

mobile *faszination*

Eine Sonderveröffentlichung in der Süddeutschen Zeitung

Ausgabe Nr. 7 · Juli 2022



Oper auf vier Rädern

Bocelli-Sound für den neuen Fiat 500e



60 Jahre variabel

Urvater aller VW-Kombis hat Geburtstag



Lesertest Ford Mach-E

Das fanden wir gut am neuen Mustang



Das sind die neuen Trends der Mobilität

WANN FÄHRT DAS AUTO OHNE UNS?



Härtetest im Oberland

Das taugt das elektrische Billig-Bike von Eskute

In diesen Ländern wird es teuer

Die große Streiffrage, wann man die Hupe benutzen darf

Downsizing bei Mercedes

Nur noch vier Zylinder: Wann ist ein AMG noch ein AMG?



PREMIUM CARS.



PREMIUM SERVICE.



PREMIUM CARS ROSENHEIM

Rosenheimer Str. 57 · 83059 Kolbermoor
Tel. 08031 9011-0 · Fax 8031 9011-299
www.premiumcars-rosenheim.de

EDITORIAL



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

Liebe Leser -und Leserinnen

Die Zukunft ist näher als man glaubt. Oder hätten Sie sich vor zehn Jahren träumen lassen, dass unser Auto das Tempolimit erkennt, die Geschwindigkeit automatisch drosselt, Abstand zum Vordermann hält und im Stau wie von Geisterhand bremst und wieder anfährt? Für viele ist das längst Wirklichkeit.

Und der nächste Schritt zum autonomen Fahren ist auch schon getan. Mercedes Benz darf bis Tempo 60 auf der Autobahn selbständig fahren. Das hört sich zunächst nicht nach einem großen Sprung an – ist es aber! Denn zum ersten Mal gibt der Fahrer dabei die Verantwortung ab. Sollte etwas passieren, haftet der Hersteller, also Mercedes in diesem Fall. So fortschrittlich das auch sein mag – bis zum vollautonomen Fahren ist es immer noch ein weiter Weg. Wo die einzelnen Hersteller stehen und was der angebliche Klassenprimus Tesla wirklich kann, das hat unser Autor Frank Wald auf den Seiten 4 und 5 analysiert.

Wie hingegen die Zukunft der Mobilität in München aussehen könnte und welche Rolle dabei kleinere Fahrzeuge wie E-Roller spielen – dieser Frage ist Rudolf Huber auf den Seiten 12 und 13 nachgegangen. Und ob sie künftig ein Elektroauto fahren werden – das haben zwei Leser der Mobilen Faszination ausprobiert. Silke und Hans-Jürgen Maisch aus Hallbergmoos haben einen zehntägigen Test mit dem Mustang Mach-E bei uns gewonnen (Seite 16). Ein Problem der Gegenwart hingegen sind wild hupende Zeitgenossen. Wann das Warnsignal betätigt werden darf, erfahren Sie gleich hier auf dieser Seite. Sollte das Hupen bei Autokorsos oder Hochzeiten künftig erlaubt werden? Schreiben Sie uns doch Ihre Meinung an mobile-faszination@sz.de.

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: MGM-Jaguar, Heddergott/TUMünchen,
ADAC, Genesis, ViveLa Car, Sealander, Daimler,
BMW
Gestaltung: SZ Medienwerkstatt
Druck: Süddeutscher Verlag
Zeitungsdruck GmbH
Zamdorfer Straße 40 · 81677 München
* freie Mitarbeit

STRASSENVERKEHR

Bitte nicht hupen!

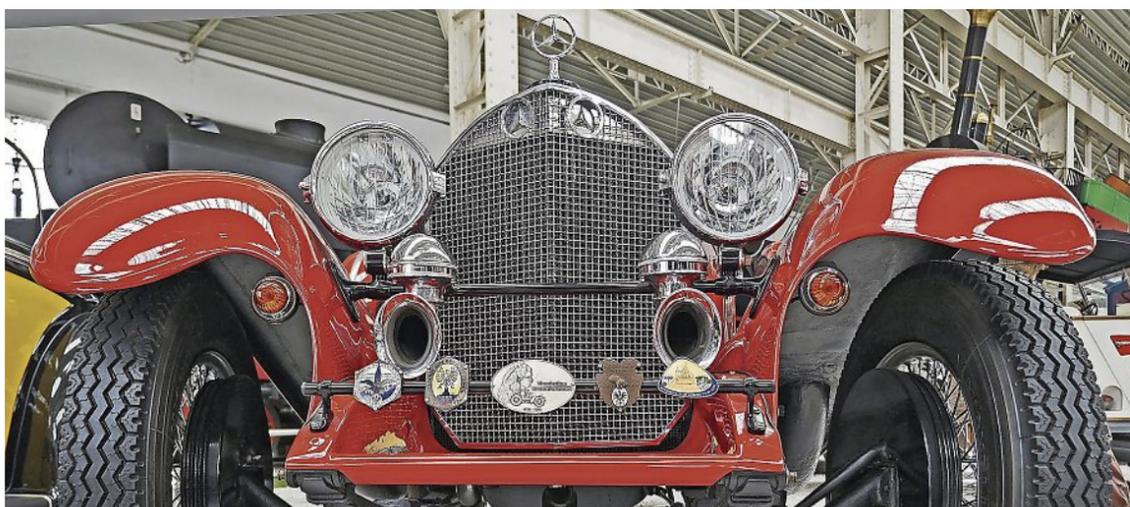
Keine ganz einfache Angelegenheit: Wann man das Signalhorn einsetzen darf – und wann nicht

Die Klärung dieser Fragen startet mit einer Klarstellung: Gehupt wird laut Straßenverkehrsordnung (StVO) überhaupt nicht, die Autos der Verkehrsteilnehmer geben nämlich, wie es im Beamtendeutsch heißt, auf Knopfdruck Schallzeichen von sich. Und das sollen sie nach dem Willen des Gesetzgebers nur sehr, sehr zurückhaltend tun. Wobei die alltägliche Praxis zeigt, dass die entsprechenden Vorschriften nicht besonders ernst genommen werden. Denn eigentlich darf man als Auto- oder Motorradfahrender nur dann das Signalhorn betätigen, wenn man andere Verkehrsteilnehmer vor drohenden Gefahren warnen oder außerorts die eigene Überholabsicht ankündigen will. Erlaubt ist ein Hupsignal auch noch auf Bergstraßen vor nicht einsehbaren Kurven: Hier darf ein bis zwei Mal kurz gehupt werden, um den Gegenverkehr zu warnen. Aber mehr Möglichkeiten gibt es nicht. Der kurze Hupgruß bei Abfahrt oder Ankunft, der deutlich hörbare Losfahrhinweis an Trödler an der ergrünten Ampel, das genervte Lautgeben wegen eines Staus, eines un-



Dieses Zeichen findet sich vor allem vor Innenstädten oder Krankenhäusern. Foto: Clier-Free-Vector-Images/Pixabay

dichtem Nebel überholen wolle. Als Mittel gegen tatsächliche oder vermeintliche Verkehrsrüpel darf die Hupe jedenfalls nicht eingesetzt werden, so der Jurist: „Autofahrer dürfen nicht hupen, um das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu sanktionieren.“ Gleiches gilt für das längst übliche Verhalten bei Autokorsos oder bei Hochzeiten: „Theoretisch ist auch dann ein Verwarngeld möglich. In der Praxis drücken die Polizisten jedoch meist ein Auge zu.“ Zwingend eine Hupe eingebaut haben müssen laut Gesetzgeber alle Kraftfahrzeuge ab einem Hubraum von 50 Kubik oder einem entsprechenden E-Antrieb. Wobei Signalhorn nicht gleich Signalhorn ist: Zugelassen sind laut Paragraph 55 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) nur Geräte, deren Schalldruckpegel in sieben Metern Entfernung 105 dB(A) nicht übersteigt. Zur Einordnung: Das



Zwei Hupen verschaffen Respekt: Beim Mercedes-Oldtimer werden sie noch stolz präsentiert.

Foto: Erich Westendarp/Pixabay

verschämten Dränglers, eines störenden Hindernisses: alles verboten. Emotionen hinterm Steuer und die Hupe haben, so will es die StVO, nichts miteinander zu tun. Wer sich nicht daran hält, begeht eine Ordnungswidrigkeit. Allerdings offensichtlich eine als minder gravierend eingeschätzte: Im Bußgeldkatalog sind fünf Euro Strafe fürs einfache Hupen und zehn Euro dafür vorgesehen, wenn andere dadurch belästigt wurden. Wie schätzen Rechtsexperten die Sache mit dem Signalhorn ein? „Die Hupe als Warnsignal einzusetzen, ist überall möglich“, sagt ein Rechtsanwalt für Verkehrsrecht vom Deutschen Anwaltverein (DAV). Seine praktische Erklärung: Man könne etwa hupen, um ein entgegenkommendes Fahrzeug auf einen ungesicherten Unfall hinzuweisen, oder wenn man bei



Finger weg: Der Druck auf die Hupe ist nur in wenigen Fällen erlaubt. Foto: ARCD

entspricht dem Lärm eines Schlagschraubers. Oder dem eines Formel-1-Autos aus 30 Metern Entfernung.

„La Cucaracha“ oder ähnlich eingängige Klänge als munterer Gruß von der Hupe würden sicher auch in Deutschland bei vielen Autobesitzern gut ankommen. Sie sind aber nicht erlaubt. Laut StVZO müssen Schallzeichen „mit einer gleichbleibenden Grundfrequenz ertönen“ und dürfen keine Tonfolge erzeugen. Also darf das Horn keine Melodie abspielen. Eine Ausnahme machen nur Einsatzfahrzeuge mit Sondersignalen wie etwa dem Martinshorn von Feuerwehr oder Polizei.

Auch in Österreich darf nur dann gehupt werden, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert. Gilt auch noch ein Hupverbot wie etwa in Wien, dann ist es nur erlaubt, wenn es das einzige Mittel ist, um Gefahren von Personen abzuwenden. Das wird, so der Automobilclub ÖAMTC, nicht so genau genommen, doch es empfiehlt sich, das Hupen zumindest dann zu unterlassen, wenn Polizisten in der Nähe sind. Verboten ist es nämlich fast immer. Innerhalb von Ortschaften in Italien finden sich häufig Schilder, die das Hupen verbieten. Klar kann ein Verstoß von den dortigen Carabinieri geahndet werden. Doch hier gilt das Hupen nicht wie in Deutschland nur als Ausdruck von Ärger, es kann auch als nette Begrüßung gemeint sein. Das Gegenteil ist in Frankreich der Fall: Hier wird das Hupen überhaupt nicht gerne gehört, in den Städten ist es sogar verboten. Wer seinem Ärger ohne triftigen Grund lauthals Luft macht, riskiert ein Bußgeld von 35 Euro. Rudolf Huber

TECHNIK TRENDS

Sowohl Hersteller wie Tech- und Softwareunternehmen treiben die Entwicklung selbstfahrender Autos kräftig voran. Die Deutschen holen auf, soziale Akzeptanz steigt

Die Autonomen kommen

Gingenes nach Elon Musk, werden autonome Autos noch in diesem Jahr selbstständig lenkend durch unsere Städte fahren, während wir darin lesen, spielen oder Online-Konferenzen abhalten können. Nun ist allerdings das einzig zuverlässige an den Zukunftsprognosen des Tesla-Gründers ihre zeitliche Unzuverlässigkeit, sagt er doch seit 2013 alle zwei Jahre den Durchbruch des automatisierten Fahrens voraus. Aber immerhin, ähnlich wie bei der E-Mobilität scheucht der aktuell reichste Mann der Welt mit seinen großspurigen Ankündigungen die Industrie vor sich her.

In Wahrheit kommen jedoch auch Teslas Fahrzeuge bislang über eine Teilautomatisierung nach dem so genannten Level 2-Automatisierungsgrad (siehe Info-Kasten) nicht hinaus, mag der kalifornische Autobauer dabei noch so häufig mit suggestiven und missverständlichen Begriffen wie einer Autopilot-Funktion hantieren – was in der Vergangenheit einige technisch gutgläubige Kunden immer wieder mit kapitalen Crashes, einige sogar mit ihrem Leben bezahlen mussten. Inzwischen ist Teslas FSD-System (Full Self Driving) in der Version 10.12.2 angelangt und kostet als Software-Option 12.000 Dollar. Allerdings befindet sie sich in Europa immer noch in einem Beta-Stadium und muss die nötigen Tests durchlaufen, bevor die EU das Okay gibt. Und das kann dauern.



