofort verfügbar.
Jetzt Probefahrt vereinbaren. Unser Häusler-Verkaufsteam berät Sie gern.

OPEL CORSA Edition

Tageszulassung, 1.2 L BENZINER,
55 kW (75 PS), 5-Türer, 5-Gang manuelles
Schaltgetriebe, EURO 6d

LEASINGRATE MTL. **189,- €****

Leasingsonderzahlung:	0,- €
Anschaffungspreis:	15.953,64 €
Gesamtlaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Sollzinssatz fest p.a.:	3,89 %
Effektiver Jahreszins p.a.:	3,96 %
Gesamtbetrag:	6.804,- €

Kraftstoffverbrauch (kombiniert) nach WLTP¹: 5,2 l/100 km, Kurzstrecke (niedrig): 6,4 l/100 km, Stadtrand (mittel): 5,0 l/100 km, Landstraße (hoch): 4,5 l/100 km, Autobahn (Höchstwert): 5,5 l/100 km, CO₂-Emissionen (kombiniert): 117 g/km

OPEL CORSA Elegance

Tageszulassung, 1.2 L Direct Injection Turbo
BENZINER, 74 kW (101 PS), 5-Türer,
6-Gang manuelles Schaltgetriebe, EURO 6d

LEASINGRATE MTL. **229,- €****

Leasingsonderzahlung:	0,- €
Anschaffungspreis:	19.827,79 €
Gesamtlaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Sollzinssatz fest p.a.:	3,89 %
Effektiver Jahreszins p.a.:	3,96 %
Gesamtbetrag:	8.244,- €

Kraftstoffverbrauch (kombiniert) nach WLTP¹: 5,2 l/100 km, Kurzstrecke (niedrig): 6,5 l/100 km, Stadtrand (mittel): 5,1 l/100 km, Landstraße (hoch): 4,4 l/100 km, Autobahn (Höchstwert): 5,3 l/100 km, CO₂-Emissionen (kombiniert): 116 g/km

OPEL CORSA GS Line

Tageszulassung, 1.2 L Direct Injection Turbo
BENZINER, 96 kW (130 PS), 5-Türer,
8-Stufen-Automatikgetriebe, EURO 6d

LEASINGRATE MTL. **289,- €****

Leasingsonderzahlung:	0,- €
Anschaffungspreis:	24.366,17 €
Gesamtlaufzeit:	36 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Sollzinssatz fest p.a.:	3,89 %
Effektiver Jahreszins p.a.:	3,96 %
Gesamtbetrag:	10.404,- €

Kraftstoffverbrauch (kombiniert) nach WLTP¹: 5,4 l/100 km, Kurzstrecke (niedrig): 6,7 l/100 km, Stadtrand (mittel): 5,3 l/100 km, Landstraße (hoch): 4,5 l/100 km, Autobahn (Höchstwert): 5,6 l/100 km, CO₂-Emissionen (kombiniert): 122 g/km

*Gemäß offizieller Zulassungsstatistik des deutschen Kraftfahrt Bundesamt im Gesamtzeitraum Januar bis Mai 2022.

** Ein Kilometerleasing-Angebot für Privatkunden (Bonität vorausgesetzt) der Opel Bank S.A. Niederlassung Deutschland, Mainzer Str. 190, 65428 Rüsselsheim, für die 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. Der Gesamtbetrag stellt die Summe aus Leasingsonderzahlung und monatlichen Leasingraten dar. Angebot zzgl. 980,- € Transportkosten.

¹ Ab dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das derzeitige Prüfverfahren, ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Die Werte wurden nach dem realitätsnäheren Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) ermittelt, das das Prüfverfahren unter Bezugnahme auf den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ersetzt. Die Fahrzeuge wurden nach dem 01.01.2021 homologiert. Für die Angabe von Verbrauch und Emissionen stehen daher nur noch Werte auf Basis des realitätsnäheren WLTP-Testzyklus zur Verfügung. Daher stehen keine Angaben zu den auf Basis der früheren NEFZ-Werte ermittelten CO₂-Effizienzklassen zur Verfügung. Verbrauch und Reichweite eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Energieausnutzung durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.

Abbildungen zeigen Sonderausstattung. Ausstattungsmerkmale ggf. nicht Bestandteil des Angebotes. Angebote gültig bis 30.09.2022.

HÄUSLER

WER OPEL SAGT
MEINT HÄUSLER.

Häusler Automobil GmbH & Co. KG, Zentrale: München-Zentrum, Landsberger Str. 83-87, Telefon: 089/5101-0 /

München-Berg am Laim, Kreillerstraße 56, Telefon: 089/436897-3 / München-Harlaching, Grünwalder Str. 31, Telefon: 089/620521-0 / München-Neuaubing, Bodenseestraße 257, Telefon: 089/893280-0 / Bad Tölz, Sachsenkammer Str. 5, Telefon: 08041/7860-0 / Feldkirchen, Otto-Lilienthal-Ring 34, Telefon: 089/90777-0 / Fürstenfeldbruck, Maisacher Str. 127, Telefon: 08141/4006-0 / Gröbenzell, Olchinger Str. 94, Telefon: 08142/65048-0 / Freising, Haggertystraße 2, Telefon: 08161/9977-0 / Neubiberg, Hauptstraße 1, Telefon: 089/18931450 / Stockdorf, Kraillinger Str. 6, Telefon: 089/895142-0 / Erding, Landshuter Str. 57, Telefon: 08122/9785-0

www.opel-haeusler.de