

auto motor sport



Abbildung
ähnlich

Zu gewinnen: Suzuki
e Vitara und GSX-8S

Dauertest: 100 000 km
mit dem Genesis GV70

Selber machen: Innen-
raum richtig pflegen

Heft 13 3. Juni 2026 Deutschland 4,90 €

Österreich 5,60 €; Schweiz 7,90 CHF; BeNeLux 5,80 €;
Dänemark 59,95 DKR; Griechenland, Finnland 6,90 €;
Frankreich, Italien, Portugal, Spanien, Slowenien,
Kroatien 6,50 €



Kleine Flitzer

Renault Twingo, Kia EV2

SEITE 34



SEITE 42

VERGLEICHSTEST

- Mercedes C-Klasse
- BMW Dreier
- Alfa Romeo Giulia

Beliebt, begehrt, bewertet

NEUHEITEN-FESTIVAL

Mercedes-AMG
GLC 53

Polestar 5

Porsche Cayenne S

Lexus ES

Toyota bZ4X Touring

Morgan
S400

Kia Seltos



SEITE 58

Test OPEL ASTRA

Das kann die überarbeitete
Version, das kann sie nicht

Gebrauchtwagen BMW Z4

Worauf man achten muss,
wofür er taugt, wie viel er kostet



SEITE 112

Travel Guide BURGENLAND

Beschauliche Autoreise im
gewagt gezeichneten DS N°8

SEITE 134





TOM KRISTENSEN



24 HEURES DU MANS



JAMIE CHADWICK



ROLEX 24 AT DAYTONA

REACH FOR THE CROWN



ROLEX UNTERSTÜTZT LANGSTRECKENRENNEN SEIT 1959



DER COSMOGRAPH DAYTONA



ROLEX



EIN FERRARI OHNE VERBRENNER? UNVORSTELLBAR, ODER?

Für die einen mag es der ultimative Sündenfall sein, für die anderen das klare Bekenntnis zu einer umweltfreundlichen Zukunft: Ferrari baut einen voll-elektrischen Sportwagen. Ferrari, der Inbegriff von verbrennerischer Hochkultur, die Bastion des hoch drehenden V12, die Festung für bärenstarke V8-Turbos, erfolgreich über Jahrzehnte, die Ikone eines jeden Autofans. Das Cavallino Rampante batteriebetrieben? Was ist nur in sie gefahren in Maranello?

Immerhin wird Ferrari seine Stammklientel weiterhin mit faszinierenden benzin-getriebenen Motoren verwöhnen wollen. Einen radikalen Schnitt, wie ihn Jaguar gerade vollführt und Porsche strategisch vorbereitete und wieder verwarf, gehen sie in Italien nicht. Ich denke, man will zumindest mal zeigen, wie ein Ferrari auf Batteriebasis aussieht und wie er sich fahren kann. Von den Daten her bietet er das Übliche: über 1000 PS, über 300 km/h Spitze, dicke Batterie mit 122 kWh. Damit stellt er sich in eine Reihe mit dem Porsche Taycan, dem zukünftigen Jaguar Type 01, dem AMG GT 4-Türer und einem Xiaomi SU7 Ultra. Allen diesen Autos ist gemeinsam: Würde die Leistung wirklich abgefordert, wäre schnell Schluss. Die mitgeführte Energie reicht einfach nicht, einen Sportwagen länger als 10, 15 Minuten voll auszufahren. Was natürlich auf öffentlichen Straßen auch kaum ginge.

Für mich ebenfalls radikal: das Design. Eine Mischung aus Honda Prelude und irgendeinem US-Sportwagen. Friedlich irgendwie, so ganz anders, als Ferrari es üblicherweise auf die Räder stellt. Und die sind auch noch übergroß geraten.

Mutig oder verrückt? Schauen wir auf die Konkurrenz. Porsche rudert zurück, bleibt aber mit Taycan, Macan E und weiteren Modellen auf der E-Schiene. Mercedes setzt den AMG GT 4-Türer darauf, baut aber auch neue V8-Modelle. Lamborghini hat sein E-Projekt gestoppt, Jaguar zieht es voll durch. Es gibt also keinen Trend.

Ist das die Chance für Ferrari? Den Trend einfach neu setzen? Das wird schon der exorbitante Preis verhindern. Über eine halbe Million Euro für einen Ferrari ohne Benzinmotor sind eine echte Hausnummer. Ich würde mich schon sehr wundern, wenn das funktionieren würde. Aber wer weiß das schon in diesen Zeiten? Vielleicht leuchtet der himmelblaue Ferrari Luce bald als neuer Stern am E-Auto-Firmament.

Michael Pfeiffer

Chefredakteur

Was ist Ihre Meinung? Schreiben Sie mir:
mpfeiffer@motorpresse.de



Foto: Hersteller

INHALT



Kia EV2

44

62 Opel Mokka

Titelthemen sind **rot gekennzeichnet**

FAHRBERICHTE

- 14 Polestar 5** Was kann der Elektro-GT aus China? Erste Fahreindrücke
- 18 Porsche Cayenne Turbo** Das mächtige SUV-Coupé mit 850 kW im Fahrbericht
- 20 Kia Seltos** Praktisch, komfortabel, fairer Preis – wir klären, wie der SUV fährt
- 22 Toyota bZ4X Touring AWD** Erste Ausfahrt im elektrischen Allrad-Kombi
- 24 Lexus ES** Weltweit lange etabliert, bei uns aber erst seit 2018. Nun kommt der Nachfolger mit zwei Stromer-Varianten
- 26 Mercedes-AMG GLC 53** Der Reihensechser liefert Sound und Performance satt – zu vergleichsweise günstigem Kurs
- 28 Morgan S400** Lauter Auspuff, Fahrdynamik ohne Filter – Bühne frei für den britischen Charakterdarsteller!
- 32 MG4 EV Urban** Kompakter Stromer, nicht nur für Ballungsräume. Wie gut fährt sich der Newcomer aus China?

TEST

- 34 Vergleichstest** Alfa Giulia, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse als Limousinen mit Dieselmotoren und Allradantrieb
- 44 Kia EV2** Klein, preiswert, sympathisch – das Konzept des Koreaners überzeugt
- 48 Renault Twingo** Charmant, kompakt und ebenfalls günstig. Wir sagen: Chapeau!
- 52 Bedientest** Jahrelang war BMW Bedien-Champion. Und jetzt? Wir nehmen den Fünfer akribisch unter die Lupe
- 58 Opel Astra** Das Facelift-Modell im Test
- 62 Opel Mokka** Nach dem Plug-in muss sich jetzt die Elektro-Variante beweisen
- 106 Dauertest** Goodbye, Genesis! Der SUV GV70 mit seinem starken Elektroantrieb hat die 100 000-km-Distanz hinter sich

KAUFBERATUNG

- 56 Toyota C-HR+** Welche Variante für wen passt, klären wir für Sie

INITIATIVE

- 64 Pro Führerschein** auto motor und sport und Partner setzen sich aktiv für eine bezahlbare Fahrausbildung ein

REPORTAGE

- 66 24h-Rennen** Jens Dralle berichtet über das Rennerlebnis mit dem VW Golf – mit Augen, die immer noch leuchten
- 90 Elbtunnel-Sanierung** Die Autobahn GmbH sperrt mehrfach alle vier Röhren. Warum? Wir waren vor Ort

SERVICE

- 96 Winter-/Ganzjahresreifen** Jetzt kaufen!
- 98 Innenreinigung** Das müssen Sie bei der Reinigung des Interieurs beachten
- 118 Sonnenschutz** UV-A-Strahlen sind gefährlich. Cremes Sie sich bitte ein!

120

VORBERICHT
Silvretta Classic



AUSGABE **13/2026**

28

Morgan S400



GEBRAUCHTWAGEN

112 BMW Z4 Die dritte Generation des Roadsters aus zweiter Hand – was ist beim Kauf zu beachten?

KLASSIK-RALLYE

120 Silvretta Classic Drei Länder, 670 km Strecke, feinste Automobilkultur – dieses Jahr führt die Rallye auch in die Schweiz

SPORT

122 Formel 1 Großer Preis von Kanada

128 Indy 500 Mick Schumachers erster Auftritt im legendären Oval

TRAVEL GUIDE

134 Burgenland Drei Regionen, drei Welten – im DS N°8 auf Tour durch Österreichs wenig bekannten Osten



22 Toyota bZ4X Touring



106
Genesis GV70



56 Toyota C-HR+

RUBRIKEN

- 3** Editorial
- 6** Cars & News
- 75** Automarkt
- 81** Events
- 82** Leserbrief
- 84** Wirtschaft & Politik
- 104** Leseraktion
- 144** Vorschau
- 145** Impressum
- 146** Rückblick



18 Porsche Cayenne Turbo Coupé

AUTOS IM HEFT

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| 34 Alfa Romeo Giulia | 32 MG4 EV Urban |
| 34 BMW 320d | 28 Morgan S400 |
| 112 BMW Z4 | 58 Opel Astra |
| 134 DS N°8 | 62 Opel Mokka |
| 106 Genesis GV70 | 14 Polestar 5 |
| 44 Kia EV2 | 18 Porsche Cayenne Turbo |
| 20 Kia Seltos | 48 Renault Twingo |
| 24 Lexus ES | 22 Toyota bZ4X Touring |
| 26 Mercedes-AMG GLC 53 | 56 Toyota C-HR+ |
| 34 Mercedes C 220 d | |