Doch nicht nur Tesla, auch die etablierten Autokonzerne und branchenfremde Unternehmen treiben die Entwicklung des automatisierten Fahrens kräftig voran. Honda etwa bietet in Japan bereits einen Legend Hybrid EX mit Staupilot-Funktion an, der Level-3-Fahren ermöglicht. Hyundai testet in Seoul ein Robotaxi auf Basis des Ioniq 5, das hochautomatisiertes Fahren der Stufe 4 beherrscht. Googles Schwesterfirma Waymo lässt schon seit einiger Zeit in Phoenix, Arizona, Roboterautos als Taxis fahren, die von Kunden per App herbeigerufen werden können. Die Technologie scheint sehr ausgereift und alltagstauglich – auch wenn es immer mal wieder die eine oder andere kuriose Situation gibt, wenn ein Robot-Car vor der Komplexität einer Kreuzungssituation kapituliert und einfach stehen bleibt. Auch US-Autoriese General Motors, der mit

seinem Firmenabteiler Cruise in San Francisco einen Robotaxi-Dienst betreibt, musste erst kürzlich miterleben, wie sich mehr als ein halbes Dutzend dieser Fahrzeuge plötzlich ohne Grund versammelten – was gerade auf den Schnellstraßen auf wenig Akzeptanz bei Fahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmern stoßen wird. Doch ein internationales Expertengremium für automatisiertes und vernetztes Fahren der Uno-Wirtschaftskommission (UNECE), dem mehr als 50 Länder, darunter auch die der EU, angehören, hat sich jüngst darauf verständigt, die Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Verkehrssituationen von 60 auf 130 Kilometer pro Stunde anzuheben. Auch BMW hat jüngst mit seinem neuen Elektro-Flaggschiff iX ein Fahrzeug vorgestellt, das auf autonomes Fahren bis SAE-Level 3 ausgelegt ist. Es kann mit rund

und ihr Elektro-Pendant EQS gegen Aufpreis (5.950 Euro) angeboten wird, vom Kraftfahrtbundesamt derzeit nur bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h auf geeigneten Autobahnabschnitten zugelassen – was gerade auf den Schnellstraßen auf wenig Akzeptanz bei Fahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmern stoßen wird. Doch ein internationales Expertengremium für automatisiertes und vernetztes Fahren der Uno-Wirtschaftskommission (UNECE), dem mehr als 50 Länder, darunter auch die der EU, angehören, hat sich jüngst darauf verständigt, die Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Verkehrssituationen von 60 auf 130 Kilometer pro Stunde anzuheben. Auch BMW hat jüngst mit seinem neuen Elektro-Flaggschiff iX ein Fahrzeug vorgestellt, das auf autonomes Fahren bis SAE-Level 3 ausgelegt ist. Es kann mit rund

Als erster Autohersteller hat Mercedes die Genehmigung erhalten, auf öffentlichen Straßen autonom zu fahren. Allerdings nur bis Tempo 60 auf der Autobahn.
Foto: Mercedes Benz

40 Assistenzsystemen ausgerüstet werden und präsentiert sich als ein Etappenziel auf dem Weg zu Level 4 und 5. Auf einem eigens dafür gegründeten BMW-Campus in Unterschleißheim arbeiten außerdem rund 1700 Spezialisten daran, die notwendige Software-Algorithmik für hochautomatisiertes Fahren zu entwickeln. Als Testfahrzeuge sind hier 40 BMW unterwegs, die riesige Mengen Daten und Bilder im Straßenverkehr sammeln. Mit großen Schritten holt auch Volkswagen beim auto-



matisierten Fahren auf. Sichtbares Zeichen dafür ist die gemeinsam mit dem US-Start-up Argo AI entwickelte AD-Version des Elektro-Bulli ID.Buzz, die 2025 als Teil des Ridepooling-Dienstes Moia in Hamburg an den Start gehen soll. Darüber hinaus entwickeln die Wolfsburger mit ihrer Softwaretochter Cariad in Kooperation mit Bosch eine neue Softwareplattform für alle Fahrzeugklassen der Konzernmarken, die im kommenden Jahr eingeführt werden soll. Der für 2026 angekündigte Oberklassenstromeer Trinity könnte sich damit dann als Speerspitze autonomer Fahrfunktionen etablieren – mit Autobahnfahrten auf Level 4. Parallel dazu treibt auch Konzerntochter Audi die technische Entwicklung im Projekt Artemis voran, das mit Unterstützung von Cariad und Nvidia bis 2025 ein eigenes, autonomes Auto auf die Straße bringen will. Um die komplexe und kostspielige Technologie des automatisierten Fahrens zur Marktreife zu führen, bedarf es Kooperationen und branchenübergreifender Zusammenarbeit. Ein Beispiel dafür ist „L3Pilot“, ein gerade abgeschlossenes europäisches Leuchtturmprojekt, mit dem die Tauglichkeit von Level-3-Fahrfunktionen auf öffentlichen Straßen getestet wurde. Ein Netzwerk aus 34 Partnern, darunter neben Autoherstellern wie VW, Audi, BMW, Mercedes, Ford, Toyota, Honda, Jaguar, Land Rover, Renault, Volvo und der Stellantis-Gruppe auch Zulieferer, Forschungsinstitute und Straßenverkehrsbehörden, erprobte vier Jahre lang in sieben Ländern 70 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen. Dabei wurden 400.000 Autobahnkilometer zurückgelegt, die Hälfte davon im autonomen Modus, die andere Hälfte als Referenz.

Im städtischen Bereich wurden Daten auf 24.000 Kilometern gesammelt, 22.200 davon im autonomen Modus und wiederum 1.800 als Referenz. Wann und wo auf deutschen Straßen tatsächlich die ersten autonomen Autos fahren werden, ist bislang aber noch nicht abzusehen. Eine Studie des Prognos-Forschungsinstituts für den ADAC zeigt, dass sich automatisiertes Fahren nur ganz allmählich durchsetzen wird. Erst zur Mitte des 21. Jahrhunderts sollen den Forschern zufolge selbstfahrende Autos das Straßenbild auf Autobahn, Landstraße und in der Stadt bestimmen. Bis dahin hätten dann auch die Menschen die Möglichkeit, sich mit der Technologie anzufreunden. Zwar weicht in neueren Untersuchungen und Umfragen allmählich die anfängliche Skepsis für autonomes Fahren zunehmender Akzeptanz. Dennoch geht beispielsweise in einer Studie der Dualen Hochschule Baden-Württemberg für 53 Prozent der Befragten der Gedanke an selbstfahrende Autos mit einem unangenehmen Gefühl einher. Dabei beunruhigen vor allem die Angst vor Manipulation durch Hackerangriffe sowie das mangelnde Vertrauen in die Technik. Auch in einer Untersuchung des TÜV Rheinland zweifelt noch eine deutliche Mehrheit an der Beherrschbarkeit komplexer Verkehrssituationen und dem gegebenen Datenschutz. In einer internati-

So sieht das Lidar, eine Kombination aus Laser und Radar, seine Umgebung. Dabei wird ein 3-D-Bild erstellt. Der neue Sensor von Argo blickt 400 Meter weit, ein technologischer Durchbruch.
Foto: VW

Der Mensch liest, das Auto fährt. Entspannt im Katalog blättern, die E-Mails checken. Das ist der neue Traum vom autonomen Fahren.
Foto: Audi

onalen Studie des Capgemini Research Institutes, die 5.500 Verbraucher in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Schweden, den USA und China befragte, teilen ebenfalls 71 Prozent die Sorge, dass autonome Fahrzeuge bei plötzlich auftretenden Zwischenfällen falsch reagieren könnten. „Automobilunternehmen müssen die Erwartungen und Ängste ihrer zukünftigen Kunden berücksichtigen, wenn sie autonome Fahrzeuge auf den Markt bringen“, empfiehlt Capgemini-Studienleiter Rainer Mehl. Ebenso großspurig wie haltlose Versprechen exzentrischer kalifornischer Milliardäre dürften da ganz sicher weniger zielführend sein. Frank Wald

INFO

Die fünf Stufen des automatisierten Fahrens

Die SAE (Society of Automotive Engineers) hat fünf Level des automatisierten Fahrens definiert, die sich inzwischen weltweit in der Automobilindustrie durchgesetzt haben.

Level 1 – Fahrerassistenz: Das Auto verfügt über einzelne unterstützende Systeme wie Abstands-Tempomat, Spurwechsellassistent oder Elektronisches Stabilitätsprogramm (EPS), die den Fahrer separat je nach Betrieb und Bedarf unterstützen.

Level 2 – Teilautomatisierung: Durch Kombination mehrerer Systeme kann das Auto einige Aufgaben ohne Eingriff des Fahrers ausführen. So etwa das Spurhalten sowie das Beschleunigen, Bremsen und selbsttätige Überholen auf der Autobahn. Auch das automatische Einparken gehört dazu. In einem Level-2-Auto darf der Fahrer seine Hände für kurze Zeit vom Lenkrad nehmen, behält aber die Kontrolle und Verantwortung über das Fahrzeug und muss notfalls eingreifen.

Level 3 – Bedingte Automatisierung: Das Auto lenkt, beschleunigt und bremst selbstständig, allerdings zeitlich begrenzt und unter vom Hersteller definierten Bedingungen. Der Fahrer kann seine Aufmerksamkeit vorübergehend abwenden, Zeitung lesen, die Infotainment-Menüs durchblättern, muss bei Bedarf aber wieder die Kontrolle übernehmen, wenn das System ihn dazu auffordert.

Level 4 – Hochautomatisierung: Das Fahrzeug fährt im Normalbetrieb völlig selbstständig und es ist kein Eingriff erforderlich. Auch in Notsituationen reagiert das System autonom und regelkonform. Der Fahrer hat aber die Möglichkeit, das System zu „überstimmen“ – falls noch Pedale und Lenkrad vorhanden sind.

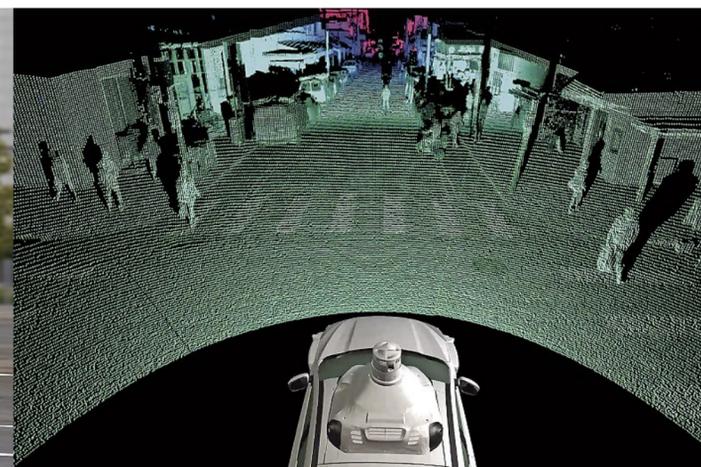
Level 5 – Vollautomatisierung: Vollkommen autonomer Betrieb des Fahrzeugs in allen Verkehrssituationen und bei allen Fahrbahn- und Umgebungsbedingungen ohne die Möglichkeit (und Notwendigkeit) des Eingreifens. Aus Fahrern werden Passagiere. fw



Hyundai testet auf den Straßen der südkoreanischen Metropole Seoul seine Robotaxis.
Foto: Hyundai

Verspricht schon seit Jahren vollautomatisches Fahren – die Realität sieht anders aus bei Tesla.
Foto: Tesla

Mit diesem Transporter testet VW automatisches Fahren. Eine Hauptrolle wird der ID.Buzz spielen. Foto: VW



ELEKTROMOBILITÄT

Verbrenner lassen sich in nur wenig Zeit mit Benzin oder Diesel betanken. Bei Stromern dauert es selbst mit den schnellsten Ladestationen deutlich länger. Dies hat Auswirkungen auf die Konzeption von E-Tankstellen: Hier sollen Plätze zum Verweilen und Entspannen während des Ladevorgangs einladen.

Die Aufenthaltsqualität an einer klassischen Tankstelle ist überschaubar, bringt es der Nachrichtensender NTV auf den Punkt. Selbst auf den gepflegtesten Anlagen rieche es ab und zu nach Öl und Benzol, das ständige Kommen und Gehen sorgt für ein gewisses Gefühl der Hektik und das kulinarische Angebot ließe den einen oder anderen Wunsch offen. Wer nicht muss, bleibt daher kaum länger als es unbedingt nötig ist. An E-Auto-Ladestationen sieht das notwendigerweise anders aus – denn selbst die schnellste Akkufüllung benötigt deutlich mehr Zeit als das Tanken von klassischem Sprit. Und genau während dieser Zeit sollen sich Kunden möglichst wohlfühlen und deshalb so oft wie möglich wiederkommen. Aktuell ist die Ladesäulenlandschaft in Deutschland durch einzelne oder einige wenige Steckdosenstelen geprägt, die entweder am Straßenrand, auf Schnellimbiss-Parkplätzen oder auf Autobahnrasthöfen stehen. Mit der steigenden Zahl an E-Autos dürfte sich das Erscheinungsbild der Infrastruktur ändern, ist man sich bei NTV sicher. Schon heute geht der Trend vor allem an den Schnellstraßen zu großen Ladeparks mit Dutzenden Anschlusspunkten. Viele haben ein Dach und sind be-



Schöne neue Welt des Aufladens

Die Zeiten, als man die Elektro-Zapfsäulen im Gewerbegebiet suchen musste, sind bald vorbei

Reichweite in 20 Minuten erlauben sollen. In der Zwischenzeit können die Reisenden an der angegliederten Gastronomie einen Kaffee trinken, die Toilette benutzen oder im freien WLAN surfen.

Das Tankstellenkonzept für Ladesäulenparks ist aber nicht nur in Europa beliebt. Die VW-

So könnte die Ladestation der Zukunft aussehen: Der Entwurf „More with less“ gewann kürzlich einen kanadischen Designwettbewerb.

Foto: Electric
Autonomy Canada

auch sind, die Architektur ist dennoch immer noch relativ konservativ – vor allem, weil sie sich aus guten Gründen immer noch mehr oder weniger an der klassischen Tankstellenarchitektur orientiert. Das soll sich jedoch ändern, ist man sich bei NTV sicher. Wie die Ladeparks der Zukunft aussehen könnten, hat kürzlich ein kanadischer Design-Wettbewerb mit internationalem Teilnehmerfeld auszuloten versucht. Gewonnen hat der schottische Entwurf „More



leuchtet, was vor allem das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl stärken soll.

Rein äußerlich wirken die Ladeparks auf den ersten Blick wie klassische Tankstellen. Kein Zufall, wie Linda Boll vom niederländischen Ladesäulenbetreiber Fastned erklärt: „Das Design unserer Stationen orientiert sich an dem von konventionellen Tankstellen. Dort ist es für den Autofahrer wichtig, die nächste Tankmöglichkeit schnell und einfach zu finden und den Tankvorgang unkompliziert durchführen zu können. Die einzelne Ladesäule in einer versteckten und dunklen Ecke des Parkplatzes ist für uns nicht wirklich zukunftsträchtig.“ Fastned hat daher im vergangenen Jahr gemeinsam mit anderen E-Mobilitätsunternehmen die größte Schnellladestation des Vereinigten Königreichs im englischen Oxford eröffnet. Der „Energy Superhub“ hängt an einem 10-Megawatt-Kabel und bietet zum Start 26 Schnellladesäulen verschiedener Betreiber mit bis zu 300 kW Leistung, die im besten Fall das Nachladen von 400 Kilometern

Tochter Electrify America baut in den USA als Buße für den Dieselbetrug aktuell ein Netz an Anlagen, die sich ebenfalls am klassischen Tankstellenlayout orientieren, aber mehr Aufenthaltsqualität bieten sollen. Anders als vielerorts in Deutschland finden sich die Parks in den Städten, häufig in der Nachbarschaft von Shoppingmalls. Wer vor dem Einkauf sein Auto nicht selbst einstöpseln will, kann das einem der in den USA beliebten „Valet Services“ überlassen.

Ende 2021 eröffnete Audi seinen ersten „Charging Hub“ in Nürnberg, der sich mit High-Power-Charging-Ladeplätzen an Autobesitzer richtet, denen zu Hause die Lademöglichkeit fehlt. Die kubusförmige Anlage im Stil der Autohäuser der Marke ist bewusst exklusiv gestaltet und eingerichtet: Business Lounge statt Tankstelle. „Das soll nicht nur eine Lösung für künftige Spitzenbedarfe bieten, sondern das Laden zu einer aktiv genutzten Lebenszeit machen“, so Projektleiter Ralph Hollmig. So zukunftsträchtig solche Geschäftsmodelle

links: Ganz im Stil der Audi-Authäuser tritt der erste Audi Charging Hub in Nürnberg auf: Mit Schnellladestation und Business Lounge.
Foto: Audi

Eine der stärksten Ladestationen in Europa betreibt Fastned im englischen Oxford als Teil des sogenannten Energy Superhubs.
Foto: Fastned

with less“, ein modularer, ovaler Holzbau mit leichtem Sixties-Flair, der Kaffees, Shops und Duschen beherbergt. Angegliedert sind Spielplätze, Kunstausstellungen, Grillecken und eine Art Zen-Garten zur Entspannung. Dort dürfte die Aufenthaltsqualität dann wohl endgültig stimmen.
Christian Resch

VW bietet in den USA einen Valet-Laden an, bei dem sich der Kunde um nichts kümmern muss.
Foto: Volkswagen





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

AUTO-NEUVORSTELLUNGEN

Elektro-Turbo statt Sechszylinder

Macht der neue AMG C 43 von Mercedes auch mit einem kleineren Hubraum und zwei Brennkammern etwa weniger Spaß?

Sein Spitzname kommt direkt von oben, aus dem Vatikan. Als Papamobil wird die AMG-Variante der Mercedes-C-Klasse liebevoll belächelt. Mit dem vollverglasten Dienstwagen früherer Päpste hat der C 43 natürlich nicht viel zu tun. Als T-Modell bietet der Mercedes viel Platz für Kind und Kegel. Also ziemlich Papa. Und wenn der Papa dann alleine die Grenzen des Auto-Mobils austesten will, dann hält AMG die entsprechenden Pferdestärken bereit. Allerdings müssen Freunde von großen Hubräumen und vielen Zylindern jetzt stark sein. Der C 43 wurde im Motorraum geschrumpft – dafür bekommt er Formel-1-Technik.

Zwei Liter Hubraum und bloß vier statt sechs Zylinder – das soll ein AMG sein? Noch vor der ersten Ausfahrt bemüht sich das Expertenteam, mit Superlativen die Skepsis auszubremsten. Bei dem Turbo-Benziner handelt es sich nämlich um den weltweit stärksten Zwei-Liter-Vierzylinder, der je in einem Serienauto eingebaut wurde. Und dann wird der Verbrenner ja auch noch von einem kleinen E-Motor befeuert. Kurzfristig liefert der noch mal 14 Booster-PS zu den bereits vorhandenen 408. Zum Motoren-Duo

stößt dann auch noch der elektrische Turbo, der sämtliche Leistungslöcher stopft. Echte Formel-1-Technik. Vereinfacht gesagt, besteht dieser Turbo aus zwei Turbos. Denn zwischen dem Turbinenrad und dem Verdichter sitzt direkt auf der Welle noch ein kleiner Elektromotor, der das Verdichterrad schon beschleunigt, noch bevor der Abgasstrom den Antrieb übernimmt.

Der E-Turbo hat Vorteile. Erstmal ist das Ansprechverhalten des Motors schneller. Zweitens steht schon bei niedrigen Drehzahlbereichen ein hohes Drehmoment zur Verfügung. Und drittens hält er den Ladedruck immer aufrecht, sodass die volle Leistung sogar dann da ist, wenn man gerade gebremst hat oder vom Gas gegangen ist. Viel Aufwand – aber schließlich will der Charakter eines AMGs auch in Zeiten von Benzineinsparung und CO₂-Verringerung gewahrt bleiben. Wir sind gespannt auf die erste Ausfahrt. Nach dem Druck auf den Startknopf herrscht schon fast andächtige Ruhe im Papamobil. Kaum Brabbeln, kaum Blubbern! Ob das der AMG-Klientel gefällt, die beim Sprint über den Prachtboulevard ja schon auf Außenwirkung bedacht ist? Keine Sorge, der AMG kann auch laut.



Straßenflitzer will mit 408 PS und einem Verbrauch von unter neun Litern der neue C 43 von Mercedes-AMG sein. Fotos: Mercedes Benz

In den Fahrstufen Sport und Sport+ röhrt und trompetet es wie ehemals. Und wer noch einen zusätzlichen Satz Sound auf die Ohren braucht – der sollte die Option Real Performance Sound ziehen. Denn dann gibt es eine Direktübertragung aus dem Motorraum über die Lautsprecher. Blitzschnell und lauffreudig jagen die vier Zylinder das Papamobil in 4,7 Sekunden von 0 auf 100. Turbolöcher gibt es nicht – da ist kein Halten. Und trotzdem fehlt etwas.

Der neue C 43 rauscht zwar nur so über den Asphalt. Die Souveränität eines Sechszylinders ist jedoch zumindest auf der emotionalen Seite nicht zu ersetzen. Was das Handling angeht, so genügt der C 43 auch ambitionierten Ansprüchen. Dank der Fahrdynamik-Regelung zum Beispiel, bei der das kurveninnere Rad leicht abgebremst wird, um das Fahrzeug spontan, aber noch präziser zu steuern. Serienmäßig ist auch

die Hinterachslenkung, die den Wendekreis verkleinert und bei hohen Geschwindigkeiten für mehr Fahrstabilität sorgt. Unser Fazit zum neuen C 43 AMG: Mamma mia! Dieses Papamobil ist Familienkutsche und Sportwagen in einem. Der Wegfall des Sechszylinders ist wie ein kalter Entzug. Gut, dass es ein neues Suchtmittel gibt wie den Elektro-Turbo, der dem neuen C 43 Beine macht. Beachtlich ist aber auch der Preis. Ab rund 73.000 Euro geht es los. Dann steht das Papamobil ante portas. Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

AMG C43 4matic T-Modell

Motor: Vierzylinder-Turbo-Benziner
Hubraum: 1.991 ccm
Leistung: 300 kW (408 PS) bei 6.750 U/min
Zusätzlicher Boost: 10 kW (14 PS)
Drehmoment: 500 Nm bei 5.000 U/min
Antrieb: 9-Gang-Automatik, Allrad
0 – 100 km/h: 4,7 s
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Normverbrauch: 8,8 l
CO₂-Ausstoß: 199 g/km
Länge / Breite / Höhe: 4,79 / 1,82 / 1,47 m
Leergewicht/Zul.: 1.810/515 kg
Anhängelast (gebr.): 1.000 kg
Kofferraum: 490 – 1.510 l
Preis: ab 73.244 Euro



In das T-Modell des C 43 passt einiges hinein. Ob die eine oder andere Kiste Wein oder das Urlaubsgepäck für die ganze Familie.



Auf Wunsch kann das Armaturenbrett auch mit dem breiten Hyperscreen ausgestattet werden, der Aufpreis liegt bei knapp 9.000 Euro.

Kia Sportage als Sprinter

Der Plug-in-Hybrid ist mit 265 PS das Spitzenmodell der Baureihe

Schöne alte Verbrennerzeiten. Früher hatten die Spitzenmodelle so klingende Namen wie GTI, R, M oder GR und zeichneten sich durch mehr Ventile, mehr Turbos, mehr Hubraum und mehr PS aus. Sie waren die Krönung einer Baureihe. Heute nehmen immer häufiger so genannte PHEVs den Spitzenplatz ein. Mit dem Sportage 1,6 T-GDI Plug-in-Hybrid krönt jetzt auch Kia sein beliebtes SUV. Der 1,6 Liter-Turbo-Benziner leistet in Kombi mit der E-Maschine 265 PS und bringt es auf 350 Nm Drehmoment, das schon bei 1.500 U/min anliegt und bis 4.500 seine Leistungskurve hält. Der Sportage spurtet damit in 8,2 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Warum es nicht zu besseren Sprintzeiten reicht, liegt am Gewicht. Mit knapp zwei Tonnen ist

das Auto, das auf allen vier Rädern angetrieben wird, ein ziemlicher Brummer. Derartige Höchstleistungen ruft man aber ohnehin selten ab. Der Grund: In Kombination mit der Wandler-Automatik läuft der Benziner dann auf relativ hohen Touren – was man von der Akustik her eher als lästig empfindet. Da macht das elektrische Gleiten schon mehr Spaß. Auf Knopfdruck hat der Benziner Pause, nur die E-Maschine treibt an. Das macht sie, obwohl sie nur 90 PS hat, relativ kraftvoll. Kein Wunder, sie allein bringt schon ein Drehmoment von knapp 300 Nm auf die Straße. Aber wer zu oft auf die „Tube“ drückt, der verliert schnell Energie. Bei gefühlvoller Bedienung sollen rund 70 Kilometer Reichweite drin sein, in der Stadt mehr, weil man dort ja durch häufige Ampel-

stopps viel Energie zurückholt. Die Kraft holt sich die Elektromaschine aus der 13,8 kWh großen Bordbatterie, die das Ladevolumen des Sportage um moderate 50 bis 60 Liter im Vergleich zu einem Verbrenner verknappt. Im schlechtesten Fall, also an einer herkömmlichen 230-Volt-Haushaltssteckdose, wird sie in knapp fünf Stunden aufgeladen. Bei optimalen Bedingungen (öffentliche AC-Ladesäule) füllt der 7,2 kW starke Onboard-Lader den Akku in knapp zwei Stunden. Wer eine Wallbox zu Hause hat, der braucht rund drei Stunden. Das alles sind Zeiten, die praxistauglich sind. Bei vollem Akku soll der PHEV-Sportage nur rund 1,1 Liter schlucken – zuzüglich des verbrauchten Stroms. Wir brauchen mit 5,1 Litern ein gerüttelt Maß mehr. Mögen



Schneller zapfen an der Wallbox. Der Kia Sportage PHEV braucht dazu im besten Fall eine Stunde und 45 Minuten. Foto: Kia

diese Werte noch so gut klingen – die tatsächlichen Kosten liegen höher, weil man zum Sprit noch die Stromkosten addieren muss. Elektrizität ist nicht mehr günstig und wird tendenziell noch teurer. Von daher stellt sich die Frage, ob so ein Hybridauto unter ökonomischen Gesichtspunkten eine gute Wahl ist. Zumal, wenn die Förderung von derzeit 6.750 Euro wegfällt. rdf

AUTO-NEUVORSTELLUNGEN



Oper auf vier Rädern

Was der Startenor Andrea Bocelli mit dem neuen Fiat 500e zu tun hat

Triumphales Trio im Cinquecento (v.l.n.r.) Matteo Bocelli, Fiat-CEO Olivier Francois und Maestro Andrea Bocelli. Fotos: Fiat

Das hätte auch keiner gedacht. Nicht VW, nicht Mercedes, weder BMW noch Audi – der gefährlichste Tesla-Jäger kommt aus Italien und ist eine Knutschkugel, die es seit 1957 gibt. Der Fiat 500, liebevoll auch Cinquecento genannt, liegt in der europäischen Verkaufstatistik nämlich auf Platz 2. Hierzulande hat er sich im ersten Halbjahr sogar den Titel „Beliebtestes E-Auto der Deutschen“ gesichert. Und was macht man, wenn es eh schon gut läuft? Weitere Modellvarianten nachschieben. Dabei darf es ruhig etwas exklusiver sein. Zum Beispiel mit dem Fiat 500e „La Prima by Bocelli“. Der italienische Startenor hat dabei nicht nur seinen guten Namen beige-steuert, sondern den Sound des Audiosystems. Nur logisch, dass der Maestro bei der Präsentation persönlich anwesend ist. Das Alpe Mare ist eine ganz besondere Badeanstalt. Umziehkabinen und die Bar glänzen mit den kultigen Pastelltönen einer italienischen Eisdielen der 1960er-Jahre. Über den 48 Liegen am Strand thronen beduinartige Zelte. Die Umkleiden sind mit einem eigenen Safe und USB-Anschlüssen ausgestattet. Nur eines gibt es nicht: Einen Parkplatz, weil die Gäste – noblesse oblige – mit einem Limousinen-Service direkt am Hotel abgeholt werden. Stil hat das Alpe Mare allemal – so wie der Besitzer. Und der heißt Andrea Bocelli, einer der erfolgreichsten Tenöre der Geschichte. Dass der italienische Hersteller im Freibad des Maestros ein neues Auto präsentiert – daran ist der Lockdown schuld. Fiat-CEO Olivier Francois hatte sein Home-Office in Forte dei Marmi aufgeschlagen. Der Maestro und der Auto-Boss

In der Sonder-Version „La Prima by Bocelli“ klingt das Soundsystem auf Wunsch so wie zum Beispiel im Wohnzimmer des Maestros.