CARS & NEWS

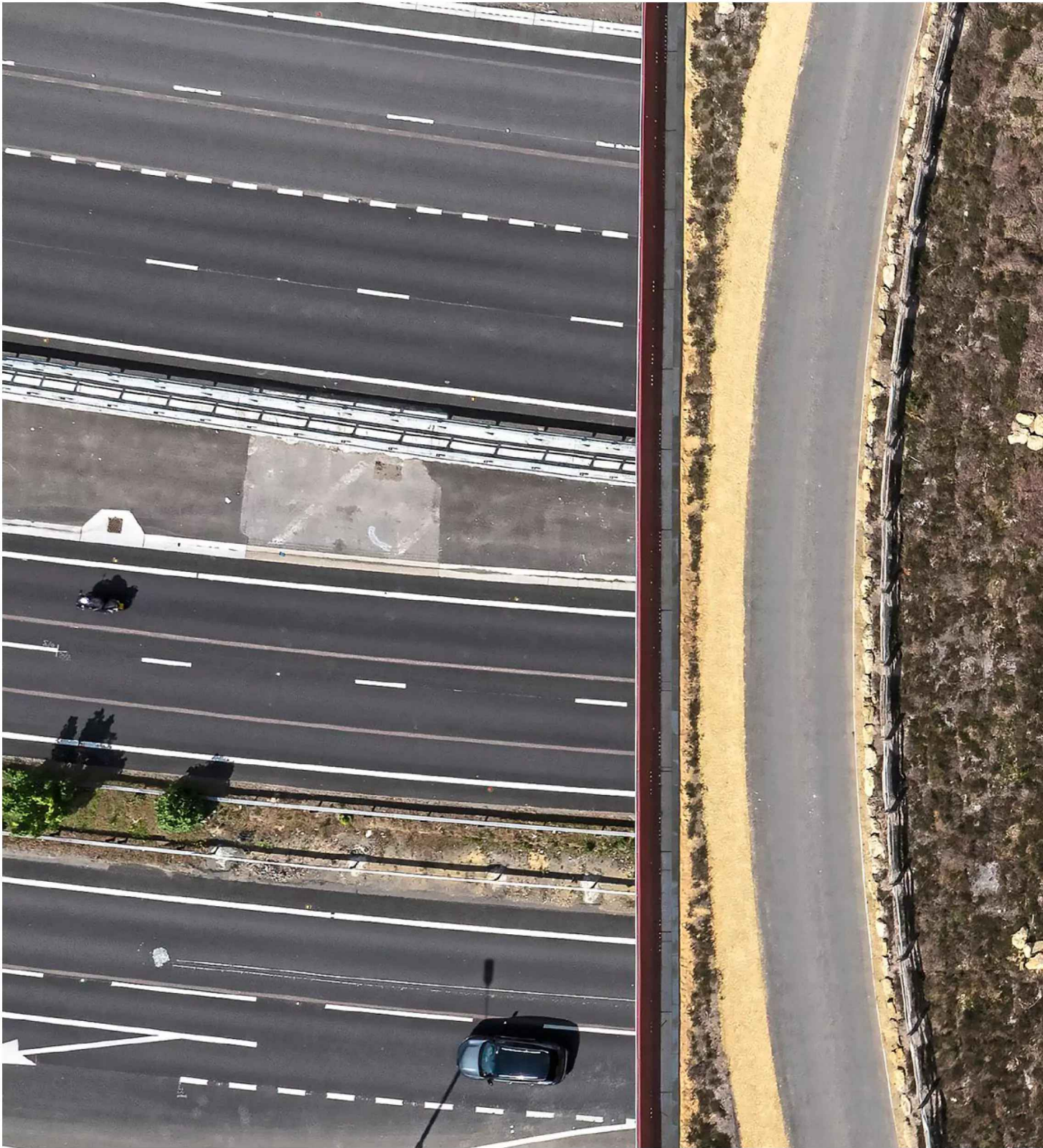
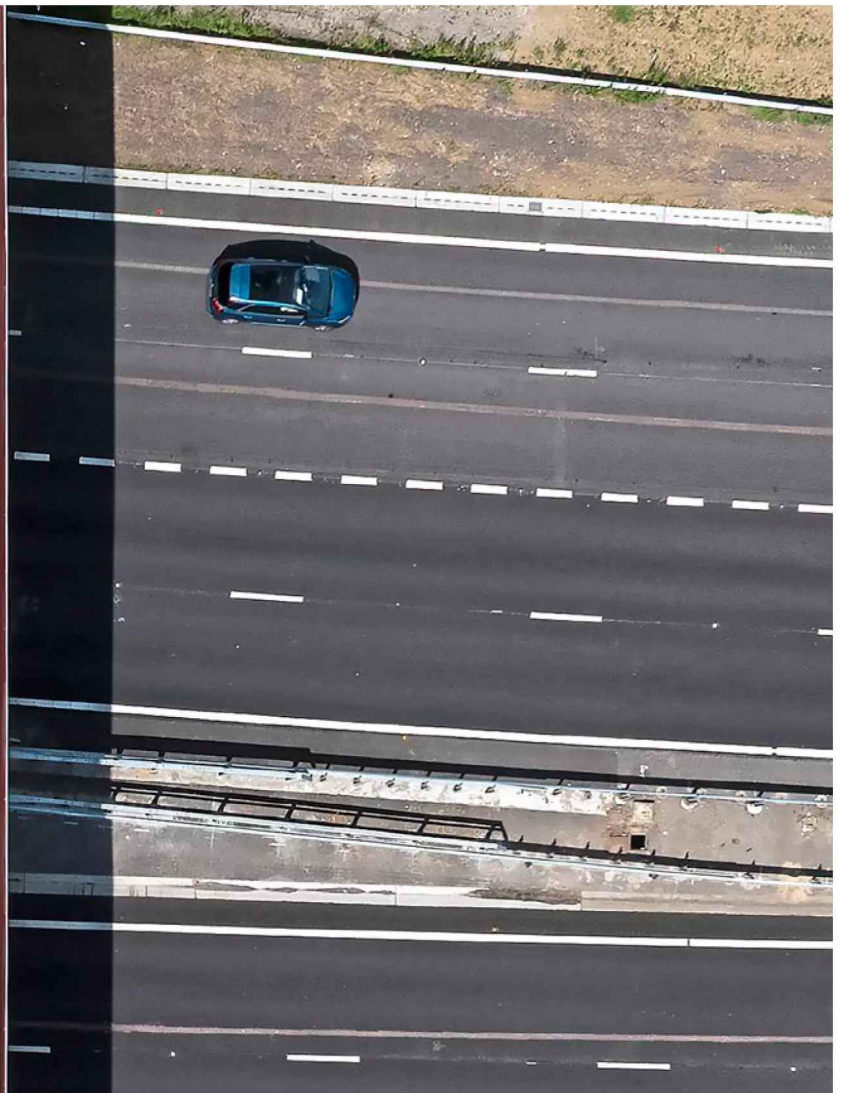


Foto: Getty Images



GUTE REISE, LIEBE KRÖTE!

Cobham, England, 15. Mai 2026: Eine Grünbrücke überspannt die Schnellstraße A3, die London mit der südlichen Hafenstadt Portsmouth verbindet. Die 68 Meter lange und 30 Meter breite Cockrow Bridge ist als Wildtierkorridor konzipiert, da die vielbefahrene Schnellstraße die beiden geschützten Landschaften Ockham und Wisley Commons durchschneidet. Sie sind seltene Tieflandheiden in Surrey und beherbergen seit Jahrhunderten eine einzigartige Oase der Artenvielfalt. Hier leben zahlreiche Insektenarten, Kröten und Schlangen sowie Großbritanniens seltenste Eidechse: die Zauneidechse. Die Brücke kostete 4,3 Millionen Euro und wurde im Mai 2026 eingeweiht. Auch in Deutschland gibt es viele Tierbrücken, ihre Zahl wird auf rund 100 geschätzt.



Kompakter Jeep wird schicker

Jeep spendiert dem Avenger für 2027 eine umfassende Modellpflege. Optisch stechen vor allem die robustere Frontschürze und der neu interpretierte, illuminierte Seven-Slot-Kühlergrill ins Auge. Technisch rüstet der Kompakt-SUV mit Matrix-LED-Scheinwerfern und einer 360-Grad-Kamera auf. Der Innenraum erhält bessere Materialien und Softtouch-Oberflächen. Der 100-PS-Benziner ist ab **26 600 Euro** zu haben, die Elektro-Variante beginnt bei **38 500 Euro**.

Fotos: Hersteller



Markante Vielspeiche

Borbet erweitert sein Portfolio mit dem Modell BX15 um ein Leichtmetallrad, welches das Multispoke-Design modern und ausdrucksstark interpretiert. Erhältlich in den Größen 8,0x18 und 8,0x19 Zoll für Modelle wie Mercedes E-Klasse, Audi A6 und Q5, BMW Fünfer, Opel Grandland und VW Tiguan.

Eins fürs Team

Passend zur anstehenden Fußball-Weltmeisterschaft feiert Boss den Team-Spirit mit einem sportlich-schicken

Poloshirt aus softem Baumwoll-Piqué – mit Flachstrickkragen, gerader Passform und diversen Designakzenten in den Nationalfarben. Erhältlich ist das Shirt auch für Fans der Fußballnationen Argentinien, Brasilien, England, Frankreich, Italien, Kanada, Mexiko, Niederlande, Spanien und USA.

109,95 Euro





Bluetooth-Box im Jimi-Hendrix-Design

1966 stöpselte Jimi Hendrix zum ersten Mal seine Gitarre in einen Marshall-Verstärker. Dieses Jubiläum feiert Marshall mit einer Spezialversion seiner Bluetooth-Box „Action III“ im ikonischen Flower-Power-Look mit flauschigem Samtüberzug. **299 Euro**



Vom Track an den Arm

Mit der Aston Martin Watches & Jewels Collection feiert der britische Sportwagenhersteller sein Uhren-Debüt. Herzstück der in Zusammenarbeit mit der Timex Group entstandenen Kollektion ist die TRG Automatic (MTRT1F502) mit japanischem Mechanik-Werk und leichtem Tonneau-Gehäuse aus Titan. Das skelettierte Zifferblatt erinnert an die charakteristischen Felgen von Aston Martin, während die Gehäuseseiten aus Carbonfaser die Verbindung zur Formel 1 betonen.

680 Euro



Bereit für die Grüne Hölle

Die Nürburgring-Nordschleife gilt als eine der anspruchsvollsten Rennstrecken der Welt – die neue Nürburgring Edition des Caterham Seven soll genau auf die Anforderungen der Grünen Hölle zugeschnitten sein. Die Basis für das 560 Kilogramm leichte Sondermodell bildet der Seven 340 mit seinem 168 PS und 175 Nm starken Zweiliter-Vierzylinder. Ein überarbeitetes Fahrwerk und verstärkte Bremsen erhöhen die Rundstreckentauglichkeit. **Ab 61500 Euro**

Lesezeit

Mit Witz, Charme und Nostalgie beleuchtet Walther Wuttke in „Die kuriosesten Autos aller Zeiten“ jene Fahrzeuge, die so Panne waren, dass sie schon wieder Kult sind. Fotos, Anekdoten und humorvolle Hintergrundgeschichten machen die schräge Zeitreise zum unverzichtbaren Vergnügen für Autofans mit Sinn für das Absonderliche.

29,90 Euro



Auch empfehlenswert: der neue „auto motor und sport autokauf“ (Ausgabe Sommer 2026) mit allem Wissenswerten zu aktuellen Modellen und deren Ausstattungsvarianten inklusive Preisangaben für Neu- und Gebrauchtwagen. Der Kaufratgeber liefert neben der kompletten Marktübersicht auch Tests, Fahrberichte und Service-Themen. Ab 12. Juni am Kiosk!

9,50 Euro



China-SUV zum Aktionspreis

Great Wall Motor (GWM) bringt im August die neue Ora-5-Baureihe auf den deutschen Markt. Der Kompakt-SUV kommt als Verbrenner, Hybrid und E-Version. Der 160-PS-Benziner startet zunächst vergünstigt bei **24 990 Euro**, regulär bei **26 990 Euro**. Im Herbst folgen der Hybrid mit 223 System-PS und der E-Antrieb (150 kW, 453 km WLTP-Reichweite). Ihre Preise sind noch offen.

Fotos: Hersteller

Lässig auf dem Asphalt

Beim Lisbon Street Sneaker setzt Timberland auf unaufgeregtes Urban-Design. Unter der Haube kommt Nachhaltigkeit ins Spiel: Das gepolsterte ReBOTL-Futter wird zur Hälfte aus recyceltem Kunststoff gefertigt und besticht durch hohen Tragekomfort. In verschiedenen Farben bestellbar. **135 Euro**



Für Bike-Packing-Abenteurer

Mit dem Regard Carbon bietet Radon ein neu entwickeltes Gravelbike auf Kohlefaserbasis in den Rahmengrößen XS bis XL. Es ist mit komplett integrierten Zügen und Leitungen sowie zahlreichen Anschraubpunkten für Gepäckhalter ausgestattet. **Ab 2599 Euro**



Kraft, Kontrolle, Kontroverse

Ferrari hat mit dem Luce sein erstes reines Elektro-Modell vorgestellt. Er verfügt über vier 800-Volt-Motoren, die insgesamt 772 kW (1050 PS) und ein Drehmoment von 990 Nm entwickeln. Der 5,03 Meter lange und zwei Meter breite Viertürer bringt 2260 kg auf die Waage und soll in 2,5 Sekunden auf 100 km/h sprinten; maximal sind 310 km/h möglich. Der NMC-Akku des Luce verfügt über eine Kapazität von 122 kWh (brutto), die für eine WLTP-Reichweite von etwa 530 km genügen soll. Fahrwerksseitig setzt Ferrari auf aktiv gesteuerte Federelemente und eine Allradlenkung. Die Kernkomponenten entwickelten und fertigen die Italiener selbst, nur das kontrovers diskutierte Design des Fünfsitzers mit flachem Greenhouse aus Glas, hoher Seitenlinie sowie extrem großen Rädern (23/24 Zoll) entstand extern unter der Federführung von Jony Ive (Ex-Apple). **Ab 550 000 Euro**



Jubiläums-Gewinnspiel



Zum 80. Geburtstag von auto motor und sport verlost die Redaktion insgesamt 80 Preise. Aktuell in der Ziehung:

ein brandneuer Suzuki e Vitara. Das in der Variante e-Comfort+ bestens ausgestattete Elektroauto bietet Allradantrieb, 184 PS, satte 309 Nm Drehmoment, Geländetauglichkeit und viel Grip auf der Straße. Sein Gesamtwert beträgt **44 280 Euro**. Zudem können Sie auch ein Motorrad von Suzuki gewinnen: die sportlich gestylte GSX-8S. Mit ihrem neu konstruierten Reihenzweizylinder begeistert die 800er mit bulligem Sound und kompakten Ausmaßen. Das 83 PS starke Mo-



torrad besitzt einen Wert von **8990 Euro**. Doch das sind noch längst nicht alle Preise. Von Jeep stammt das geländetaugliche Elektrokart „Berg Jeep Revolution XXL E-BFR“. Der E-Motor des **2419 Euro** teuren Gokarts unterstützt das Treten bis zu Geschwindigkeiten von 16 km/h. Besonders junge Fahrerinnen und Fahrer erreichen hierdurch auch weiter entfernte Ziele. Wir verlosen zudem 5x2 Tickets für das Euro-Moto-Rennen in Oschersleben von 31. 07 bis 02. 08. An-und Abreise sowie Übernachtung sind nicht in den Tickets inbegriffen. Der QR-Code führt Sie auf die Teilnahme Seite des Gewinnspiels.