Für laue Sommernächte ist das Cabrio des Fiat 500e empfehlenswert. Das Cockpit ist übersichtlich und aufgeräumt.

kamen eines Tages ins Gespräch – das Sondermodell „Prima by Bocelli“ war geboren. Zusammen mit dem Soundspezialisten JBL klingt es im Fiat jetzt wie an den vier Lieblingsplätzen des Tenors. „Virtual Venues“ nennt sich diese Technologie, die unter Mithilfe von 320 Watt, zwei Hoch- und vier Mitteltönern sowie einem Subwoofer akustisch an vier teilweise auch recht private Orte entführt. Da ist zum einen das Wohnzimmer des Maestros, das wie er selbst sagt, „dem perfekten Klang“ gewidmet ist. Geeignet für Unplugged-Musik, Folk, Pop und HipHop. Dann sein persönliches Tonstudio (bestens für

Jazz, Blues und Electronic) und der Ort, an dem Bocelli sein Debüt gab: Das Opernhaus von Pisa. Und dann geht es soundtechnisch noch ins „Teatro del Silenzio“, einem Amphitheater, das in den toskanischen Hügeln liegt. Das Theater der Stille, das deshalb so heißt, weil dort nur einmal im Jahr Musik erklingt, gehört ebenso wie die Badeanstalt zu den Latifundien Bocellis. Zum guten Ton des Bocelli-500ers gehört noch eine ganze Reihe von Sonderausstattungen: Großer Bildschirm (10,25 Zoll), exklusive Sitzbezüge in der Farbe „Eis-Beige“, Voll-LED-Scheinwerfer und 17 Zoll große Leichtmetallfelgen. Ge-

nauso wie die Idee, einen eigenen Bocelli-Sound zu kreieren, geht auch die besondere Ausstattung des Handschuhfachs auf die Pandemie zurück. Auf Knopfdruck sterilisiert dort nämlich ein spezielles UV-Licht kleinere Gegenstände wie zum Beispiel Schlüssel oder Smartphones. Das alles hat natürlich seinen Preis. Die Sonderedition kostet als Limousine 35.490 und als Cabriolet 38.490 Euro. Ausgestattet ist der Edel-500er wie alle anderen mit dem 87-kW-Motor (118 PS) und einer 42 kWh-Batterie, die für Reichweiten von 320 bis zu 460 Kilometern im Stadtverkehr sorgen soll, weil hier durch das häufige Anfahren und Abbremsen besonders viel Energie zurückgewonnen werden kann. Wem der 500er zu klein ist und wer der Elektrotechnologie noch nicht ganz sein Vertrauen schenkt, für den bietet Fiat jetzt den neuen 500X als Mild-Hybrid an. Die X-Variante ist mehr eine XL-Variante und circa 70 Zentimeter länger, 17 breiter sowie 7 Zentimeter höher. Als Antrieb gibt es neben den kleinen 120-PS-Benzinern jetzt die Hybrid-Kombination aus 1,5 Liter Turbo-Benziner mit 96 kW (130 PS) und einem 48-Volt-Elektromotor, der noch mal 15 kW dazusteuert. Beim Anfahren, Einparken und sogar solo. Das E-Aggregat schafft dann aber gerade mal drei Kilometer. Ansonsten ist es als reines Unterstützungskommando da. Vor allem im Einsatz, um das Turboloch des Verbrenners zu beseitigen. Das tut es auch ordentlich, was die Testfahrt ins Hinterland von Forte dei Marmi zunächst recht amüsant macht. Aber nur in der Ebene. Denn sobald man die 130 PS auf der Bergstrecke mit einem kräftigen Tritt auf das Gaspedal ausreizen will, muss man erst einmal warten, bis das Getriebe wach wird. Und dann heult der Benziner auch noch wie ein alter Bergwolf. Besser man bewegt den 500er-X gemächlich und souverän – dann sind auch Verbrauchswerte um die 6,6 Liter realistisch.

Rudolf Bögel

TECHNISCHE DATEN

Fiat 500X Hybrid

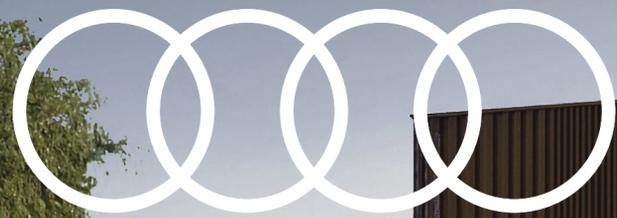
- Hubraum: 1469 ccm
- max. System-Leistung: 96 kW (130 PS)
- max. System-Drehmoment: 240 Nm
- max. Leistung E-Maschine: 15 kW (20 PS)
- max. Drehmoment: 55 Nm
- Antrieb: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Front
- 0-100 km/h: 9,1 Sekunden
- Spitze: 194 km/h
- Normverbrauch: 6,6 l/100 km
- CO₂-Emission: 133 g/km
- Länge / Breite / Höhe: 4,27 / 1,80 / 1,60
- Kofferraum: 350 - 1.000 l
- Leergewicht / Zuladung: 1405 / 645 kg
- Anhängelast (gebr.): 1.450 kg
- Preis: ab 28.990



Knackiges Kerlchen: Der 500er Fiat hat nichts von seiner Faszination verloren: ein Bestseller seit den Fünfziger Jahren.



Das Alpe Mare in Forte dei Marmi ist ein Strandbad mit Eisdielen-Charme der 50er-Jahre mit den entsprechend kühlen Farben.



Einsteigen leicht gemacht.

Attraktive Finanzierungsbedingungen für Privatkunden – jetzt bei uns.

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 A4 35 TDI advanced, S tronic

EZ: 10.02.2021, Gesamtfahrleistung: 13.559 km

Florettsilber Metallic, Optikpaket schwarz, Ambiente-Lichtpaket, Lederlenkrad im 3-Speichen-Design mit Multifunktion plus, Komfortmittelarmlehne vorn, Audi connect Navigation & Infotainment, MMI Navigation plus mit MMI Touch, Sitzheizung vorn, 3-Zonen-Komfortklimaautomatik, kamerabasierende Verkehrszeichenerkennung, Audi active lane assist, Audi adaptive cruise control, Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay, Audi sound system, Anschlussgarantie 3 Jahre, max. 100.000 km u. v. m.

Fahrzeugpreis:	€ 36.336,75
inkl. Überführungskosten und KSB-Beitrag	
Anzahlung:	€ 5.000,00
Nettodarlehensbetrag:	€ 31.336,75
Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	0,99 %
Effektiver Jahreszins:	0,99 %
Vertragslaufzeit:	36 Monate
36 mtl. Finanzierungsraten à	€ 339,00
Schlussrate bei 10.000 km/Jahr:	€ 19.895,65
monatliche VarioCredit-Rate	€ 339,-

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

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT



Leise und ganz schön dynamisch: Die BMW CE 04 ist als Beitrag für die saubere Mobilität der Zukunft gedacht.

Interessante Silhouette: Die BMW CE 04 bricht mit vielen Design-Konventionen. Fotos: Huber



Elektro-Roller BMW CE 04: Viel Kraft, hoher Preis

Der Mini-Scooter aus München soll die urbane Mobilität sauberer machen. Hat er das Zeug dazu? Die Reichweite mit 130 Kilometern stimmt schon mal



Informativ: Das 10,25 Zoll große TFT-Display lässt sich ganz nach Bedarf einstellen. Foto: BMW

Elektrisch rollern, im Format eines Maxi-Scooters – das ist aktuell nur auf dem BMW CE 04 möglich. Die Münchner sehen ihr jüngstes zweirädriges Angebot als Beitrag zur nachhaltigen urbanen Mobilität. Meistert der mutig designte Stromer die Herausforderungen dieser Rolle? Wir haben es in der Praxis ausprobiert. Die wichtigste Voraussetzung für den urbanen Saubermann ist dank des Antriebssystems schon von Vorneherein abgehakt: Der CE 04 ist lokal emissionsfrei unterwegs, idealerweise mit Ökostrom. Zudem ist er, auch das ein Pluspunkt, sehr leise. Außer einem Surren ähnlich einer startenden und abbremsenden S-Bahn und diversen Zirpgeräuschen vom Antriebszahnriemen ist nicht viel zu hören. Die möglichen Fahrleistungen stehen in direktem Gegensatz zur Geräuschkulisse. Denn die sind alles andere als zurückhaltend. Auf Stadttempo 50 katapultiert sich der wegen des 8,9-kWh-Akkus im Unterboden 231 Kilo schwere Brocken in nur 2,6 Sekunden, nach 9,1 Sekunden ist Tempo 100 erreicht. Schluss ist nominell bei 120 km/h, der Tacho auf dem 10,25 Zoll großen TFT-Display

zeigt bei Top-Speed 128 Sachen an. Als L3e-Leichtkraftroller für A1-Führerscheinbesitzer oder B196-Umsteiger liefert der auf 15 PS Dauerleistung und 31 PS Spitzenleistung gedrosselte CE 04 annähernd dieselben Fahrwerte, aber eine um 30 Kilometer verkürzte Reichweite. Vollstrom-Spaß sollte man sich auf dem E-Scooter mit dem extrem hohen Aufmerksamkeitsfaktor aber nicht zu lange gönnen. Denn laut Norm schafft der CE 04 130 Kilometer, ehe er wieder an die Steckdose muss. Wer es fliegen und die bis zu 42 PS ordentlich arbeiten lässt, kommt logischerweise nicht so weit. Im Test wurde die versprochene Reichweite dank des Verbrauchs von durchschnittlich 6,4 kWh je 100 Kilometer fast auf den Punkt erreicht. Wir fahren aus Vernunftgründen meist im Eco-Modus, der sich auch durch eine extrem nachdrückliche Rekuperation auszeichnet: Die Handbremsen werden beinahe überflüssig. Einmal komplett zu laden, ist an der herkömmlichen Haushaltssteckdose in knapp viereinhalb Stunden erledigt, an der Wallbox mit 2,3 kW Ladeleistung in einer Stunde und 40 Minuten. Das für 850

Euro extra mitgelieferte Schnellladegerät mit 6,9 kW verkürzt die Angelegenheit auf etwa 50 Minuten.

Apropos Extras: BMW Motorrad lässt sich den Dynamic-Fahrmodus mit 380 Euro extra bezahlen, er ist Bestandteil des Dynamik-Pakets unter anderem mit ABS Pro und adaptivem Kurvenlicht. Empfehlenswert ist das 450 Euro teure Komfort-Paket mit Sitz- und Griffheizung. Der E-Roller von BMW kann, einmal in Fahrt, seine vielen Kilos sehr gut verstecken. Dank des niedrigen Schwerpunkts folgt er jedem Richtungswunsch des Piloten quasi intuitiv, er liegt dank seines aufwendigen Fahrwerks satt und sicher auf der Straße. Für ein Zweirad mit nur 15 Zoll großen (Scheiben-)Rädern ist das Fahrgefühl erstklassig. Der Windschutz durch das eher dekorative Plexiglasschild ist eher vernachlässigbar, Beine und Unterkörper werden durch die Verkleidung gut abgeschirmt. Ein seitlich zu öffnendes Fach nimmt kleines Gepäck oder den Helm und ein Ladekabel auf. Beim Parken und beim Rangieren geraten Menschen mit eher kurzen Beinen wegen der Sitzhöhe von

mindestens 78 Zentimetern und angesichts der gut 4,6 Zentner des CE 04 schnell an ihre Grenzen. Der serienmäßige Rückwärtsgang ist für sie auch nur bedingt hilfreich – weil sie die Fuhre nicht gut stabilisieren können. Dass der Elektroroller vernetzt ist, ist beinahe schon selbstverständlich. Mithilfe der BMW-App auf dem in einem eigenen Fach mit Ladeanschluss untergebrachten Smartphone lässt sich kommunizieren, navigieren oder die Lieblingsmusik abspielen. Dazu lässt sich der Bildschirm auf Wunsch splitten. Die Bedienung per Dreh- und Drückring links am Lenker erschließt sich quasi von alleine.

Fazit: Der CE 04 ist ein spannender Schritt von BMW Motorrad, der Mobilität flexibler macht, sauberer und leiser. Seine Reichweite ist für die Stadt mehr als ausreichend. Seine Aufgabe als urbaner Alltagsbegleiter erfüllt der Roller wegen seines hohen Gewichts und seiner Länge von 2,89 Metern aber nur bedingt. Dazu verhindert sein Preis von knapp 12.000 Euro zuverlässig eine nennenswerte Verbreitung.