Teilnahmebedingungen Gewinnspiel

„80 Jahre ams“ (Motor Presse Stuttgart): Teilnahme ab 18 Jahren, Wohnsitz in Deutschland, Österreich oder der Schweiz. Teilnahme kostenlos, kein Kauf erforderlich. Details zu Teilnahmezeiträumen, Teilnahmewegen, Gewinnen, Ziehung sowie vollständige Teilnahmebedingungen und Datenschutz unter <https://www.auto-motor-und-sport.de/gewinnspiel-80-jahre-auto-motor-und-sport/>. Veranstalter: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Rechtsweg ausgeschlossen.



1000-PS-GT

Als Hommage an den 2018 verstorbenen Firmengründer Bodo Buschmann hat Brabus ein neues Supercar aufgelegt. Unter seinem Maßanzug aus Carbon steckt ein Aston Martin Vanquish. Dessen 5,2-Liter-V12-Biturbomotor pushen die Bottroper auf 1000 PS und 1200 Nm Drehmoment. Das Resultat: Tempo 100 nach 3,0 Sekunden und 360 km/h Spitze. Das auf 77 Exemplare limitierte Gran Turismo Coupé heißt Brabus Bodo und soll **über eine Million Euro** kosten.

E-Antrieb von Hyundai

Das neue Power Electric System von Hyundai Mobis integriert E-Motor, Inverter sowie das Untersetzungsgetriebe in einem kompakten Gehäuse und erreicht eine Leistung von bis zu 160 kW (217 PS). Damit soll es sich für mehrere Fahrzeugklassen eignen und neben den Konzern-eigenen Marken wie Kia oder Genesis auch externe Hersteller adressieren.



Plug-in-Hybrid von VW für China

Mit dem ID.Era 5S stellt VW eine Limousine vor, die zusammen mit SAIC speziell für den chinesischen Markt entwickelt wurde. Mit einer Länge von 4,84 Metern bleibt das Schrägheck-Modell kürzer als der ID.7. Sein Plug-in-Hybrid kombiniert einen 110 PS starken Benzinmotor von SAIC mit einem 130 kW E-Motor und bietet eine elektrische Reichweite von bis zu 160 Kilometern. Zur Sicherheitsausstattung sollen KI-basierte Assistenten gehören, die auch autonome Fahrmanöver erlauben.



Fotos: Dino Eisele, Hersteller

Fotos: IMAGO, Picture Alliance, Renault, Arturo Rivas

2028 will Citroën den 2CV als sehr günstiges reines E-Auto zurückbringen
Happy E-Ent'



Leichter zum Lappen: Bundeskabinett beschließt endlich Reform der Führerschein-Ausbildung...
Lappy End

... und schließlich lässt sich die E-Auto-Kaufprämie beantragen
Lässt sich mit Volt aufwiegen

Nur in China liegt Anteil von Plug-in- und E-Modellen an Produktion höher als in Deutschland
Na, wer plugt's denn!

Kabinen als Luxus-Appartement und Heli-Port: Maybach bietet Kunden Mietbeteiligung an 30-Kabinen-Super-Luxusyacht an
Auf gute Yacht-Barschaft

Immerhin eine Einigung: EU stimmt US-Zolldeal zu
Da stand zu viel auf dem Deal
Kalifornien plant Express-Spuren für 225 km/h schnelle Busse
Jetzt mal: ein Busschen plötzlich

Renault ehrt Topmodell Rafale mit restauriertem Exemplar des Namenspaten, dem Flugzeug Caudron Rafale C.460



Ehr' wird denn gleich in die Luft gehen?

Studie aus Großbritannien: Klavierspielen steigert die Fähigkeiten fürs Einparken

Hier zielt die Musik

Peugeot wird Partner des Deutschen Filmpreises: stellt Flotte von E-Autos für Verleihungsgala
Löwt jetzt im Kino

Tops & Flops

auto motor und sport-App „mehrtanken“ enthüllt: Esso missachtet 12-Uhr-Preisregel am häufigsten
Nehmen es mit der Wahrheit nicht esso genau

Stellantis-Konzern degradiert Opel zu einer Regional-Marke
Geht uns durch Mark' und Pein



KITT aus TV-Serie „Knight Rider“ soll geblitzt worden sein,

trotz Alibi: Er steht in Museum
Fühlt sich wie im falschen Film

Neuer Mercedes E-Van VLE überschreitet in einigen Versionen Führerschein-Limit von 3,5 t
Ein echter Tonneproppen

Raser-Unfall: FC-Bayern-Profi Musiala verliert Führerschein
Fußballrasen

Iran-Konflikt: Günstiges Motoröl wird knapp, Hersteller nutzen Kapazität für teure Schmierstoffe
Kippen noch Öl ins Teuer

Wenig Nachfrage: Porsche unterbricht Bau von E-Modell Taycan
Kurz-Schluss

Obacht in Italien: Verbessertes Messsystem überwacht Durchschnittstempo auf Autobahn
Die größten Schnitten aller Zeiten

Knappe Finanzen: Viele Städte können sich Kehrmaschinen oder Feuerwehrautos nicht mehr leisten
Sind dem kehrlos ausgeliefert



Bei GP Miami wird F1-Pilot Valtteri Bottas Dienst-Cadillac Escalade vor Airbnb geklaut, FBI sammelt Indizien
Miami Beweis

44 Grad Celsius

beträgt die maximale Aufwärmtemperatur des beheizbaren Sicherheitsgurts in der modellgepflegten Mercedes S-Klasse

Quelle: Mercedes-Benz

NEUE MODELLE

Für Sie
gefahren



Polestar 5



**Porsche Cayenne Turbo
Coupé Electric**



Kia Seltos



Toyota bZ4X Touring AWD



Lexus ES



Mercedes-AMG GLC 53



Morgan S400



MG4 EV Urban



Preis:
ab 141600 Euro
Leistung:
650 kW
Drehmoment:
1015 Nm

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 5087 x 2015 x 1419 mm, Radstand 3054 mm, Kofferraum vorn/hinten 62/365 – 1128 l, Leergewicht/Zuladung 2500 kg/k.A.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 255/40 R 21, hinten 295/35 R 21.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchron-Elektromotor vorn und hinten, Systemleistung 650 kW (884 PS), max. Systemdrehmoment 1015 Nm, Lithium-Ionen-Batterie (NMC), Kapazität brutto 112 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....3,2 s
Höchstgeschwindigkeit..... 250 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....21,2 kWh/100 km
Reichweite (WLTP).....558 km

Grundpreis

Polestar 5 Performance
Launch Edition.....141 600 Euro



Polestar 5



Das über zwei Meter lange Panoramadach macht den Innenraum noch luftiger. Durch eine elektrochrome Schicht lässt es sich klar oder undurchsichtig schalten

Polestar und Volvo haben es noch vergleichsweise gut erwischt. Auch sie wurden bekanntlich von Chinesen geschluckt, aber Geely lässt die Schweden relativ frei das tun, was sie über die letzten Jahrzehnte perfektioniert haben: hochwertige Autos für all diejenigen zu bauen, die vom Premium-Mainstream gelangweilt sind. Die Ursprünge von Polestar lesen sich recht ähnlich wie jene von Cupra. Entstanden aus Motorsport-DNA und schließlich als eigene Marke etabliert, hat sich Polestar in der Zwischenzeit mit seinen E-Antrieben von Volvo deutlich abgegrenzt – quasi evolviert, wenn der Kalauer hier erlaubt ist.

Nach dem ersten Versuch mit dem limitierten Polestar 1 waren die folgenden Modelle 2 und 3 noch stark Volvo-lastig und wurden anfangs auch noch als solche entwickelt. Mit dem Polestar 4 und eben dem neuen 5, um den es hier geht, wagen die Schweden nun den Schritt in die komplette Eigenständigkeit. Dabei orientiert sich der 5,09 Meter lange Grand Tourer stark an der 2020er Studie Precept, deren markantes Design aus der Feder von Thomas

Ingenlath auch nach sechs Jahren kaum gealtert ist.

Und wo wir schon beim Thema sind: Obwohl man gern von nordischem Design spricht, ist die schwedische Marke ganz schön deutsch. Für Ingenlath, der sich nun wieder um Volvo kümmert, übernehmen Ex-Opel-Chef Michael Lohscheller als CEO und Audis einstiger Exterieur-Chef Philipp Römers, der die Designsprache in den kommenden Jahren weiterentwickeln soll.

Der etwas andere Weg

Das markanteste Detail ist offensichtlich die fehlende Heckscheibe. Warum tut man so etwas? Polestar wollte ein über zwei Meter langes Panoramadach in das Fahrzeugkonzept integrieren, wodurch die Kreuzverstrebung des Daches nach unten wandern musste. Die Lösung: eine Kamera in Verbindung mit einem digitalen Innenspiegel. In der Praxis findet dieses Konzept nicht nur Freunde, denn viele, die schon mal mit einem digitalen Innenspiegel zu tun hatten, klagen über ein kurzes Schwindelgefühl beim Blick ins Display. Auch uns geht es jedes Mal aufs

Neue so, weil sich die Augen erst von der Realität an den Bildschirm umgewöhnen müssen.

Das Panoramaglasdach an sich ist mit seiner schieren Größe aber ebenfalls ein Argument, zumal es sich durch eine elektrochrome Schicht abdunkeln lässt. Klar, sonst fiele an sonnigen Tagen zu viel Licht in den Innenraum, und das 14,5-Zoll-Display im Hochformat wäre wohl kaum mehr ables- und bedienbar. Wobei: Das ist auch so nicht einfach, denn Polestars Bedienstruktur ist in letzter Zeit zwar besser geworden, jedoch noch immer ein Stück von intuitiv entfernt. Zumindest die native Google-Navigation dürfte vielen vom Smartphone bekannt vorkommen.

An der Front fällt die mittig unterbrochene Dual-Blade-Lichtsignatur auf, aber auch eine aerodynamisch günstige niedrige Nase – und das, obwohl es sich die Entwickler nicht nehmen lassen wollten, eine vom Motorsport inspirierte Doppelquerlenker-Vorderachse für noch mehr Einlenkpräzision einzubauen.

Dazu wurde das Gewicht durch die Polestar Performance Architecture (PPA) zumindest im Rahmen

FAHRBERICHT

gehalten. Eine komplette Aluminiumstruktur samt der Karosserieteile sorgt dafür, dass sich der Polestar 5 leichter anfühlt als die 2,5 Tonnen, die von der Marke genannt werden – und wir können das nach unserer Testfahrt mit der Performance-Variante durch Südschweden bestätigen. Der Vortrieb der beiden im System 650 kW (884 PS) leistenden Elektromotoren ist gelinde gesagt irrsinnig, wobei sie bei Polestar besonders stolz auf die eigens entwickelte hintere E-Maschine sind, die allein schon 450 kW leistet. Hier hat man bewusst darauf verzichtet, auf Konzern-Komponenten zurückzugreifen.

In 3,2 Sekunden sollen aus dem Stand 100 km/h erreicht sein, die „nur“ 550 kW (748 PS) starke Variante braucht dafür 3,9 Sekunden. Aber Längsdynamik kann ja im E-Zeitalter wirklich jeder. Worauf es ankommt, sind die winkligen Kurven südlich von Göteborg. Und hier schlägt sich Nummer 5 als Performance beachtlich. Die Michelin-Pellen haben sie speziell anmischen lassen, der ultra-steife Aufbau lässt kaum Wankneigung zu, und durch das adaptive Magnetrade-Fahrwerk, das in drei Millisekunden auf neue Asphaltgegebenheiten reagieren kann, verfügt der Tourer über eine ausreichende Spreizung zwischen sportlichem Ansprech-



verhalten und souveränem Restkomfort. Das 550-kW-Modell muss hier übrigens mit frequenzselektiven Dämpfern auskommen. Auch die Bremsen sind weit weg von Standard: Eine Vierkolben-Anlage von Brembo trägt dafür Sorge, dass die 2,5 Tonnen sicher zum Stehen kommen. Im Vergleich zur konventionellen Polestar-Anlage baut das Brembo-System zudem zwölf Kilo leichter, was die ungefederten Massen im Fahrwerk verringert.

Ebenfalls essenziell: die Akkutechnik. Der Stromspeicher speichert 112 kWh und lädt mit maximal 350 kW. Der berühmte 10-80-Prozent-Lade-

vorgang soll in 22 Minuten erledigt sein. WLTP-Reichweite: 558 km für die Performance-Variante. Die gibt es ab 141 600 Euro in der Launch Edition, das 100 kW schwächere Modell ist exakt 23 000 Euro günstiger.

Text: Alexander Bernt

FAZIT

Die Elektromobilität demokratisieren wird der Polestar 5 sicher nicht. Im Highend-Bereich tut sich aber für Individualisten eine interessante Alternative zu Porsche Taycan, AMG GT 4-Türer und Co. auf.

Auf eine Heckscheibe verzichtet Polestar. Der Blick nach hinten läuft über den digitalen Innenspiegel auf Kamera-Basis



Die Recaro-Sitze sind famos, auch wenn die Kopfstütze Großgewachsenen etwas zwischen den Schultern drückt

Mercedes-Benz

Der Mercedes-Benz unter den Limousinen.

Die neue S-Klasse.

Willkommen zu Hause.



140 YEARS OF
INNOVATION

Ja, zumindest im gehobenen E-Segment kommen wir der Sache langsam näher: 800-Volt-Architektur, ein Rekuperationsvermögen auf Formel-E-Niveau, Nachladen mit 400 kW, dazu eine WLTP-Reichweite von über 600 Kilometern, von der in der Praxis auch dann noch gute 400 übrig bleiben, wenn man zwischendurch mal mit dem großen Löffel aus den riesigen Potenzialen schöpft.

Andersrum wird es (hoffentlich) noch ein Weilchen dauern, bis sich ein Porsche namens Turbo allein durch die Tatsache verkauft, für den Boost von 10 auf 80 SoC-Prozent nur mehr 16 Minuten an der Ladesäule verplempern zu müssen. Und da kommt jetzt die neue Coupé-Version des Elektro-Cayenne ins Spiel, die sich im Falle des Topmodells 3000 Euro oberhalb des SUV ansiedelt und der vielen Masse etwas mehr Schmiss verleihen soll. Abstimmungsunterschiede werden ihr zwar nicht zuteil, über die Details stellt sich aber durchaus eine Diffe-

renzierung her. So ist das Coupé – und nur das Coupé – mit dem sogenannten Leichtbaupaket zu haben. Okay, das ist ein großes Wort in Anbetracht der Tatsache, dass das Carbondach gerade mal 17,6 kg von den 2,65 Tonnen kratzt. Sportreifen, spezifische 22-Zöller, Racetex-Tapete und Pepita-Sitzbezüge geben den 8985 Euro Aufpreis aber immerhin einen emotionalen Gegenwert – zumindest irgendwie.

Die Karosserieform selbst hat jedenfalls mehr Einfluss auf die Schnittigkeit. Ihre „Fly-Line“ im 911-Stil reduziert nicht nur die Ladevolumina im Fond auf 500 bis 1313 Liter (SUV: 747–1554 l), sondern auch den c_w -Wert auf 0,23 – ein Minus von acht Prozent, das je nach Variante bis zu 18 km Extra-Reichweite entspricht.

Nur gut, dass es sich an Bord bestens aushalten lässt: klare Instrumente; hervorragende Ergonomie, dazu etliche Komfortfeatures wie das dimmbare Glasdach, die elektrisch verstellbare Fondsitze oder die Automa-

tik-Türen, die sich von selbst zuziehen, sobald man den Gurt einsteckt oder auf die Bremse tippt.

Hauptfunktionen wie Klima-, Lautstärke- und Tempomat-Regelung liegen auf physischen Tasten, der Rest wurde in das zentrale Flow-Display gebettet, das sich dank Handgelenk-Kissen relaxt und durchweg logisch bedienen lässt. Paradebeispiel: das Favoriten-Schaltfeld, auf dem man unter anderem seine Präferenzen für sämtliche Assistenzsysteme hinterlegen kann, sodass der Cayenne stets mit zwei Fingertipps in Wunschkonfiguration zu versetzen ist.

Warp und Wolken

Das Fahrerlebnis selbst trifft einen wie ein Faustschlag mit dem Samthandschuh. Zwei E-Motoren packen sich je eine Achse, fusionieren zu einem Allradantrieb, der einen unter Launch-Control mit bis zu 850 kW, im Push-to-Pass-Programm für zehn Sekunden mit 760 kW oder regulär

Preis:
168 500 Euro
Leistung:
850 kW
Drehmoment:
1500 Nm

Porsche Cayenne Turbo Coupé Electric

2



mit 630 kW vorwärtsbeamt, -katalysiert beziehungsweise -schiebt.

Auf Knopfdruck wird der erhebliche Kraftfluss von einem diskreten Brummtönen übermalt, der ebenso vorzüglich mit dem Cayenne-Charakter harmonisiert wie das Aktivfahrwerk für 8324 Euro. Dessen Comfort-Programm bereitet dem Warp-Antrieb ein Wolkenbett, gleicht nicht nur Bodenwellen aus, sondern auch die Dynamik der Achslasten. Beim Bremsen reckt der Cayenne das Näschen gegen den Eintaucheffekt empor, unter Last hebt er das Heck, sodass sich das Schiff wie ein Heli durch die Luftfedern bewegt. Dynamik? Reichhaltig! Zwar verwaschen die vielen Einflussfaktoren das Lenkgefühl um die Mittellage, dafür schneist man in der Sportstufe, quasi ohne in die Knie zu gehen, ums Eck. Apropos: Auch an Leistungskonsistenz mangelt es dank der Sandwich-Kühlung des 113-kWh-Akkus nicht.

Text: Stefan Helmreich



Wie jeder Porsche passt auch der stärkste aller Zeiten wie angegossen. Die tatsächliche Dynamik ist höher als die Authentizität des Handlings

Fotos: Hendryk Meyer

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziges SUV-Coupé, L x B x H 4985 x 1980 x 1650 mm, Radstand 3023 mm, Kofferraum vorn/hinten 90/500 – 1313 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 2650/600 kg.

Fahrwerk

Mehrlenker/Luftfedern vorn und hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 275/45 R 21, hinten 315/40 R 21.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchron-Elektromotor vorn und hinten, max. Systemleistung* 850 kW (1156 PS), max. Systemdrehmoment* 1500 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 113 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....	2,5 s
Höchstgeschwindigkeit.....	260 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....	20,0 kWh/100 km
Reichweite kombiniert (WLTP).....	637 km

Grundpreis

Porsche
Cayenne Turbo Coupé Electric..... 168 500 Euro
* mit Launch Control

FAZIT

Beeindruckend ist nicht nur die Antriebswucht als solche, sondern auch ihre Integration in das Gesamtkonzept. Der Cayenne fährt schnell, bequem und weit, ist am richtigen Charger ratzfatz nachgeladen, dank Aktivfahrwerk zu querdynamischen Kunststücken imstande und trotz der Unmenge an Funktionen treffsicher zu bedienen.



Das Glasdach lässt sich dreistufig dimmen, das Infotainmentsystem absolut logisch bedienen. Vorbildlich auch: Schaltfeld zum Speichern der Vorlieben



Das Fließheck drückt den c_w -Wert auf 0,23, die Ausfahr-Blades nochmals um 0,01. Aufpreis: 3000 Euro

Kia Seltos 3



Länge:
4,43 Meter
Leistung:
157 PS
Kofferraum:
536-1511 l

Das wurde aber auch Zeit: Da hat Kia ein weltweit erfolgreiches Modell im Programm und enthält es uns in Europa vor. Geht gar nicht. Doch jetzt kommt er, der Seltos – innerfamiliär platziert zwischen Stonic und Sportage, zielt er auf Platzhirsche wie den Skoda Karoq. Womit der global zweiterfolgreichste Kia das ebenso beliebte wie umkämpfte Kompakt-SUV-Segment bespielt – und das unter anderem mit einem Hybridbenziner. Flexibel überdies: entweder als Turbo- oder Saugmotor-Hybrid, mit Vorderradantrieb, konventionellem Allrad oder einer elektrisch angetriebenen Hinterachse beim Hybrid 4WD.

Ganz schön vielfältig, was? Zumal der Verbrenner auch noch je nach Antriebsstrang unterschiedliche Spitzenleistungen parat hält: von 180 PS beim Turbobenziner 1.6 T-GDI über 157 bis 181 PS beim Hybrid. Hinzu kommen Getriebevarianten in Form von Sechsgang-Handschaltung sowie Sechs- oder Siebengang-Doppelkupp-

ler. Bei Kia in Korea werden sie gedacht haben: Och, wir haben die Technik ja eh im Regal, hauen wir sie doch raus. Zumal der Seltos an sich selbst erklärend ist.

Ab ins Trainingslager

Auf 4,43 Metern Länge mit fünf Sitzen und ohne irgendwelche Variabilitäts- oder Techniktricks dürfte der SUV im besten Sinne normale Kunden ansprechen. Die aber ruhige europäische Ansprüche stellen dürfen – denn einfach so die Korea-respektive Weltvariante auf German Autobahn oder anspruchsvolle Landstraßen loszulassen, war Kia zu trivial. Der Seltos musste ins Trainingslager nach Europa.

Warum das? Nun, mit Hybrid- und/oder Allradantrieb verändert sich neben der Traktion auch die Gewichtsverteilung, was das Eigenlenkverhalten beeinflusst. Um das auszugleichen, passten die Ingenieure das Fahrwerk an, damit Geschwindigkeiten auf den Autobahnen entspannt

zu absolvieren sind. Zur Entspannung tragen auch die (serienmäßigen) Assistenzsysteme bei, die Kia großflächig über alle seine Modelle ausrollt. Dazu zählen adaptive Temporegelung, Autobahnassistent, Spurfolge-assi, Frontkollisionswarner, für Kurzstrecken fernbedienbarer Parkassistent, Ausstiegswarner, Auspark-Kollisionsvermeider und Rundumsichtkamera. Fein, oder? Wer das Gebimmel der Zwangswarner unfein findet, kann es – zack – per Knopf am Lenkrad ausschalten. Auch fein!

Und wie fährt der Seltos? Unspektakulär – wer hätte es gedacht. Man logiert bequem, blickt auf drei logisch aufgeteilte und strukturierte Bildschirmdisplays unter einem Breitband-Deckglas – das kleinere der drei bedient die Klimaanlage – und auf ein Head-up-Display, im Wissen, dass die grundsätzlich bequemen Vordersitze zur „Premium Relaxation“ taugen. Den Innenraum möblieren die Koreaner zwar mit relativ hohem Hartplastikanteil, jedoch ge-

schmackssicher, routiniert und in durchweg angenehmer Qualität. Bei Dunkelheit darf man mit 64 Ambiente-farben herumexperimentieren, bei jeder Helligkeit kann man sich mit dem findigen KI-Assistenten unterhalten.