Rudolf Huber



Der Elektroroller sieht ganz schön heiß aus – und eignet sich auch für Ausflüge aufs Land. Foto: Huber

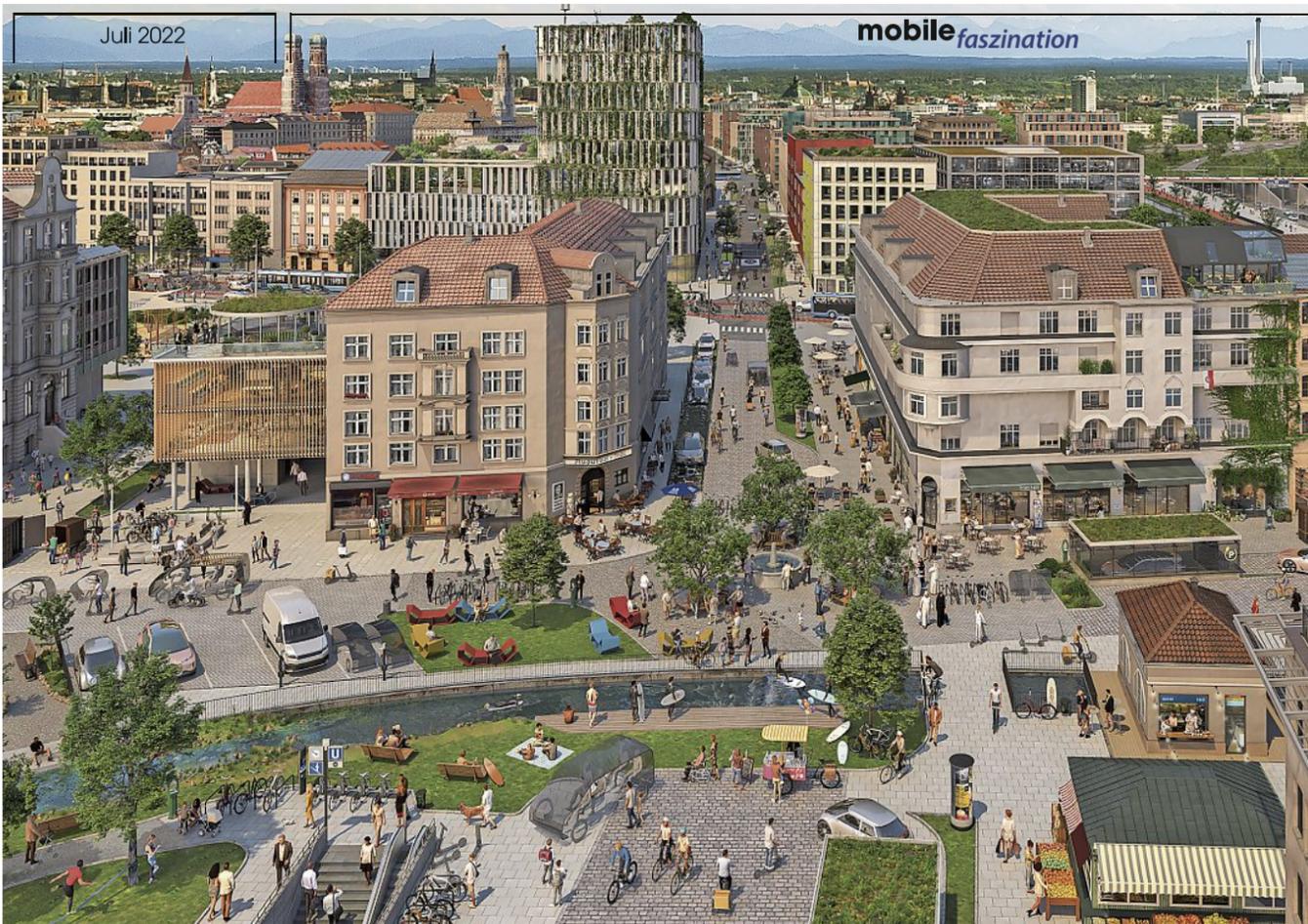


Im seitlichen Fach kann der Helm unauffällig und platzsparend untergebracht werden. Foto: BMW

TECHNISCHE DATEN

BMW CE 04

Maximalleistung:	31 kW/42 PS
Nennleistung:	15 kW/20 PS
Max. Drehmoment:	62 Nm
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 - 100 km/h:	9,1 Sek.
WMTC-Verbrauch:	7,7 kWh/100 km
Batteriekapazität:	8,9 kWh
Normreichweite:	130 km
Sitzhöhe:	780 mm
Gewicht:	231 kg (fahrfertig)
Bereifung:	vorne 120/70 ZR 15, hinten 160/60 ZR 15
Preis:	ab 11.990 Euro



ZUKUNFT DER MOBILITÄT



Wie in einem dieser Wimmelbücher: In dieser Zukunftsszene aus München wird die ideale urbane Mobilität der nicht sehr fernen Zukunft gezeigt. Frank Hansen entwickelt seit Juni 2015 für die BMW Group Mobilitätskonzepte in Kooperation mit Städten. Fotos: BMW AG

So sieht die Stadt der Zukunft aus

BMW-Mobilitätsexperte zeichnet ein Bild, bei dem jede Art der Fortbewegung im urbanen Umfeld möglich sein soll

Wenn Frank Hansen die Menschen für sein Spezialgebiet begeistern will, dann klappt er sein Laptop auf und holt ein bestimmtes Bild auf den Schirm. Das zeigt Straßen, Plätze, einen Kanal, Menschen, Fahrzeuge aller Art. Alles im bunten Mix mit einer dicken Portion Entspannung. Eine Situation nach Art der Wimmelbuch-Bilder. Sie verlockt dazu, in die Szenerie einzutauchen. Dahinter steckt so etwas wie die ideale urbane Mobilität der – gar nicht so fernen – Zukunft. Ein Zustand, auf den man sich freuen kann. Denn ohne positive Emotionen geht gar nichts beim Weg in die multimodale Fortbewegung der nächsten Jahre. Sauber muss sie sein, sie muss die Klimaneutralitäts-Versprechen der Großstädte berücksichtigen. Und sie muss einfach verfügbar sein. Die Adressaten für diese neue Art der Fortbewegung hat Diplom-Kaufmann Hansen längst aufgetan. Er entwickelt seit Juni 2015 im Kompetenzzentrum Urbane Mobilität der BMW Group Mobilitätskonzepte in Kooperation mit Städten. Beispiel München: Durch eine Erhebung mit der Uni Karlsruhe weiß der Experte um die vielen Menschen, die zwar ein Auto haben – es aber eigentlich nur selten brauchen. Das teure Blech steht in den Straßen herum, staubt ein, nimmt Platz weg. Der Hintergrund: Die Besitzer wollen ein Auto haben, um unabhängig zu sein. Oder sie brauchen einen fahrbaren Untersatz, weil sie sonst bestimmte Transportaufgaben nicht erledigen oder Fahrtziele nicht erreichen könnten. Ganz klar: Diese Menschen brauchen Angebote, die ihr eigenes Auto überflüssig machen. Es geht darum, „Mobilitäts-Dienstleistungen verfügbar zu machen in urbanen Quartieren“, sagt Hansen. „Es geht um Carsharing, um Bike-Sharing, um E-Tretroller-Sharing, um E-Moped-Sharing.“ Also um all das, was geeignet sei, die große Lücke zwischen ÖPNV und privatem Pkw zu schließen. Zum Beispiel zuverlässige und nied-

rigschwellige Carsharing-Möglichkeiten in den Quartieren. Für alle, die aus welchen Gründen auch immer weiter auf ein eigenes Fortbewegungsmittel angewiesen sind, müssen laut Hansen Konzepte entwickelt werden, die helfen, die urbanen Probleme zu lösen. Eines der größten: die Knappheit des öffentlichen Raums. Das sei mit konventionellen Pkw nicht in den Griff zu bekommen. Ein Ersatz muss her – und Gefährte wie der BMW-E-Roller CE 04 sind laut Hansen „perfekt geeignet“, für Städter und Pendler, weil sie deutlich weniger Fläche beanspruchen als ein Auto. Und wenn's regnet? „Wir sehen, dass sich die Menschen immer situativer für das Verkehrsmittel entscheiden, das gerade geeignet ist“, so Frank Hansen. Flexibilität ist ein weiterer Trumpf auf dem Weg in die Zukunftsmobilität.

Teilen statt verbieten

Und wie kann die Stadt der Zukunft aussehen? Genau an diesem Punkt kommt das bunte Wimmel- und Visionsbild ins Spiel. Die wichtigste Information, die es transportiert: „Auch die urbanen Quartiere bleiben erreichbar“, so Hansen. Man kommt mit allen Fahrzeuggattungen ans Ziel. Das Grundkonzept dabei ist der „shared space“, wo sich alle alles teilen können – aber unter anderen Spielregeln als bisher: Es gibt keine Fahrverbote, die knappe Infrastruktur wird von allen Verkehrsteilnehmern geteilt. Dabei wandert das Recht des Stärkeren auf die Müllhalde der Geschichte: In manchen Bereichen haben die Fußgänger das Sagen, in manchen die Fahrräder: „Aber es darf auch ein Auto da reinfahren – es muss sich nur an die Spielregeln halten.“ Der Grund für diese hohe Flexibilität ist schlicht praktischer Natur: Laut Frank Hansen könne man es sich aus Platzgründen nicht leisten, eine Fläche nur für ein Verkehrsmittel zugänglich zu machen. Zum Weg in die Zukunft will BMW als Mobilitäts-Anbieter unter ande-

rem das Verständnis dafür einbringen, was die Menschen brauchen, wie man sie begeistern kann. Und, so der Experte: „Wie kann man Mobilitätsbedürfnisse so adressieren, dass die nachfragenden Menschen sagen: Ja, genau das will ich haben!“ Das funktioniert nicht nur über den Verstand, sondern auch über Emotionen. Klar ist: Der Handlungsdruck auf die Kommunen – auch auf München – steigt stetig. Es geht also

auch um den Faktor Zeit. Hansen: „Wir zeigen mit diesen Bildern eine Zukunft, die man heute schon erreichen kann.“ Man brauche dazu keine neue Technologie. Sondern „nur“ den politischen Willen, handlungsfähige Kooperationen zwischen Mobilitätsanbietern, Städten, Wissenschaft und Strategien, um die Bevölkerung mitzunehmen: „Dann kann das sehr schnell Realität werden.“ hu

JETZT PROBE FAHREN!



YAMAHA

NEO'S

Jetzt ist ein idealer Zeitpunkt, um über effiziente neue urbane Mobilitätslösungen nachzudenken. Die Art und Weise, wie sich die Menschen in der Stadt fortbewegen, unterliegt einem massiven Wandel. Die Menschen wenden sich von den überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln ab und suchen nach einer einfachen und zugänglichen Möglichkeit, in der Stadt zu leben, zu arbeiten und sich fortzubewegen.

Der neue NEO's ist jetzt schon für dich bereit.

SMART UNTERWEGS

Yamaha entwickelt und produziert seit drei Jahrzehnten Elektrofahrzeuge und gilt als einer der weltweit angesehensten Hersteller von hochwertigen Rollern. Du kannst also sicher sein, dass der stylische neue NEO's mit attraktivem Design, neuester Technologie und erstklassiger Zuverlässigkeit aufwartet.

AUF EINEN BLICK

- Gleichmäßiger, leiser und effizienter Elektroantrieb
- Direktantriebs-Radnaben-Elektromotor
- Schnelle und kontrollierbare Beschleunigung
- Universelle Sitzposition für Fahrer jeder Größe und Erfahrung
- Herausnehmbarer Yamaha Lithium-Ionen-Akku
- Wählbare Fahrmodi
- Ultraleiser Lauf
- Einfaches, kompaktes und universelles Styling
- Konnektivität über die MyRide-App
- Stauraum für einen Jet-Helm unter der Sitzbank
- Stilvolles und leicht ablesbares LCD-Cockpit
- Schlüsselloses Smart Key-System
- LED-Beleuchtung



Dieser komfortable, wendige und leicht zu fahrende Roller der neuen Generation von Yamaha wird von einem Lithium-Ionen-Akku angetrieben und verfügt über einen Direktantriebs-Radnabenmotor, der für eine starke und kontrollierte Beschleunigung sorgt – und das bei null Emissionen und einer superleisen Fahrt!

Der neue NEO's: Smart unterwegs.

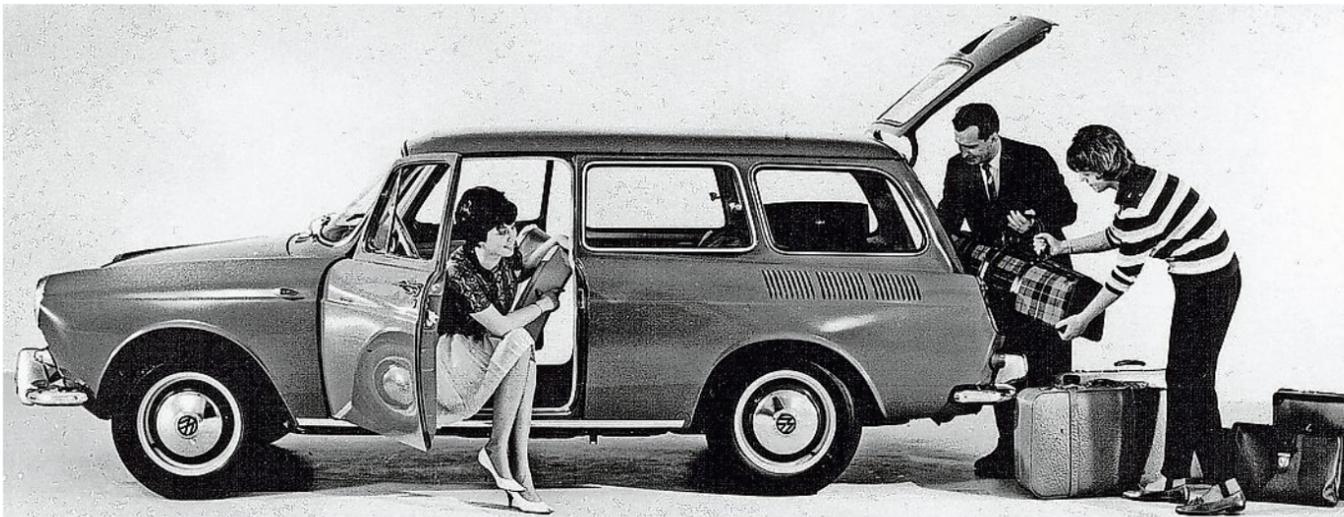


Motorrad Isartal

Ihr Yamaha-Vertragshändler im Münchener Süden
Harley-Davidson & Buell Service

Motorrad Isartal GmbH
Bürgermeister-Graf-Ring 8
82538 Gelting
Telefon 08171 43370
www.motorrad-isartal.de · www.yam-isartal.de

OLDTIMER



Der Vater aller VW-Kombis wird 60

1962 bringt VW den Variant auf den Markt und läutet damit eine Erfolgsgeschichte ein, die bis heute ungebrochen ist

Später als andere, doch mit umso größerem Erfolg, startete Volkswagen im Februar 1962 mit dem VW 1500 Typ 3 Variant sein Programm für Kombis und legte damit den Grundstein für Modelle wie Passat oder Golf Variant, die heute als der Inbegriff für diese Karosserieform gelten. Viel wichtiges Genmaterial, wie den Zentralrohr-Plattformrahmen, die Drehstabfederung oder den luftgekühlten Heckmotor mit anfangs 45 PS (33 kW), übernahm der Variant vom Käfer. Schon als Stufenheck- oder Fließheck-Limousine bot der VW Typ 3 mehr Platz und einen von außen zugänglichen Kofferraum im Heck – als Kombi galt er als wahres Raumwunder.