Sanfte Abstimmung

Nutzwert? Klar, beherrscht der Seltos ebenfalls, wenn auch ohne besondere Variabilitäts-Kunststücke. Gut zugängliche Ablagen vorn samt Handy-Ladeschale und 536-Liter-Standardkofferraum (maximal 1511) hinten, unterstützt von der um 24 Grad neigungsverstellbaren Rückenlehne. Neigung zur Dynamik? Dann ab auf die Landstraße. Dort zeigt der SUV seinen gelassenen Charakter. Komfort und Fahrsicherheit sind ihm wichtiger als feurige Beschleunigung, quer wie längs.

Die Kombination aus sanft abgestimmter Federung und Dämpfung und alltagsorientierter Bereifung zeigt dem Piloten mittels Karosseriebewegung und zarten Untersteuerns in Kurven behutsam die Grenzen auf. Wirklich langsam ist der Seltos nicht, doch ohne spürbare Sport-Attitüde. Die Lenkung mit passender Unterstützung führt problemlos, erzählt dem Fahrer, was er wissen muss – nicht mehr und nicht weniger. Das Bremspedalgefühl passt ebenfalls.

Vor allem filtert der Koreaner Unebenheiten durchaus sorgfältig weg, pflügt angemessen schwungvoll über Land- und Nebenstraßen sowie durch den Stadtverkehr, wo er selbst Temposchwellen gekonnt den Schrecken nimmt. Alles unterhalb Autobahntempo ist das bevorzugte Habitat des von uns gefahrenen Basis-Hybrids (in Korea 141, bei uns 157 PS). Er läuft bei niedriger und mittlerer Last überraschend kultiviert, kombiniert Verbrenner und E-Maschine unauffällig, fährt bisweilen kurz rein elektrisch und wird erst lauter, wenn er gefordert wird, typisch für diese Art von Antrieb.

Heutzutage fast schon untypisch niedrig: der Startpreis von 34 190 Euro für Frontantrieb mit Schaltgetriebe. Der Allrad-Hybrid kostet ab 38 190 Euro, wobei alles Wesentliche serienmäßig ist, ergänzt durch clevere Lösungen wie etwa die Einbindung des Smartphones zur Navigation. Mal sehen, wie sich der clevere Seltos bei uns ins Haifischbecken des C-Segments navigiert.

Text: Jörn Thomas



Fotos: Kia

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4430 x 1830 x 1610 mm, Radstand 2690 mm, Kofferraum 536–1511 l, Leergewicht/Zuladung k.A.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 215/55 R 18.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1598 cm³, Leistung/Drehmoment k.A., Elektromotor, Leistung ca. 33 kW, Systemleistung 115 kW (157 PS).

Fahrleistungen

0–100 km/h.....8,9 s
Höchstgeschwindigkeit.....175 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....k.A.

Grundpreis

Kia Seltos 1.6 HEV FWDk.A.
Vorabdaten



Passende Position auf bequemen Sitzen, übersichtliche Instrumente, komplette Assistenz, großer Kofferraum bis 1511 Liter



FAZIT

■ Der Seltos könnte ein Auto sein, auf das viele Kunden gewartet haben: praktische Größe, hoher Alltagsnutzen, effizienter Benzinhybrid und umfassende Ausstattung zu einem ordentlichen Preis inklusive sieben Jahren Garantie.



4

Toyota bZ4X Touring AWD

Fotos: Toyota, Harald Dawo

Jetzt aber richtig: Nachdem Toyotas Erstaufschlag in Sachen E-Mobilität nicht besonders erfolgreich war, legen die Japaner mit dem C-HR+, dem Facelift des bZ4X, sowie dessen neuem Kombi-Ableger Touring kräftig nach. Letzterer zeigt sich im robusten Offroad-Look und stand für eine erste Ausfahrt bereit.

Wir sind mit der Allradversion und der Top-Linie Lounge unterwegs, die kaum Wünsche offenlässt – vom Panoramadach über belüftete Sitze bis zum praktischen 22-kW-On-Board-Lader, der die Dauer für eine AC-Vollladung auf etwa dreieinhalb Stunden halbiert. Am DC-Lader braucht der 400-V-Stromer laut Werk akzeptable 28 Minuten, um die nicht übermäßig große Batterie (71 kWh netto) von 10 auf 80 Prozent zu füllen.

Den Antrieb übernehmen im AWD zwei je 165 kW starke E-Motoren an Vorder- und Hinterachse. Im System stehen üppige 280 kW bereit, die den Touring in 4,5 s auf 100 km/h katalapultieren sollen. Nachteil des traktionsstarken Allradlers: Der erhöhte

Stromkonsum lässt die WLTP-Reichweite von 591 km (FWD-Variante mit 165 kW) auf 479 km im Lounge-Modell sinken.

Fahrwerk mit Reserven

Dass der Toyota ein wenig Offroad kann, glauben wir gern. Gute 21 cm Bodenfreiheit und das komfortable, erfreulich schluckfreudige Fahrwerk nehmen holprigen Schotterpisten ihren Schrecken. Auch auf befestigten Wegen bleibt der spurtstarke Kombi dank viel Platz und bequemen Sitzen dem entspannten Reisen verpflichtet, sportliches Fahren bremsen die gefühlsarme Lenkung und die großzügige Seitenneigung aus. Apropos Bremsen: Die Rekuperation lässt sich über Lenkradwippen variieren, One-Pedal-Drive gibt es dagegen nicht.

Und: Für 51 990 Euro (FWD) Grundpreis dürften die Materialien innen wertiger und das Navi fixer sein. Und das kleine Sieben-Zoll-Fahrerdisplay sollte weniger nach 2015 aussehen.

Text: Sascha Wölfel

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4830 x 1860 x 1675 mm, Radstand 2850 mm, Kofferraum 669–1718 l, Leergewicht/Zuladung 2000/560 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/50 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchron-Elektromotor vorn und hinten, Leistung vorn/hinten 165/165 kW, Drehmoment vorn/hinten 269/269 Nm, Systemleistung 280 kW (380 PS), Systemdrehmoment k.A., Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität netto 71 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....4,5 s
Höchstgeschwindigkeit.....180 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....16,6 kWh/100 km

Grundpreis

Toyota bZ4X Touring AWD Lounge.....59 500 Euro

Preis AWD:
ab 55 000 Euro

Leistung:
280 kW
0–100 km/h:
4,5 s

FAZIT

■ Der praktische Touring wird dem bisher glücklosen bZ4X sicher neue Kunden bringen. Er ist ein solider Stromer mit viel Platz und gutem Komfort. Wer auf Allrad verzichtet, spart Geld und gewinnt Reichweite. Nur Mittelmaß: das DC-Ladetempo. Und das Infotainment wirkt altbacken.



Üppiges Platzangebot im Fond mit bequemer Sitzbank



Ins geräumige Kombi-Heck passen 669 bis 1718 Liter Gepäck



XXL-Touchscreen; Instrumente überm Lenkrad wie bei Peugeot

G-SHOCK

„ICH ZWEIFLE NIE.
ICH WEISS, WAS ICH
KANN UND MACH
EINFACH WEITER.“

SANDRO
WAGNER



#NEVER GIVE UP

GST-B1000



CASIO | Für mehr Informationen über die G-SHOCK
Kollektionen: gshock.casio.de

|  Bluetooth

| Modell-Abbildung:
GST-B1000D-1A

5 Lexus ES



Leistung:
252 kW
Akkugröße:
71 kWh
Ladeleistung:
150 kW

ES – die Zweite. Nach dem Start der Oberklasse-Limousine 2018 in Deutschland kommt nun der Neue. Ein ziemlich erfahrener Typ, der anderswo schon seit 1989 in sieben Generationen Komfortfreunde geangelt hat. Wie gehabt mit ausgeprägter Gelassenheit, die Lexus klar über Fahrdynamik-Feuer stellt. Dazu wächst die Limousine in allen Dimensionen mit dem Resultat einer fast acht Zentimeter größeren Beinfreiheit hinten.

Omotenashi – Gastfreundschaft – ist das, was der 5,14 Meter lange Lexus ausstrahlen soll. Es beginnt bei

der reduzierten Cockpitgestaltung mit ihren klaren Linien und den 12,3-Zoll-Instrumenten plus dem großen zentralen 14-Zoll-Bildschirm, dessen Menüs maßgeblich Lexus Europe entwickelt hat. Bedeutet: weder komplette Bildschirmwand noch Einzelknopf-Armada, stattdessen eine Mischung aus physischer Bedienung und dem Berührungsbildschirm im Querformat.

Die Oberflächen gestaltet Lexus hochwertig und solide montiert, teils mit hinterleuchteten Flächen, die den Eindruck von Bambus vermitteln sollen. Komfort sowie ein nunmehr

höheres Niveau vermitteln die veränderte Polsterung und die verlängerte Fläche der Vordersitze. Einer großen Limousine angemessen gibt es die Rückbank auch als Version mit verstellbaren Sitzen, Heizung, Lüftung und Massage sowie einem Liegesessel (Lexus-Begriff: „Ottomane“) rechts hinten, der den 2,2-Tonner mit einer ausfahrbaren Fußstütze in Richtung Chauffeur-Limousine positioniert.

Komfort? Kommt vor

Obwohl grundsätzlich stahlgefedert, erfüllt das Fahrwerk des ES (optional mit Adaptivdämpfern) gehobene An-

sprüche, ebenso wie die Geräuschdämmung. Um die innere Ruhe kümmern sich Extra-Dämmmaterialien, spezielle Kleber und Doppelverglasung, um die Musik eine Mark-Levinson-Surroundanlage mit 17 Lautsprechern. Ausgeprägte Motorklänge sind beim von uns gefahrenen Topstromer 500e ohnehin nicht zu erwarten. Er ist Teil der multimodalen Strategie, die ES-Kunden die Wahl zwischen einem Vollhybrid und zwei vollelektrischen Antrieben lässt.

Vorder- oder Allradantrieb

Zu uns kommen zunächst die BEV-Modelle, deswegen summen wir direkt mit dem Vollelektriker los, der Motor und Antrieb vorn plus elektrischer Achse hinten bietet, also einen vollvariablen Allradantrieb ohne mechanische Verbindung zwischen den Achsen realisiert, wie er bei diesem Konzept üblich ist. Resultat: 252 kW Systemleistung inklusive des 88 kW starken Hinterachsmotors. Der rein vorderradgetriebene ES 350e leistet 165 kW.

Mit der E-Kombo geht es angemessen zügig, vor allem aber kultiviert voran. Wem das zu fad sein sollte, der kann mit einem virtuellen Getriebe mit acht Stufen daddeln. Ansonsten bemühen sich die Lenkung und das Fahrwerk um einen geschmeidigen Eindruck. Kleinere und größere Unebenheiten werden sorgfältig gefiltert, erst mit den optionalen 21-Zoll-Rädern wird das Abrollen harsch.

Mehr Zahlen zum 500e? Okay: Kofferraum 462 Liter, Beschleunigung 0–100 5,5 Sekunden, Akkugröße 71 kWh netto, Ladestrom DC 150 kW – wenig rekordverdächtig, hier limitiert die 400-Volt-Plattform. Immerhin versucht die ES-Karosserie, mit ihrer fließenden Gesamtform und Details wie dem glattflächigen Boden samt Aero-Finnen und aktiven Klappen vorn möglichst geschmeidig durch den Wind zu gleiten.

Noch geschmeidiger fährt man im Eco-Modus der Geschwindigkeitsregelung, die unter anderem in fünf Stufen den Windschatten Vorausfahrender kalkuliert. Umgekehrt lässt sich die Tempowarnung per Direktzugriff auf dem Zentralbildschirm ausschalten, über den auch die Dreizonen-Klima sowie wählbare Favoriten steuerbar sind.

Wäre ja auch schade, wenn Omotenashi beim ES an profanem Bedienstress scheitern würde.

Text: Jörn Thomas



Fotos: Hersteller

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 5140 x 1920 x 1560 mm, Radstand 2950 mm, Kofferraum 462l, Leergewicht/Zuladung 2205/530 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/55 R 19.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten, Leistung vorn/hinten 167/88 kW, Drehmoment vorn/hinten 269/170 Nm, Systemleistung 252 kW (343 PS), Systemdrehmoment k.A., Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 71 kWh (netto).

Fahrleistungen

0–100 km/h.....5,5 s
Höchstgeschwindigkeit..... 180 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....15,8 kWh/100 km

Grundpreis

Lexus ES 500e..... k.A.

FAZIT

■ Weltweit ist der ES ein bekannter Typ, bei uns aber erst seit 2018 auf dem Markt. Mit dem neuen Modell kommen nun zwei vollelektrische Varianten mit Vorder- oder Allradantrieb hinzu. Komfort und Fahreindruck in der großen Limousine passen, Akkugröße und Ladeleistung sind aber vergleichsweise mau.



Reduziertes Interieur, sauber verarbeitet, mit physischen Tasten teils auf hinterleuchteten Flächen plus 14-Zoll-Touchscreen. Bequeme Sitze vorn und hinten



Hochwertige Anmutung, teils mit bambusartiger Oberfläche, komfortable Federung, großer Kofferraum





6 Mercedes-AMG GLC 53

Preis:
85 287 Euro
Leistung:
449 PS
Drehmoment:
600 Nm

Weil der hochgezüchtete Vierzylinder im Topmodell GLC 63 S offensichtlich den Nerv der Stammkundschaft nicht getroffen hat, schiebt AMG nun den GLC 53 4Matic+ nach. Klar, acht Zylinder bringen sie in Affalterbach nicht mehr unter die Haube, doch dieser Dreiliter-Reihensechser ist mehr als ein Trostpflaster.

Natürlich ist der Motor kein exklusives AMG-Produkt, sondern werkelt in seinem Grundaufbau auch auf gediegene Art im S 500. Doch im GLC 53 ist die Charakteristik des 3,0-Liters eine völlig andere. Denn die AMGler

überarbeiten Zylinderkopf, Einlassnockenwelle und Ansauganlage. Der Turbo drückt mit 1,5 bar – mithilfe eines elektrischen Zusatzverdichters, der nun mit bis zu 7,5 kW (bisher 5,0 kW) ins System bläst. Dazu sitzt ein 17 kW starker Startergenerator (ISG) in der Getriebeglocke. Das Ergebnis: 449 PS und ein Plateau von 600 Newtonmetern (kurzzeitig 640 Nm im Overboost).

Wer aus dem Stand mit Launch Control startet, soll in 4,2 s auf Landstraßentempo sein. Gefühlt schiebt das Triebwerk aber erst ab 3000 Touren richtig vehement, dreht anschlie-

ßend herrlich homogen bis 6500/min in den Begrenzer. Doch beim plötzlichen Zwischenspurten lässt sich ein Turbo-Löchlein erkennen, trotz der Unterstützung des E-Laders.

Laderhemmung? Nun, was dem R6 an Spontaneität im Zehntelsekundenbereich fehlt, macht er akustisch wieder wett. Für Partystimmung sorgt die vierrohrige Schreckschussanlage am Heck. Dazu animiert AMG den Motor im Performance-Menü mit samt künstlich transparenter Motorhaube auf dem omnipräsenten Touchscreen. Ohnehin lässt sich in der bewährten MBUX-Basis alles bis ins

kleinste Detail feinjustieren. Bedientechnisch nervt dabei weiterhin nur der Doppelsteg am Lenkrad mit den touchsensitiven Oberflächen, die im Eifer des Gefechts gern ungewollte Befehle ausführen.

Apropos Spielerei: die beste Abstimmung für die flotte Spritztour? Nicht „Sport“ oder „Sport Plus“. Nein, der Fahrer konfiguriert sich über das Rädchen am Lenkrad seinen eigenen Modus zusammen: Fahrwerksparameter des adaptiven AMG-Ride-Control-Fahrwerks auf „Comfort“, den Rest (Motor, Getriebe, Allrad) auf „Attacke“. Mit Hamburg im Rücken und Pedal to the Metal schiebt der Sechsender auf unlimitierten Autobahnabschnitten den über zwei Tonnen schweren Brocken mit Nachdruck vorwärts. Und da wir das Driver's Package angekreuzt haben, rennt die Fuhre auch 250 km/h, wofür es allerdings etwas Anlauf braucht.

Und was ist mit Kurven?

Aber AMG verspricht ja auch Querdynamik. Die Herausforderung: im Hamburger Umland passende Strecken zu finden, um dieses Versprechen zu überprüfen. Doch irgendwann gelingt's, und die Haftung ist dank Allradantrieb bombastisch. Mit gelockertem ESP, hecklastiger Kraftverteilung und elektronisch gesteuertem Hinterachsdiff lässt sich der SUV in abgelegenen Kehren herrlich an der Grasnarbe entlangtreiben. Im Zentrum des Geschehens steht die fein rückmeldende Lenkung, tatkräftig unterstützt von der serienmäßigen Hinterachslenkung (bis zu 2,5 Grad). Auch das Gripniveau der Michelin Pilot Sport 4 mit SUV-Kennung (Testwagen-Format: 21 Zoll mit 295-er-Reifen hinten, 265er vorn) erweist sich bei der flotten Überlandpartie als immens.

Dass sonst nichts verrutscht, dafür sorgen die tollen Integralsitze, deren Wangen sich eng an die Fahrerkontur pressen. Optisch differenziert sich der 53er äußerlich übrigens kaum vom Vierzylinder-63er – ein wenig Zierrat hier, ein Schriftzug dort. Wer unbedingt auffallen will, bestellt das Golden-Accents-Paket für rund 11 900 Euro, das Mercedes ein Jahr lang anbietet.

Tatsächlich erweist sich der Preis am Ende sogar als das beste Argument: Mit rund 85 000 Euro ist der 53er fast 37 000 Euro günstiger als der bisherige GLC 63.

Text: Clemens Hirschfeld



Fotos: Michel Ginsberg

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4749 x 1920 x 1635 mm, Radstand 2888 mm, Kofferraum 620–1680 l, Leergewicht/Zuladung 2065/575 kg.

Fahrwerk

Mehrlenker/Schraubenfedern vorn und hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 235/55 R 19, hinten 255/50 R 19.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Neungang-Automatikgetriebe.

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2999 cm³, Leistung 330 kW (449 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 600 Nm bei 2200/min, Elektromotor (ISG), Leistung 17 kW, Drehmoment 205 Nm.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....4,2 s
Höchstgeschwindigkeit.....250 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....SP 9,4 l/100 km

Grundpreis

Mercedes AMG GLC 53 4Matic+85 287 Euro



Sechs sells: Der Dreiliter-Reihensechser entschädigt akustisch für das Vierzylinder-Trauma. Die Integralsitze bieten viel Halt und der variable Allrad viel Grip



FAZIT

Mit dem 53er haucht AMG dem GLC wieder eine Seele ein. Ja, in puncto Leistung bleibt er hinter dem fast 700 PS starken 63er zurück. Aber der Sechszylinder liefert den Sound und das Renommee, das man in dieser Klasse von AMG erwartet. Und das schlagendste Argument ist am Ende der Preis.





Morgan S400

Wer durch das eiserne Tor in der Pickersleigh Road in Malvern Link rollt, lässt die Neuzeit hinter sich. Aus den alt-ehrwürdigen Backsteinhallen strömt der Duft von frischem Eschenholz, geschliffenem Aluminium und schwerem Rindsleder. Hier, wo seit über einem Jahrhundert Autos von Hand gebaut werden, entsteht Morgans neueste Provokation an die moderne Autowelt: der Supersport 400.

Lackiert in betörendem Mattsilber, bestückt mit ultraleichten 19-Zoll-Schmiederädern und einer Silhouette, die aussieht, als wäre Queen Elizabeth – Gott hab sie selig – noch ein Teenager, steht der S400 für eine Ausfahrt bereit. Doch der Vintage-Look täuscht. Unter der endlos langen, geteilten Motorhaube des Roadsters

verbirgt sich das potenteste Antriebspaket der Firmengeschichte.

Das Cockpit wiederum versprüht den Charme vergangener Jahrzehnte. Der analoge Tacho dient eher dem Beifahrer als Informationsquelle, daneben sitzen Uhr und Drehzahlmesser. Alles wird über echte Aluminiumknöpfe bedient – vom Motorstart bis zur Lautstärke der Sennheiser-Anlage. Der Fahrer blickt durch den mit Alcantara bezogenen Lenkradkranz auf zwei kleine analoge Anzeigen für Tank und Kühlwasser sowie auf ein digitales Instrument, kaum größer als eine Spielkarte. Das stört das Gesamtbild ebenso wenig wie die eigentliche Sensation im Interieur: Der futuristische BMW-Plastikwählhebel ist Geschichte! Morgan ersetzt ihn durch ein massives, gefrästes

Aluminium-Pendant. Besser wäre nur noch ein Handschalter – und wenn man dem Flüstern hinter den dicken Backsteinmauern der Fabrik glauben darf, könnte dieser Traum bald sogar wahr werden.

Warptunnel durch Wales

Doch das ist Zukunftsmusik. Denn es erfordert nicht nur Handarbeit, einen Morgan zu bauen, sondern auch, ihn zu fahren. Wer die Außenspiegel justieren will, während die Steckscheiben montiert sind, braucht Hilfe von außen. Also die Scheiben – ohne Werkzeug – raus. Sie wandern nun elegant in den Kofferraum und nicht mehr fummelig hinter die Sitze. Dort, unter der großen Glas-kuppel des Hardtops, ist ohnehin überraschend viel Platz für Gepäck.



Preis:
165 360 Euro
Leistung:
408 PS
Drehmoment:
500 Nm



Fotos: Hersteller



Very British:
Der Tacho sitzt
dort, wo ihn
der Fahrer am
wenigsten sieht.
Die Geschwin-
digkeit schätzt
man einfach
anhand der
Lautstärke des
Windgeräusches
- egal ob mit
oder ohne
Carbondach
und montierte
Steckscheiben



Einfädeln in den Linksverkehr. Der Kopf hat sich schnell adaptiert, die Sinne jedoch laufen auf Anschlag. Meterhohe grüne Hecken, die sich an einigen Stellen wie Baumkronen vereinen, säumen die engen Straßen. Wenn der B58-Reihensechszylinder von BMW unter der mittig geteilten Haube Ladedruck aufbaut, zischt der Supersport 400 hindurch wie durch einen Warptunnel. Das Grün spiegelt sich schemenhaft im Lack. Schon die erlaubten 50 mph fühlen sich wie das doppelte Tempo an, denn selbst geschlossen fährt man in einem Morgan quasi immer offen: Die Geräuschisolierung der Steckscheiben ist allenfalls dürrtig, und ohne sie föhnt der Fahrtwind den Scheitel. Der Fuß schwebt immer leicht über der Bremse, denn die Straßen sind unübersicht-



Keep calm: Die Haube reicht gefühlt bis in die nächste Grafschaft, der Wind frisiert den Scheitel, und 408 PS sortieren das English Breakfast neu

God save the Fräsmaschine: ein Automatik-Wählhebel aus Alu! Das Hardtop wiegt keine 20 Kilogramm

lich. Und wer will schon Roadkill aus dem gelochten Grill pulen?

Apropos abtasten: Die Lenkung fühlt sich herrlich analog an. Ohne Spurhalte-Bevormundung kommuniziert das optionale Alcantara-Lenkrad kristallklar, was die Vorderachse gerade abtastet. Sie agiert angenehm direkt, quasi ohne Totpunkt um die Mittellage, und lenkt sanft an, wenn auch bei zunehmendem Lenkwinkel etwas ausladend. Unterstützt vom optionalen Sperrdifferenzial, drückt sich der Brite meist mit viel Traktion aus den Haarnadelkurven heraus. Geht das Heck nicht auf Wander-

schaft? Oh doch, aber nicht unangekündigt. ESP-Eingriffe erfolgen spät, sanft und sind auch abschaltbar.