Wie so oft, kam auch der Trend zu Familienkombis aus den USA. In Europa gab es sie Anfang der 1960er eigentlich nur als Transportsysteme für Handel und Handwerk. Vorbilder waren hier unter anderem der Ford und der Mercury Station Wagon – sie boten einer Vier- bis fünfköpfigen Familie ausreichend Platz zum Sitzen sowie für Ihr Gepäck auf Urlaubsreisen, und entwickelten sich zum unentbehrlichen Helfer für den Großeinkauf oder für Umzüge. Auch der VW Bulli T1 feierte als eine Art Station Wagon in den 1950er-Jahren in den USA große Erfolge und hatte bis

Ende des Jahrzehnts Kultstatus erlangt. Trotz seiner relativ kompakten Maße im Vergleich zu US-amerikanischen Straßenkreuzern fasste er erheblich mehr Ladung und war in seinem Design deutlich zeitloser als seine Mitbewerber. Dieser Erfolg bewog 1960 den damaligen Chef von VW Kanada, Werner Janson, in Wolfsburg einen Kombi anzufragen, denn immerhin war der T1 ein kleiner Bus und kein stilvolles Auto für die ganze Familie. Nicht nur in Europa, sondern auch in den USA begann mit dem VW Typ 3 ein Siegeszug für Volkswagen: Von den 1961 bis

1973 gebauten mehr als rund 2,6 Millionen Exemplaren wurden wiederum mehr als die Hälfte als Variant produziert.

Nach der ursprünglichen Version mit 45 PS folgte im Jahr 1964 der 1500 S mit 54 PS (40 kW) und etwas später im Jahr 1965 dann noch der 1600 mit mehr Hubraum und unveränderter Stärke. VW positionierte ihn in den USA als eine Version, die voll mit Hightech-Features angereichert sei: „A car with a computer in it“ – ein Slogan passend zum damaligen Wettrennen um das Weltall, bei dem die USA unbedingt die Nase vorn haben wollten. Bei dem angepriesenen „Computer“ handelte es sich zwar nur um eine neuartige elektronische Einspritzung, doch der Slogan zog. In Südamerika beispielsweise wurden solch technische Raffinessen weniger geschätzt – dort kam es viel mehr auf Funktionalität und Haltbarkeit an. Im dem gesamten südlichen Teil des amerikanischen Kontinents entwickelte sich die für den dortigen Markt produzierte Version zu einem absoluten Verkaufsschlager. 1980 gipfelte der



Inspiziert von amerikanischen Station Wagons war der Volkswagen Variant der erste europäische Kombi, der auf die bequeme Beförderung für Familien ausgelegt war.

Erfolg in einer Kooperation zwischen VW und Ford in Brasilien: Dort wurde der damals brandneue VW Passat gleichzeitig auch als Ford Royal produziert.

Steigender Wohlstand, neue technische Möglichkeiten und ein stärkerer Wettbewerb machten es für VW notwendig, im Jahr 1969 noch einmal nachzulegen – nicht nur optisch, sondern auch technisch. Der VW 411, der Typ 4, kam mit selbsttragender Karosserie, Schräglenker- statt Pendelachse, vergrößertem Kofferraumvolumen und Verbesserungen im Komfort. An Motoren standen Benziner mit Leistungen von 68 und 80 PS (50 und 59 kW) zur Wahl. Die Front wurde verlängert, die Stoßstangen verbreitert und es gab runde Doppelscheinwerfer mit H1-Halogenlampen, größere Frontblinker und Heckleuchten. VW blieb dem Heckmotorprinzip auch beim 411 treu, obwohl ihm keine besonderen Zukunftsaussichten prognostiziert wurden. 1972 konnte Volkswagen dann noch einmal mit der etwas größeren Version 412 an die Verkaufserfolge anknüpfen: Beworben als „Der Große aus Wolfsburg“ konnte er immer noch höhere Verkaufszahlen für sich verbuchen als der erste VW-Frontantriebler vom Typ K70. Der Variant in der Version 412 war damit zum Wegbereiter für den ersten VW Passat geworden, der im Jahr 1973 auf den Markt kam. Benannt nach den tropischen Winden, läutete er unter dem Motto „Mit diesem Auto beginnt etwas Neues“ eine vollkommen neue Ära ein. Als erster fünftüriger Variant schloss er mit dem Heckmotor endgültig ab und führte Volkswagen in ein gänzlich neues Zeitalter. Mit seinem wassergekühlten Frontmotor und dem Vorderradantrieb war er wiederum der Urvater des 1993 erstmals aufgelegten VW Golf Variant auf Basis der dritten Golf-Generation. Doch dies ist wieder eine ganz andere Geschichte.

Christian Resch

Der erste VW Passat 1973 kennzeichnete das Ende der Ära des Heckantriebs bei Volkswagen und führte den Konzern in ein neues Zeitalter. Fotos: VW

Auf den Abstand kommt es an

Viele Autofahrer wissen nicht, wie ein Warndreieck aufgestellt werden muss

Bei einer Panne, besonders auf der Autobahn, vorsichtig zu sein, auf der straßenabgewandten Seite aussteigen und eine Warnweste anzuziehen – das kommt den meisten schlüssig vor, da es lebensrettend sein kann. Aber: Wo beziehungsweise in welchem Abstand zum liegengeliebenen Wagen man ein Warndreieck aufstellen muss, scheinen die meisten Automobilisten gleich nach der Fahrprüfung wieder vergessen zu haben. Vorweg und ernst gefragt – hätten Sie es gewusst? Inner-

orts muss das Warndreieck 50 Meter vom Fahrzeug aufgestellt werden, auf Landstraßen sind es 100 Meter und auf der Autobahn 150 Meter, was dem Abstand zwischen vier Leitpfosten entspricht. Befindet sich in den geforderten Entfernungen eine Kurve oder Anhöhe, sollte das Warndreieck stets davor aufgestellt werden. Eine repräsentative Umfrage des Autozubehör-Anbieters Heyne unter 1029 PKW-Besitzern ergab, dass fast die Hälfte aller Befragten nicht alle vorgeschriebenen Entfernungen exakt angeben

konnten. So glaubten beispielsweise 49 Prozent der Befragten, dass innerorts 25 Meter als Abstand für das Warndreieck ausreichen würden. 34 Prozent meinten, auf Landstraßen seien 50 Meter genug und 36 Prozent gaben an, dass als Abstand auf Autobahnen nur 100 Meter gefordert sind. Der ADAC rät übrigens dringend zur Vorsicht auf Landstraßen und Autobahnen: Man solle am äußersten Fahrbahnrand entlang beziehungsweise hinter der Leitplanke dem Verkehr entgegengehen. Dabei sollte das



Für das Aufstellen von Warndreiecken gibt es genaue Vorschriften für den Abstand zum Wagen. Foto: Pixabay

aufgeklappte Warndreieck etwa auf Brusthöhe vor sich hergetragen werden, damit man besser gesehen wird. chre

JETZT UMSTEIGEN.

Jetzt Ford Kuga Plug-in Hybrid bestellen,
2022 einsteigen & Umweltbonus sichern.*

FORD KUGA PLUG-IN-HYBRID

Ford Kuga Cool & Connect 2,5-l-Duratec (PHEV) 165 kW (225 PS), Automatikgetriebe, u.a. mit beheizbare Frontscheibe und Lenkrad, Klimaautomatik, Ford Navigationssystem inkl. Ford SYNC 3 mit AppLink und 8"-Touchscreen und DAB/DAB+, Nebelscheinwerfer, Park-Pilot vorn und hinten, u.v.m.

Bei uns schon ab mtl.

€**309,-**¹

Anschaffungspreis inkl. Fracht	35.987,96 €
Leasing-Sonderzahlung	4.500,00 €
Nettodarlehensbetrag	35.097,96 €
Laufzeit	48 Monate
Gesamtlaufleistung	40.000 km
Sollzinssatz p.a. (fest)	3,99 %
effektiver Jahreszins	4,06 %
voraussichtl. Gesamtbetrag ²	19.332,00 €
Frachtkosten ⁴	890,00 €



Verbrauchswerte nach WLTP**³: Energieverbrauch (gewichtet, kombiniert): 1,3 l/100 km, und 15,6 kWh Strom/100km; CO₂-Emissionen (gewichtet, kombiniert): 29 g/km; CO₂-Effizienzklasse: A+++⁴. Elektronische Reichweite von 88 km (EAER City) bis 64 km³ (EAER) nach WLTP. Die tatsächliche Reichweite kann unter Alltagsbedingungen abweichen und ist von verschiedenen Faktoren abhängig, insbesondere von persönlicher Fahrweise, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Nutzung von Heizung und Klimaanlage sowie thermischer Vorkonditionierung.

FORD RANGER WILDTRAK

2,0l EcoBlue, 156 kW (213 PS) Benziner, u.a. mit 10-Gang-Automatikgetriebe, Allrad, Anhängervorrichtung, Fahrspurhalte-Assistent, Park-Pilot hinten, Geschwindigkeitsregler, Rückfahrkamera, LED-Scheinwerfer und -Nebelscheinwerfer, beheizbare Frontscheibe, Sportbügel, Wärmeschutzverglasung ab B-Säule, FORD SYNC3, Klimaautomatik, Lederpolster, u.v.m.

Bei uns schon ab mtl.

€**429,-**¹

Anschaffungspreis inkl. Fracht	42.292,26 €
Leasing-Sonderzahlung	0,00 €
Nettodarlehensbetrag	41.402,26 €
Laufzeit	48 Monate
Gesamtlaufleistung	40.000 km
Sollzinssatz p.a. (fest)	4,99 %
effektiver Jahreszins	5,11 %
voraussichtl. Gesamtbetrag ²	20.592,00 €
Frachtkosten ⁴	890,00 €



**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
- 4 Berg am Laim • Neumarkter Str. 80 • 81673 München

www.kuttendreier.de  

Wir sind für mehrere bestimmte Darlehensgeber tätig und handeln nicht als unabhängiger Darlehensvermittler. 1) Das Angebot der Ford Bank GmbH, Henry-Ford-Str. 1, 50735 Köln für Privatkunden über noch nicht zugelassene, berechnete Ford PKW-Neufahrzeuge stellt das repräsentative Beispiel nach §6a Preisangabenverordnung dar. Ist der Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein Widerrufsrecht. 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 0,088 €/km, Minderkilometer 0,053 €/km. Ranger Mehrkilometer 0,113 €/km, Minderkilometer 0,068 €/km 4) Frachtkosten separat zu bezahlen.

Beispielfoto eines Fahrzeuges der Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes. *Angebot der Ford-Werke GmbH für Privat- und Gewerbetreibenden. Bestellen Sie solange der Vorrat reicht einen Ford Kuga Plug-in-Hybrid in Ihrer Wunschausstattung. Wenn Sie nachweislich den staatlichen Umweltbonus nicht erhalten, weil die Lieferung des Fahrzeugs herstellereitig so spät erfolgt ist, dass eine fristgerechte Zulassung und Antragstellung in 2022 unmöglich war, verspricht die Ford-Werke GmbH die Übernahme der Innovationsprämie. Dies gilt nur, sofern die Voraussetzungen für den Erhalt des staatlichen Umweltbonus im Übrigen gegeben waren (mehr Informationen unter www.bafa.de). **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. ***Maximale Reichweite gemäß Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) bei voll aufgeladener Batterie. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren.

LESER-AKTION

Testfahrt im Ford Mach-E: Das sagen die Leser der *Mobilen Faszination*

Über 1500 Kilometer war das Ehepaar Maisch damit unterwegs – und hat sich mit dem Elektroantrieb angefreundet

Einen Mustang hat Silke Maisch schon. Und gegen einen zweiten hätte sie nichts einzuwenden. Die beiden Mustangs, für die ihr Herz schlägt, kommen beide aus dem Hause Ford, könnten aber unterschiedlicher nicht sein. Hier ein Mustang mit 312 PS und vier Zylindern, dort ein Mach-E mit 351 PS und Elektroantrieb. Im Stall steht der gute alte Verbrenner – auf der Wunschliste ab sofort der Stromer. Denn den Mach-E durfte die 53-jährige Betriebswirtin aus Hallbergmoos zehn Tage lang ausprobieren. Dank Ford Kuttendreier, der das E-Auto für das Gewinnspiel in der *Mobilen Faszination* zur Verfügung gestellt hat.