Kaum zu glauben, oder? Auch wie gierig dieser federleichte Roadster am Gas hängt. Der Sechszylinder aus Bayern liefert nun 408 PS und 500 Newtonmeter, und die treffen hier auf gerade mal 1170 Kilo Leergewicht. Ein absurdes Leistungs-Gewichts-Verhältnis, das auf dem Papier 3,6 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 verspricht und 290 km/h Topspeed. Doch erst wer den S+-Modus wählt, weckt das Biest. Der Sechszylinder verbeißt sich ins Gaspedal, die ZF-Achtgangautomatik knallt die Gänge rein, und beim Lupfen schießen die Endrohre Salutschüssen in die Welt. Ja, die Briten hatten schon immer ein offenes Verhältnis zur Wehrtechnik.

Und auch das Fahrwerk erfordert Nehmerqualitäten. Die serienmäßigen, in 24 Stufen einstellbaren Nitron-Dämpfer haben die Jungs aus Malvern für den S400 ein gutes Stück straffer gezogen. Der Roadster wirkt dadurch verbindlicher. Allerdings sortieren kraterartige walisische Schlaglöcher die Bandscheiben zwischenzeitlich schon mal gnadenlos durch. Dabei bleibt sonst auf dem oft welligen Asphalt genügend Restkomfort für lange Strecken.

Und doch: Trotz der dynamischen Ernsthaftigkeit und trotz des Preises von rund 165 000 Euro verliert der Morgan S400 nichts von seinem romantischen Charme.

Text: Clemens Hirschfeld

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziger Roadster, L x B x H 4110 x 1805 x 1290 mm, Radstand 2520 mm, Leergewicht 1170 kg.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 235/40 R 19, hinten 255/40 R 19.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2998 cm³, Leistung 300 kW (408 PS) bei 6500/min, maximales Drehmoment 500 Nm bei 1250/min.

Fahrleistungen

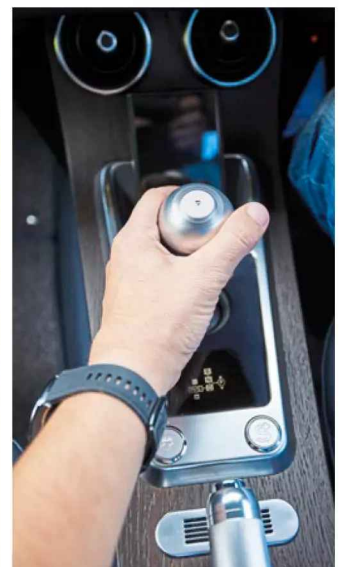
0–100 km/h.....	3,6 s
Höchstgeschwindigkeit.....	290 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....	SP 7,9 l/100 km

Grundpreis

Morgan Supersport 400	165 360 Euro
-----------------------------	--------------

FAZIT

Es ist nicht die schiere Leistung, die am meisten beeindruckt. Es ist die Art und Weise, wie der Morgan sie in Szene setzt: Mit Frischluft-Feeling selbst unterm geschlossenen Carbon-Hardtop, Krawallauspuff sowie ungefilterter Fahrdynamik. Der Supersport 400 ist ein von Grund auf handgefertigter Charakterdarsteller, der weitaus faszinierender fährt und aussieht als jeder andere moderne Sportwagen.



PORSCHE



Wir bauen Rennwagen, um Sportwagen zu bauen.

Das ist kein Fotostudio. Das ist ein Ort namens Flacht. Hier werden unsere Rennwagen gebaut. Eine Garage – angetrieben von purer Leidenschaft für die Rennstrecke. Was hier geboren wird, lebt in jedem Porsche da draußen. Denn jeder Porsche ist und wird es immer sein: Raceborn.

RACEBORN ■■■ | 75 YEARS OF PORSCHE MOTORSPORT



synopsys

Mobil 1



DP WORLD

CATO

TDK In Everything. Better.

VELTINS

AVEVA

NetApp

LOCTITE

HIF

TAG Heuer

Snap-on



Sabelt

PENSKE

HAZET

8

MG4 EV Urban



Preis:
ab 24 990 Euro
Leistung:
ab 110 kW
Drehmoment:
250 Nm

Urban? Entschuldigung, doch das ist geflunkert! Die Reichweiten-Anzeige im MG4 EV Urban jedenfalls sagt, dass noch gut 280 Kilometer drin wären. Dabei rollt der 4,40 Meter lange Kompaktwagen gerade schon kurz vor Wasserburg durch das südliche Oberbayern. Beim Start in München sollten rund 360 Kilometer möglich gewesen sein, doch dazwischen lag ein Stück Autobahn, auf dem sich die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h länger ausprobieren ließ, und wie es um die Traktion bestellt ist, willst du bei einem 118 kW starken Fronttriebler ja ebenfalls gern wissen.

Also gehst du die erstbesten Kurven etwas dynamischer an, stellst fest, dass zwischen den Fahrmodi Normal und Sport kein nennenswerter Unterschied besteht und der permanenterregte Synchronmotor sein maximales Drehmoment von 250 Nm eher lässig als wuchtig abgibt. Wie überhaupt der ganze MG ein erfreulich entspannter Wagen zu sein scheint. Woran sich das noch

festmacht? Es mag banal klingen, zählt aber tatsächlich nicht zu den Selbstverständlichkeiten: Du findest rasch eine angenehme Sitzposition, da der Verstellbereich von Sitz und Lenkrad groß genug ausfällt. Dazu: eine straff-bequeme Polsterung, sogar ein wenig Seitenhalt ist vorhanden. Einzig die Lehne mit den integrierten Kopfstützen könnte kleineren Fahrern nicht unbedingt passen. Mit einer Körpergröße von 1,92 Metern dagegen: alles dufte.

Alles im Blick

Auch der Blick auf die Displays – ein Sieben-Zoll-Instrumenten-Screen, dazu ein 12,8-Zoll-Infotainment-Monitor – fällt leicht. Beide lassen sich gut ablesen, von wenigen Rechtschreibfehlern oder etwas kruden Übersetzungen („Berechnete Mengen“ für Bordcomputerangaben ab Reset zum Beispiel) einmal abgesehen. Die Assistenzsysteme lassen sich in einem personalisierten Modus individuell konfigurieren, der Druck auf den Shortcut beim Fahrzeugstart genügt,

damit alles unerwünschte Gebimmel endet. Außerdem gibt's am Lenkrad zwei frei belegbare Tasten, die auch zum Durchklicken genutzt werden können – sehr schön. Umso störender fällt auf, dass das Abblendlicht über ein Untermenü im großen Monitor aktiviert werden muss, wenn der serienmäßige Lichtsensor nicht so reagiert, wie du es gerne hättest. Findet sich da nicht noch ein Plätzchen im linken Lenkstockhebel?

Also sitzt du akkurat hinter dem griffigen Lenkrad verräumt, mit guter Aussicht obendrein. Zudem fährt der Urban fröhlich, vermittelt über die okay rückmeldende, recht handfeste Lenkung ein gutes Sicherheitsgefühl, bietet überdies einen ordentlichen Federungskomfort. Agilität? Och, ja, ein wenig. Und wenn du es mal übertreibst, regelt die Traktionskontrolle sauber. Vier Scheibenbremsen und ein unspektakuläres Bremspedalgefühl vermitteln zusätzlich ein gutes Gefühl. Im Komfort-Menü findet sich sogar die Möglichkeit einer Komfort-Bremse für ruckfreies



Es fällt leicht,
eine gute
Sitzposition zu
finden, manche
Funktionen aber
nicht unbedingt

Fotos: MG

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 4395 x 1842 x 1549 mm, Radstand 2750 mm, Kofferraum 470–1362 l, Leergewicht/Zuladung 1520/450 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 205/50 R 17.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchronmotor vorn, Leistung 118 kW (160 PS), max. Drehmoment 250 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 54 kWh (brutto).

Fahrleistungen

0–100 km/h.....9,5 s
Höchstgeschwindigkeit.....160 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....15,5 kWh/100 km

Grundpreis

MG4 EV Urban Premium.....31 490 Euro



Auf der Rückbank: üppige Platzverhältnisse, nicht zuletzt wegen 4,40 Metern Länge



MG bietet LFP-Akkus mit 43 oder 54 kWh Kapazität an. Der Motor stemmt generell 250 Nm



Unter dem Kofferraumboden steckt noch ein tiefes Fach. Macht zusammen 470 Liter

Anhalten, doch der Unterschied zur Standardversion ist gering.

Was fällt noch auf? Zahlreiche große Ablagen und eine ordentliche Verarbeitungs- bei teils überschaubarer Materialqualität. Letztere schlägt sich im Preis nieder, ebenso die günstige LFP-Zellchemie der beiden Akkus (43 und 54 kWh) sowie deren überschaubare Schnellladefähigkeit mit 82 und 87 kW. Bei 24 990 Euro geht's los. Derzeit gewährt MG einen eigenen E-Bonus von 6000 Euro. Die hier gefahrene Topversion kommt auf 31 490 Euro – und zwar immer inklusive sieben Jahren (oder 150 000 Kilometern) Garantie.

Überhaupt fallen die Unterschiede bei der Leistung zwischen den beiden Antriebsvarianten marginal aus; MG gibt jeweils um 9,5 Sekunden für den Standardsprint und 160 km/h für die Spitze an. Einzig die WLTP-Reichweiten differieren erheblich: 325 zu 416 Kilometer – mehr als nur für den Großstadtgebrauch.

Text: Jens Dralle

FAZIT

Der MG4 EV Urban fährt unspektakulär und sicher, bietet viel Platz und Ausstattung. Ergonomie und Bedienung passen ebenfalls, die Preisgestaltung wirkt attraktiv. Das klingt so, als könnte er das erste chinesische Auto auf dem deutschen Markt sein, das sein Geld wert ist.



FLEISS DER

Auf der Suche nach wahrer Exklusivität beim Neuwagenkauf? Die findet sich bei **HOCHRANGIGEN TRADITIONS-LIMOUSINEN MIT DIESEL** wie Alfa Giulia, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse. Wie ungeschickt von denen, die diese drei für unmodern oder uninteressant halten, denn sie verpassen was Schönes. Was genau? Klären wir im Vergleichstest.



SCHÖNHEIT



IM VERGLEICH

ALFA GIULIA 2.2

DIESEL Q4: 210 PS, 470 Nm, Eco-/Testverbrauch 5,1/6,3 l D/100 km, 920 km Reichweite, ab 56 000 Euro

BMW 320D

XDRIVE: 190 PS + 8 kW, 400 Nm, Eco-/Testverbrauch 5,0/6,2 l D/100 km, 951 km Reichweite, ab 58 400 Euro

MERCEDES

C 220 D 4MATIC: 197 PS + 17 kW, 440 Nm, Eco-/Testverbr. 4,6/5,9 l D/100 km, 1118 km Reichweite, ab 59 006 Euro

VERGLEICHSTEST

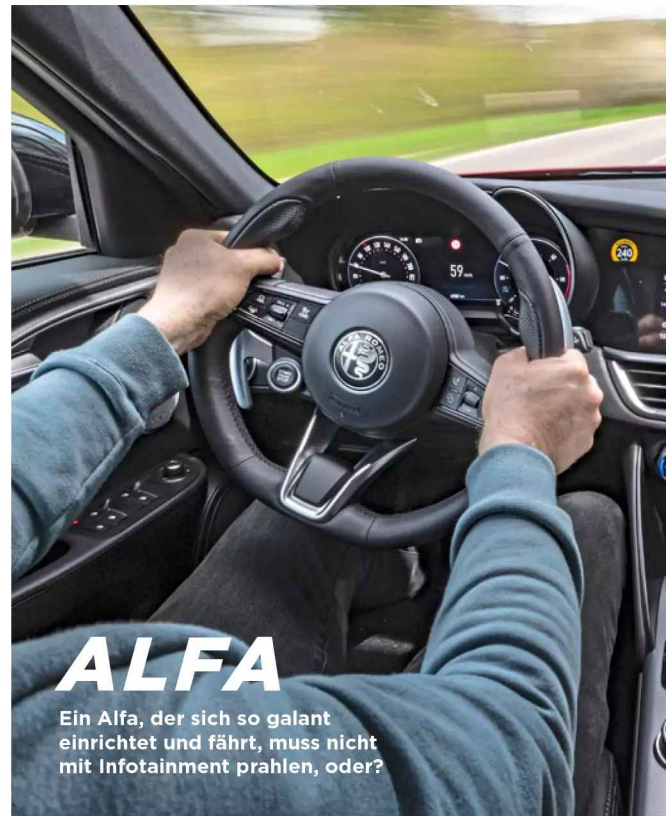
Gewiss geschieht das am 23. Dezember 1888 gegen 23.30 Uhr nicht genau so, aber wir geschichtsklittern es der Dramaturgie zuliebe mal so zusammen: Da spricht dieser mit 35 Jahren nicht mehr ganz junge Herr: „Was wäre das Leben, hätten wir nicht den Mut, etwas zu riskieren?“ Greift zum Messer und schnibbelt sich was vom linken Ohr ab. Wobei Herr van Gogh tatsächlich sowohl das eine getan als auch das andere gesagt hat. Und es ermöglicht uns so einen, tja, malerischen Übergang zu Giulia, Dreier und C-Klasse.