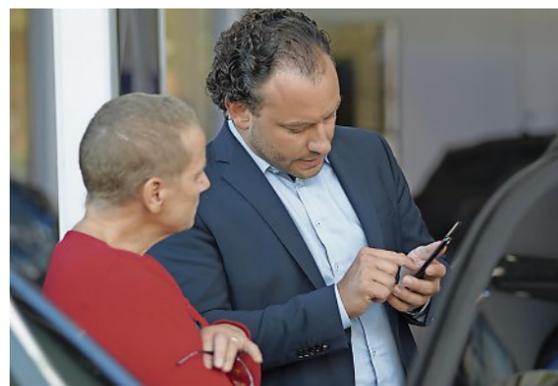
Nicht London, Paris, Rom! Nein, soweit ging die Tour nicht. Bei der Familie Maisch standen Fürth, Freyung und Kochel auf der Testroute. Über 1.500 Kilometer, aber schließlich sollte der Ford Mach-E auch genau unter die Lupe genommen werden. Vom Fahrgefühl war Silke Maisch schon nach wenigen Kilometern begeistert. „Der Mach-E fährt sich weich, ist total leise, und liegt richtig gut auf der Straße. Und auch in den Kurven muss man keine Angst haben, dass er ausbricht.“ Da spricht eine echte Mustang-Fahrerin, der Verbrenner hat nämlich einen reinrassigen Heckantrieb und legt in den Kurven schon mal einen flotten Hüftsprung hin. Nicht so beim Mach-E. Gatte Hans-Jürgen: „Der Elektro-Mustang wird ja auf allen vier Rädern angetrieben, deshalb ist die Kurvenlage auch so stabil.“ Von der Power sind die beiden Testfahrer genauso begeistert. Souverän und sicher – das gefällt den Testfahrern, die ansonsten ja in einer flachen Flunder unterwegs sind – auch im Elektro-SUV Mach-E. „Die hohe Sitzposition, da



Zwei Mal Ford Mustang, aber zwei unterschiedliche Welten. Silke Maisch aus Hallbergmoos fährt privat einen Verbrenner (links), jetzt durfte sie die elektrische Variante, den Mustang Mach-E, zehn Tage lang testen. Fotos: Privat / Christine Spatzl

fühlt man sich einfach gut“, sagt die Hallbergmooserin. Und auch ihrem Gatten gefällt die Übersicht: „Im Gegensatz zu unserem Mustang sieht man hier genau, wo das Auto anfängt und wo es aufhört.“

Was die Reichweite und das Aufladen betrifft, haben Silke und Hans-Jürgen Maisch alle Vorurteile über Bord geworfen. „Alles bis 400 Kilometer ist kein Problem. Das schafft man locker“, meint die Betriebswirtin. „Dann aber kommt es ganz drauf an, wo man ist.“ Ihr Ehegatte ergänzt: „An einer langsamen AC-Säule macht das Aufladen wenig Sinn. Wir waren in Kochel beim Essen. Nach einer Stunde waren grad mal drei Prozent mehr drin.“ Im heimischen Hallbergmoos hatte



Schlüsselübergabe bei Ford Kuttendreier in der Meglinger Straße. Die Leserin der *Mobilen Faszination*, Silke Maisch, ließ sich von Verkäufer Stephan Proetto den Mach-E genau erklären.

Mit der FordPass-App kann man den Ladezustand der Batterie abrufen. Wie das geht, zeigte Kuttendreier-Gesamtverkaufsleiter, Markus Strnad, der Gewinnerin.

die Familie Maisch kein Problem. „Bei uns haben wir genug DC-Schnelllader. Aber in der Pampa wird es schon schwierig. Da muss man vorplanen, aber da hilft einem ja die FordPass-App oder das Navi des Autos, das einem alle Ladestationen im Umkreis anzeigt“, meint Silke Maisch. „Da gewöhnt man sich ziemlich schnell dran.“ Nach zehn Tagen Testfahrt die entscheidende

Frage: Würden Sie sich ein Elektroauto anschaffen? Silke Maisch antwortet wie aus der Pistole geschossen: „Jederzeit!“ Sollte ihr Mondeo, der schon ein wenig in die Jahre gekommen ist, eines Tages ersetzt werden müssen, könnte es im Hause Maisch schon ein E-Auto geben. Und der Mustang, der mit dem Verbrenner, darf auch noch im Stall bleiben. rdf

Alles im Blick – im neuen V-Display

Der Autozulieferer Continental holt sich mit dem High-Tech-Cockpit in Asien einen Großauftrag

Continental baut sein Geschäft im Bereich Displays für Cockpits massiv aus: Für eine V-förmige Lösung erhielt das Unternehmen kürzlich einen Serienauftrag in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro. Die V-Form besteht aus flachen Displays mit Hintergrundbeleuchtung, die mit einem geschwungenen Glas bedeckt sind. Die Lösung erstreckt sich vom Fahrerbereich bis zur Mittelkonsole und verbindet optisch die beiden Bildschirme des Kombiinstrumentes und des Zentralscreens unter einer Oberfläche. Radius und Winkel der Displaylösung sind auf die Fahrerperspektive zentriert, sodass sich der Fahrer im Mittelpunkt der Informationsausgabe befindet. Die Ergonomie des Displays soll es einfacher machen, Informationen schneller wahrzunehmen. Ablenkungen werden so reduziert und das Fahren deutlich sicherer gemacht.

Aufgrund des besonderen Radius, der durch die V-förmige Anordnung entsteht, werden alle Displayinhalte in nahezu gleichem Betrachtungsabstand angezeigt, wodurch sich Inhalte noch komfortabler ablesen lassen. Durch die Verwendung einer speziellen Kle-

betechnologie, des sogenannten Optical Bonding, entsteht keine sichtbare Grenze oder Lücke zwischen Kombiinstrument und dem eingebetteten Zentralscreen, was zu einem nahtlosen Erscheinungsbild führt. Das freistehende Design des Displays soll eine

harmonische Integration in die geschwungenen Linien eleganter Cockpits ermöglichen. „Wir freuen uns, einen weiteren Serienauftrag für eine hochmoderne Displaylösung gewonnen zu haben, der einmal mehr unsere Kompetenz im Bereich Nutzererlebnis unter Beweis stellt“, sagt Philipp von Hirschheydt, Leiter des Geschäftsfelds User Experience bei Continental. „Unser V-förmiges Display bietet außergewöhnlichen Komfort. Es eignet sich für eine Vielzahl von Fahrzeugvarianten.“ Das V-Display soll ab 2023 in mehreren Fahrzeugmodellen eines globalen asiatischen Fahrzeugherstellers integriert werden. Mit diesem Milliardenauftrag treibt Continental sein Geschäft mit großen Displays weiter voran – der Auftragseingang in diesem Segment liegt nach Konzernangaben mittlerweile bei mehr als 5,5 Milliarden Euro. chre



Durch die Anordnung des V-förmigen Displays werden nahezu alle Bildschirmhalte stets im gleichen Betrachtungsabstand angezeigt. Foto: Continental AG

RÄDER UND E-BIKES

Wie gut ist das Billig-Bike von Eskute?



Einsteiger-Bike: Für das Polluno Pro mit Mittelmotor und 522-Wh-Akku verlangt Eskute 1899 Euro. Fotos: Huber

Das Polluno Pro ist ein Mittelmotor-Modell und kostet nur etwa die Hälfte als das, was die Konkurrenz verlangt

Für die Käufer neuer E-Bikes geht es immer um eines: um ziemlich viel Geld. Der Boom der elektrifizierten Alltags- und Freizeitbegleiter und die Lieferketten-Problematik haben die meist eh schon gesalzenen Preise weiter in die Höhe getrieben. 4.000 bis 5.000 Euro kann man locker in seine neuen Begleiter investieren. Oder man setzt auf ein Budget-Bike für weniger als die Hälfte, etwa auf ein Billig-Angebot wie das neue E-Citybike Eskute Polluno Pro. Ist das sein Geld wert? Wir haben es getestet. Pro heißt bei im letzten Jahr zunächst mit Heckmotor-Fahrrädern gestarteten chinesischen Hersteller Eskute, dass das E-Bike über

einen Mittelmotor verfügt. Das ist Standard in der Mittelklasse und bringt neben dem tiefen Schwerpunkt auch den Vorteil der dank Drehmomentsensor deutlich besseren Dosierbarkeit der elektrischen Unterstützung mit sich. Wo der billigere Tretsensor des Heckantriebs erst mit Verzögerung einsetzt und auch nach dem Treten ordentlich nachschiebt, setzt der Mittelmotor die Tretbewegungen spontan und gut kontrollierbar in Schub um. So auch beim Tiefeinsteiger Polluno Pro, in dem ein millionenfach bewährter Bafang M200-Motor für den Vortrieb zuständig ist. Das Aggregat leistet die üblichen 250 Watt und liefert laut Eskute bis zu 65 Newtonmetern Drehmoment. Das

ist für ein E-Citybike durchaus ordentlich, im Test wirkt der leise Motor allerdings auch in der höchsten von fünf Unterstützungsstufen ziemlich zurückhaltend. Wer massive elektrische Unterstützungsarbeit will, noch dazu eine, die beim Herunterschalten immer kräftiger wird wie etwa bei Bosch-Motoren, wird enttäuscht sein. Zufriedenheit stellt sich bei den Nutzern ein, die, meist in der Ebene unterwegs, eine Portion des inzwischen sprichwörtlichen „eingebauten Rückenwindes“ wollen, der ihnen die Tretarbeit erleichtert. Und der ihnen auch bei Steigungen weiterhilft – nur eben sanft, nicht knackig-dynamisch. Der Rest des Polluno Pro passt gut zu dieser Antriebs-Charakteristik. Die Sitzposition ist komfortabel, die hydraulischen Scheibenbremsen packen ordentlich zu, die 9-Gang-Kettenschaltung ermöglicht im höchsten Gang auch mal gute 35 km/h und der

Motor ist bei über 25 Sachen kaum als Bremser zu spüren. Der Sattel könnte komfortabler sein, schließlich fallen Freizeitausflüge mit dem Citybike auch wegen des 522 Wattstunden fassenden, elegant integrierten Akkus öfter mal deutlich länger aus als geplant. Die Reichweite? Um die 100, 120 Kilometer sind drin. Im Vergleich zum 2021 getesteten Eskute Voyager mit Heckantrieb hat der Hersteller einiges verbessert. So ist die Sattelstütze entscheidend länger geworden, auch Nutzer deutlich über 1,70 Meter finden jetzt ihre passende Sitzposition. Wie es sich für ein Alltagsbike gehört, ist ein solider Gepäckträger mit 25 Kilo Tragkraft montiert. Licht und Schatten gibt es bei der Beleuchtung: Der helle LED-Strahler vorne bezieht seinen Strom aus dem Akku, das Rücklicht aus AA-Batterien – die nach Murphy's Gesetz vermutlich genau im entscheidenden Moment den Geist aufgeben. Das Eskute Polluno Pro ist nur online bestellbar, es wird im Karton geliefert und ist mit ein bisschen handwerklichem Geschick in gut einer halben Stunde zusammengeschrubt. Das nötige Werkzeugpäckchen liefert Eskute gleich mit. Das ist keine Selbstverständlichkeit, speziell angesichts des knapp kalkulierten Preises: Erschwingliche 1899 Euro verlangt der Hersteller fürs Polluno Pro, das Heckmotor-Modell kostet 600 Euro weniger. hu



Sanfte Kraft: Der Bafang M200-Motor liefert ein Drehmoment von bis zu 65 Newtonmetern.



Info-Zentrale: Das LCD-Display ist auch bei Sonne gut ablesbar und nachts beleuchtet.



Stromspeicher: Der elegant integrierte Akku fasst 522 Wattstunden und sorgt für reichlich Reichweite.



Praktisch: Der Gepäckträger bietet eine Nutzlast von bis zu 25 Kilogramm.

Das erste Urban-Bike aus recyceltem Kunststoff

Wartungsarm und rostfrei – igus:bike will neue Maßstäbe in nachhaltiger Mobilität setzen

Auf der Hannovermesse präsentierte der motion plastics-Spezialist igus eine Weltpremiere: Ein Urban-Bike, das vom Rahmen über die Lager bis hin zum Zahnriemen zu 100 Prozent aus Kunststoff besteht, der größte Teil sogar aus recyceltem Material. „Das Plastik auf den Müllhalden dieser Welt wird zu einer wertvollen Ressource“, erklärt Frank Blase, Geschäftsführer von igus. Das igus:bike sei pflegeleichter als jedes andere Fahrrad, so das Unternehmen. Besitzer könnten das Single-Speed Bike bedenkenlos bei Wind und Wetter im Freien stehen lassen und in Sekundenschnelle mit einem Gartenschlauch reinigen. „Da alle Bauteile aus Kunststoff bestehen, rostet nichts am Rad“,

unterstreicht Blase: „Selbst im Getriebe. Ein Fahrradgetriebe aus Kunststoff war lange Zeit undenkbar.“ Leichte und schmierfreie Hochleistungskunststoffe kommen überall am Fahrrad zum Einsatz, von Zweikomponenten-Kugellagern in den Radlagern bis hin zu Gleitlagern in der Sattelstütze, den Bremshebeln und Pedalen. Alle diese Bauteile verfügen über integrierte Festschmierstoffe und sorgen für den reibungsarmen Trockenlauf – ohne einen einzigen Tropfen Schmieröl. Sand, Staub und Schmutz können sich so nicht festsetzen, verspricht igus. Das niederländische Start-Up MTRL, mit dem Kugellager, Bremsen, Ritzel, Getriebe und Antriebe gemeinsam entwickelt wurden,

will bis Ende dieses Jahres mit der Produktion und dem Verkauf eines Erwachsenenfahrrads und eines Kindermodells beginnen – in Deutschland soll die Markteinführung Anfang 2023 sein. Das Vollkunststoff-Fahrrad soll dann sowohl in einer Variante aus neuem Kunststoff wie auch in einer Version aus 100 Prozent recyceltem Material verfügbar sein.

Erste Prototypen wurden bereits erfolgreich produziert und getestet. Das Adult Bike aus Kunststoffneuware soll 1200 Euro kosten. Für die Variante mit Recyclingplastik kommt ein Aufschlag von 200 Euro hinzu. MTRL plant für die Zukunft lokale Produktionsstätten auf der ganzen Welt in der Nähe von Plastikmülldeponien. chre



igus:bike ermöglicht eine wirklich nachhaltige Mobilität durch die Verwendung von recyceltem Kunststoff – nicht einmal Schmierstoffe werden mehr benötigt. Foto: igus:bike

CAMPING



Auch auf ein Bad in der Wanne muss man beim glamourösen Camping, dem Glamping, nicht verzichten. Diesen Luxus lassen sich die Anbieter jedoch ordentlich bezahlen.

deshalb vielleicht bisher an Camping nicht einmal ansatzweise gedacht. Beim Campen ist man jedoch in vielerlei Hinsicht freier und weniger angebunden – mit Glamping lassen sich beide Seiten sehr harmonisch verbinden. Auch Familien mit kleinen Kindern profitieren laut Pincamp vom Glamping: Sie müssen weniger von zu Hause einpacken, da vieles in der Unterkunft vorhanden ist, Kochmöglichkeiten, Handtücher oder Sportgeräte und vieles mehr. Außerdem können die Eltern einfach die Tür aufmachen und ihre Kinder losschicken, schließlich sind sie auch beim Glamping auf einem abgezaunten und überwachten Campinggelände, auf dem zudem viele Spielmöglichkeiten und Animationsprogramme angeboten werden.

Was kostet Glamping?

Wie überall werden die Preise durch die Nachfrage, die Lage oder das gewünschte Angebot geregelt. Glamping muss dabei nicht teuer sein – manche durchaus reizvollen Angebote beginnen bei 30 Euro pro Nacht. Natürlich sind dafür aber auch nach oben wenig Grenzen gesetzt, und so kann eine Übernachtung auch schon mal 200 Euro oder mehr pro Person kosten. Ist die gewünschte Destination besonders ausgefallen und extravagant, sind natürlich auch noch deutlich höhere Preise möglich.

Tropische Inselparadiese mit Privatstrand und Yacht-Anlegestelle sind dann wahrscheinlich auch nicht viel günstiger als entsprechende Hotelangebote. Auch wenn es sich beim Glamping um eine gehobene Variante von Camping handelt: Es bleibt doch eine sehr naturnahe Form des Urlaubs, warnt Pincamp. Auch hier muss man seinen Gang zur Toilette außerhalb des Zelts antreten. Und das ist dann schon auch gewöhnungsbedürftig.

Viele der Unterkünfte stehen zudem auf den Campingplätzen auf Sand-, Kies-, Wald- oder Wiesenboden – Stöckelschuhe und Rollkoffer sind da oft nur bedingt geeignet. Außerdem empfiehlt es sich auch beim Luxus-Camping, auf ein paar nützliche Camping-Utensilien nicht zu verzichten. Auf eine warme Jacke und Mückenspray für die Abende zum Beispiel, denn Mücken juckt es nicht, wie cool oder exklusiv eine Unterkunft ist. Christian Resch

Wie die Kuppel einer Kathedrale wölbt sich das Dach über diesem auch vom Platz her üppigen Zelt. Rustikal ist auch die Bettdecke. Das Felltier muss man Gott sei Dank nicht selbst erlegen.

Camping mit Luxus und Glamour

Glamping ist eine Campingform mit allen erdenklichen Annehmlichkeiten und wird bei Urlaubern immer beliebter.

Glamorous Camping oder kurz Glamping ist quasi die Neuauflage des Reisens mit dem Zelt, ähnlich den europäischen oder amerikanischen Safaris zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Kein wirklich neuer Trend also, aber durch die Anpassung an die heutige Zeit dann irgendwie doch.

Wohnen und Schlafen in der Natur und Badezimmer, Frühstücksservice, bequeme Betten und sonstige Annehmlichkeiten schließen sich für die meisten Menschen gegenseitig aus, wenn sie an Camping denken. Was will ich in meinem Urlaub eigentlich erleben? Am Strand relaxen, immer schön Essen, Drinks oder Kaffee im Wohnwagen parat haben oder doch eher ein authentisches Naturerlebnis mit viel Nähe zu Flora und Fauna? Das waren lange Zeit die Fragen, die sich Campingurlauber vor der Reise stellen mussten, stellt das ADAC Camping-Portal Pincamp fest. Glamping präsentiert sich als scheinbar perfekte Antwort auf diese Fragen und könnte die ideale Alternative für unentschlossene Reisebegeisterte sein. Luxus und authentische Erlebnisse in der Natur sollen sich

mit Glamping nicht mehr gegenseitig ausschließen und auch besonders ausgefallene Ansprüche erfüllen. Spricht man von Glamping, geht es meist um Ungewöhnliches, beispielsweise Safari-Zelte, Baumhäuser, umgebaute Bauwägen, Luxus-Flöße – die Liste ist mittlerweile scheinbar unendlich lang. Auch edel und opulent ausge-

stattete Bungalows oder besonders geräumige und gut möblierte Mobilheime reihen sich hier ein. Die Unterkunft und alles, was dazu gehört, steht bei der Ankunft auf jeden Fall immer bereit – Camping-Urlaub, bei dem man nichts extra mitbringen muss. Eine feste Definition für Glamping existiert nicht, es kommt ganz auf den Anbieter an oder das, was Individualurlauber als Luxus schätzen. Üblicherweise geht es in Sachen Komfort weit über geläufiges Camping hinaus. Holzvertäfelung, Klimaanlage oder das eigene Bad selbst im Zelt und vieles mehr gehören beim Glamping fast schon dazu. Im Grunde handelt es sich also um eine Art Mischlösung aus Camping und Hotel oder Ferienwohnung. Viele Menschen wollen oder können in ihrem Urlaub nicht auf gewohnten oder zusätzlichen Komfort oder gar Luxus verzichten, und haben



Wer Einsamkeit und Wildnis schätzt, muss beim Glamping nicht unbedingt auf Komfort verzichten.



Ein Kindheitstraum geht in Erfüllung – übernachten in einem Baumhaus.

Fotos: Dwell.com

CAMPING

Schöner Wohnen von Venedig bis zum Pilsensee

Drei Beispiele, wo man es sich in Europa auf einem Campingplatz besonders bequem machen kann

Wer sich für glamouröses Camping, also Glamping interessiert, für den gibt es mittlerweile eine Vielzahl von Angeboten – sei es in Deutschland, Europa oder weltweit. Die Möglichkeiten zum Glamping sind so vielfältig und unterschiedlich, wie die Regionen selbst, in denen es angeboten wird. Schließlich ist es gerade ein Merkmal vom Luxus-Camping, auf die Eigenheiten des Ortes und der Umgebung einzugehen, um der Sache einen möglichst individuellen Anstrich zu geben. Als Beispiele stellt Pincamp auf seiner Webseite drei besondere Unterkünfte vor:

2. Union Lido Venedig

Auf einem der ältesten Campingplätze im Großraum Venedig, dem Union Lido, war man schon immer Vorreiter, wenn es um Neuerungen geht. Eine der jüngsten Errungenschaften sind die Komfortzelte „The Wild“, die gut abgeschirmt über eine Holzbrücke am Rande des Platzes zu erreichen sind. Um eine Lichtung in der Mitte sind im Kreis jeweils vier geräumige Safari-Holzzelte aufgestellt, ausgestattet mit Glaskeramikkochfeld, Bad und Internet. Frühstück gibt es zudem an den Platz.



Frei wie ein Vogel: In Südfrankreich kann man sich diesen Camping-Traum erfüllen.

1. Camping La Sorguette

Mit Blick auf die Provence stehen „Vogelhäuschen“ in Camping La Sorguette bereit – nur eben nicht für Vögel, sondern für Menschen. Die kleinen Holzhäuschen mit den runden Türen und den Strohdächern stehen auf drei Meter hohen Pfählen und verfügen jeweils über einen Balkon und eine Toilette. Bis zu drei Personen können in den Häuschen den Blick über die umliegenden Lavendelfelder und Berge genießen. Und wer jetzt meint: Hier piepts wohl, der liegt falsch. Frei wie ein Vogel fühlt man sich hier, wenn man auf die Terrasse tritt.

3. Camping am Pilsensee

Beim Camping am Pilsensee können Gäste nachts ins Holzfass schlüpfen. Verrenken muss sich dabei aber niemand: Die geräumigen Schlaffässer direkt an der Badewiese sind unter anderem mit einem großen Familienbett, zwei Kinderbetten und einem Vorraum ausgestattet. Zudem gibt es eine Kühlbox sowie Bett- und Deckenheizung. Durch die Panoramascibe können die Gäste der Sonne beim Untergehen zusehen. Und da der Platz vom März bis Dezember geöffnet hat, ist die Übernachtung im Fass auch als kuscheliges Winterlebnis möglich.



Tiny Houses nennt man die Mini-Häuser, die vor allem auf Campingplätzen stehen. Fotos: Pincamp.de



Ein Hauch von Abenteuer weht am Lido von Venedig. Das Frühstück kommt jedoch direkt ans Zelt.

Wer hier parkt, riskiert eine hohe Geldbuße

Auf einem Behindertenparkplatz darf man allenfalls nur kurz anhalten, sonst wird es teuer

Behindertenparkplätze sind in Deutschland klar gekennzeichnet und dürfen nur von Personen mit Behindertenparkausweis genutzt werden. Allerdings dürfen andere PKW-Fahrer dort halten, wenn sie die vorgegebenen Regeln

einem Behindertenparkplatz stehenläßt, riskiert nicht nur ein Verwarnungsgeld von 55 Euro, sondern auch, dass das Fahrzeug sofort kostenpflichtig abgeschleppt wird. In diesem Fall sei es noch nicht einmal nötig, dass eine schwerbehinderte Person an der

Parkplätze für Behinderte sind deutlich und unübersehbar gekennzeichnet.
Foto: Pixabay



einhalten. Nur wenn der blaue EU-Behindertenausweis deutlich sichtbar im Auto platziert ist, darf ein Behindertenparkplatz auch zum Parken genutzt werden. Der Ausweis kann nur von schwerbehinderten Personen beantragt werden, die entweder außergewöhnlich gehbehindert oder blind sind, beziehungsweise beidseitig fehlende oder fehlgebildete Gliedmaßen haben (Amelie oder Phokomelie).

Rücksichtsloses Abstellen auf einem Parkplatz, der für Gehandicapte reserviert ist, das kann man täglich im Straßenverkehr beobachten. Aber: Wer sein Kfz unberechtigt auf

Benutzung des Parkplatzes konkret gehindert wurde, heißt es vom ADAC. Vielerorts werden Stimmen immer lauter, die Strafen fürs Falschparken noch einmal deutlich zu erhöhen. Erlaubt für alle ist auf Behindertenparkplatz das Halten, wenn die Regeln eingehalten werden. Das bedeutet, man steht dort nicht länger als drei Minuten, denn sonst wird aus Halten ein Parken. Darüber hinaus darf man sich nicht vom Fahrzeug entfernen, sonst gilt es ebenfalls als Parken. Wird der Parkplatz von einer berechtigten Person mit Behindertenparkausweis benötigt, muss er sofort freigemacht werden.

V O L V O



So sieht die Zukunft aus.

Der Volvo C40. Vollelektrisch. Volleinfach.

Entdecken Sie unser erstes vollelektrisches Crossover im unverwechselbaren Design. Nahtlos integrierte Google Services¹ und unkomplizierte Ladelösungen für zu Hause und unterwegs bieten Ihnen ein emissionsfreies Fahrerlebnis. Steigen Sie jetzt in unsere Welt der Elektromobilität ein – es war noch nie so einfach.

JETZT FÜR

392 €/Monat²

INKL. 9.000 € VOLVO ELEKTRO BONUS³

Jetzt bei uns Probe fahren.

Volvo C40 Single Motor Core, 170 kW (231 PS), Stromverbrauch kombiniert 18,1 kWh/100 km, elektrische Reichweite: kombiniert 437 km (kann unter realen Bedingungen variieren), Werte gem. WLTP Testzyklus. Vorläufige Werte vorbehaltlich der abschließenden Homologation.

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 C40 Single Motor Core, einstufiges Getriebe, vollelektrisch, 170 kW (231 PS), Monatliche Leasingrate 391,91 Euro, Vertragslaufzeit 36 Monate, Laufleistung pro Jahr 10.000 km, Leasing-Sonderzahlung 6.000,00 Euro, Angebot inkl. gesetzl. USt. und Überführungskosten, zzgl. Zulassungskosten, Bonität vorausgesetzt, Gültig bis 30.09.2022. ³ Der Volvo Elektro Bonus/die Innovationsprämie beträgt insgesamt 9.000,00 Euro. Der Anschaffungspreis berücksichtigt den Herstelleranteil des Volvo Elektro Bonus/der Innovationsprämie i. H. v. 3.000,00 Euro. Die Leasing-Sonderzahlung entspricht in ihrer Höhe dem staatlichen Anteil der Innovationsprämie i. H. v. 6.000,00 Euro, der bei Zulassung im Jahr 2022 und Vorliegen der Fördervoraussetzungen auf Antrag vom Bund ausgezahlt wird. Detaillierte Informationen finden Sie unter www.bafa.de, Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

Emil Frey Avalon Premium Cars

Moosacher Str. 56
80809 München

Tel. 089 121532200
www.volvocars-haendler.de/avalon