Denn wie hat sich die Einschätzung von Risiko verändert! Gilt doch inzwischen der Erwerb einer turbodieselgetriebenen Premiumlimousine als gewagtes Unterfangen. Weil wenn schon Diesel, dann doch SUV, und wenn schon SUV, dann doch Elektro, zeitgeistet es allerorten. Was man so sehen mag, aber dann halt nicht jedem vorschreiben sollte. So

halten wir es bei auto motor und sport. Statt in Vorherbesserwisserei zu verfallen, raten wir, alles gut zu bedenken, am besten auszuprobieren, dann zu entscheiden. Sei es für einen E-SUV oder eine D-Limousine. Etwa eines dieser drei Traditionsmodelle, alle mit rund 200 PS starken Vierzylindern, Automatik und Allrad.

Zehnter endloser Frühling

Nach der Warnung vor Bärenvorkommen in der Provinz Trient findet sich in den Reise-Informationen des Auswärtigen Amtes unter dem Punkt Verkehr der Hinweis: „Der italienische Straßenverkehr ist sehr lebhaft und dicht. Die Straßenverkehrsregeln werden nicht immer eingehalten... der deutsche Führerschein wird akzeptiert.“ Das Erste grenzt an eine unhöfliche Untertreibung, das Zweite vermittelt den irrigen Eindruck, das Ablegen einer Fahrprüfung in Deutschland genüge als Vor-



ALFA

Ein Alfa, der sich so galant einrichtet und fährt, muss nicht mit Infotainment prahlen, oder?

Ein wenig beherzter als mit bestenfalls 10,5 m/s² könnten die Brembos schon verzögern



Macht klicklich: Schon die Schaltsicheln und ihr Klang sind Gründe, den Alfa zu kaufen



Beengte Durchladebreite? Och, geht mit bisschen Durchfädeln



Fotos: Hans-Dieter Seufert

So schön wie einst im Mai, dem von 2016. Seit zehn Jahren wirbelwindet Julchen durch Kurven und Herzen





Eh klar: Praktisch veranlagt ist die Giulia auch, mit der dreiteilig umklappbaren Rücksitzlehne



TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel Q4 Veloce	BMW 320d xDrive M Sportpaket	Mercedes C 220 d 4Matic
ANTRIEB				
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Zahnriemen/Turbo	Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn längs	vorn längs	vorn längs
Hubraum	cm³	2143	1995	1993
Bohrung x Hub	mm	83,0 x 99,0	84,0 x 90,0	82,0 x 94,3
Leistung	kW (PS) bei 1/min	154 (210) bei 3500	140 (190) bei 4000	145 (197) bei 4200
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	470 bei 1750	400 bei 1750	440 bei 1800
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	71,9 (98,0)	70,2 (95,2)	72,8 (98,8)
maximaler Ladedruck	bar	k.A.	2,1	2,3
Ölinhalt Motor	l	4,4	5,5	6,0
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	—/—	8/25	17/200
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		Achtgangautomatik	Achtgangautomatik	Neungangautomatik
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn	Doppelquerlenker Schraubenfedern	Querlenker MacPherson	Mehrlenker Schraubenfedern
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	225/40 R 19 Y	225/40 R 19 Y	225/45 R 18 Y
	hinten	255/35 R 19 Y	255/35 R 19 Y	245/40 R 18 Y
Reifentyp		Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport 4 S	Pirelli P Zero P24
KAROSSERIE				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4650 x 1860 (2024) x 1438	4713 x 1827 (2068) x 1440	4793 x 1820 (2020) x 1446
Radstand	mm	2820	2851	2865
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	50/64	75/75	100/75
Anhängelast/gebremst	kg	745/1600	750/1800	750/1800
Gepäckraum	l	480	480	455
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2175	2230	2400
Tankinhalt	l	58	59	66
VERBRAUCH/CO₂				
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,6	5,7	5,1
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	148	152	135
FAHRLEISTUNGEN				
0 – 100 km/h	s	6,8	7,2	7,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	235	228	239

aussetzung, am Straßengeschehen Italiens teilnehmen zu können. Dabei inszenieren die Kraftfahrenden das dort mit Grandezza zu einer Art Verkehrsballlett. Stolperst du da unerfahren mit deinem Skoda Octavia Combi hinein – das ist, als müsstest du nach drei Stunden Standard-Tanzkurs in der Staatsoper in der Neuinszenierung von „Schwanensee“ mit herumhüpfen. Was das alles jetzt soll, fragen Sie? Alles erklären.

Es zählt zum Wesen der wahrlich wunderbaren italienischen Autos, dass sie in und vornehmlich für Italien entwickelt werden. Richtig viele gibt es davon nicht mehr, aber seit zehn Jahren diese Wunderbar-Limousine: Giulia, die zweite, Modellreihe 952. Ob sie hier gewinnen wird? Och bitte, nichts läge ihr ferner. Sie hat nicht über ein Jahrzehnt die Eleganz der Gelassenheit perfektioniert, um

nun mit solch einem Unsinn anzufangen. Nein, Giulia bleibt sich treu. Sollen sich andere akribisch in Punktessammelei fuchsen, sie wirbelwindet derweil über alle Straßen.

Obwohl die Lenkung zu ihrer ambitioniert direkten Übersetzung (11,9:1) eher unterambitionsreiche Rückmeldung und Präzision beisteuert, umgreifst du diesen angenehm dünnen Kranz des Lenkrads gern. Mittel- und Zeigefinger jeder Hand liegen sacht auf den Rückseiten der metallkühlen Schaltsicheln. Und wie sich die Straße auch entlang von Feldern windet, über Hügel hangelt, durch Wälder rankt oder Wiesen umschlängelt – du lenkst mit großem Herzen und leichter Hand. Alles in einem Schwung, in einem beschwingten Flow, wie es nur dieses Auto vermag. Nur eine Giulia fährt wie eine Giulia auf ihrer ursprünglich für

37,0 Meter

– also 3,5 m mehr als der C 220 d – braucht die Giulia bei der Warm-Vollbremsung aus 100 km/h. Mit $2s = at^2$ und $v = at$ ergibt sich: Steht der Mercedes, hat der Alfa noch 31 km/h drauf

**138,9
km/h**

schnell gelingt dem Dreier der doppelte Spurwechsel. Doch auch das nur mit dem harten M Sportpaket. Und, herrje, im Slalom sind die beiden anderen deutlich geschwinder



BMW

Auch beim soliden Dreier, obgleich vor knapp zwei Jahren modellgepflegt, löst der Einrichtungsstil schon leichte Nostalgie aus

Hier die Sportbremse. Auch dabei: Sportlenkung, -fahrwerk, -sitze, -zierleisten innen, echt!



Regeln und Pegeln: bestens bedienbare und einpegelnde Spur-/Tempoführung



Gedrängtheit im Fond? Genau - hat im Dreier noch längere Tradition, seit 1975 und dem E21



Wie bei den anderen klappt die Lehne dreiteilig, aber mit Stufe zum muldigen Kofferraum



Gute Ideen überdauern ein halbes Jahrhundert. Seit 1975 erfreut der Dreier am Fahren



Hinterradantrieb durchsortierten Giorgio-Plattform mit Alufahrwerk (Doppelquerlenker vorn, Viereinhalb-Lenker hinten). Gilt aber auch mit Allrad, da das Verteilergetriebe alles Antriebsmoment über die Kohlefaser-Kardanwelle nach hinten schickt, solange dort Grip ist.

Das kannst du sehr mögen, wie auch die straffe, dabei nie rempelige Herangehensweise des passiven Set-ups an Unebenheiten. Und sogar – falls du mal nicht aus reiner Freude selbst durch die Gänge flipperst – die Hektik, mit der die ZF-Achtstufenautomatik herumwandert, um die verzögerte, dann umso innigere Drangfülle des 2,2-Liter-Diesels passend zu übersetzen. Der Alfa ist ein Auto für alle, die Auto fahren, um mit Vergnügen Auto zu fahren. Nicht, um sich perfekt navigieren, gewieft assistieren oder Oscar-reife Animationsfilme als Anzeigen auf dem Instrumentendisplay vorführen zu lassen. Alles kaum Alfa-Kompetenzen (aber noch talentierter als die begriffsstutzige Sprachassistentz). Doch: Was soll's?

Mögen jene, die sich daran oder am etwas höheren Verbrauch (6,3 l D/100 km im Testschnitt, 5,1 auf der Eco-Runde) stören, Dreier, C-Klasse fahren (oder, der Vergnüglichkeit noch unverdächtiger, den Skoda Superb). Ansonsten nämlich hat die Giulia nun eine solide Reife erlangt, bietet genügend Platz für vier, zweckmäßige Variabilität und eine auffindbar zusammengeraumte Bedienung.

Passt also vieles, nicht aber die Vordersitze, denen fehlt es an Oberschenkelauflage. Und für deren integrierend niedrige Position auf 46 cm baumelt der unverstellbare Umlenk-

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel Q4 Veloce	BMW 320d xDrive M Sportpaket	Mercedes C 220 d 4Matic
KOSTEN IN EURO			
Steuer	325,-	316,-	274,-
Haftpflicht	573,-	603,-	688,-
Teilkasko	502,-	426,-	438,-
Vollkasko	1294,-	1145,-	1275,-
Festkosten/Jahr	2192,-	2064,-	2237,-
Betriebskosten/100 km	21,32	19,41	19,60
Wertverlust/Jahr	9800,-	9900,-	8900,-
GESAMTKOSTEN/KM¹⁾			
bei 15 000 km/Jahr	0,96/0,31	0,94/0,28	0,88/0,29
bei 30 000 km/Jahr	0,65/0,26	0,63/0,24	0,59/0,25
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN¹⁾			
bei 15 000 km/Jahr	1203,-/383,-	1176,-/355,-	1099,-/362,-
bei 30 000 km/Jahr	1618,-/659,-	1567,-/606,-	1479,-/616,-
PREISE			
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro 56 000,-	58 400,-	59 006,-
Grundpreis Testwagen	Euro 61 500,-	62 920,-	59 006,-
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro 65 600,-	76 610,-	82 907,-

¹⁾ mit/ohne Wertverlust

punkt des Gurtes zu hoch. Ja, vielleicht Kleinigkeiten, welche die reiche Ausstattung und der günstige Preis ausgleichen. Was aber gar nicht geht: die schwache Verzögerung der gut dosierbaren Brembos. Sollte noch lohnen, das zu verbessern, oder? Bleibt dieser Giulia so viel Zeit wie der ersten (105/115) von 1962, hat sie noch fünf ewige Frühlinge vor sich.

Verflitztes siebtes Jahr

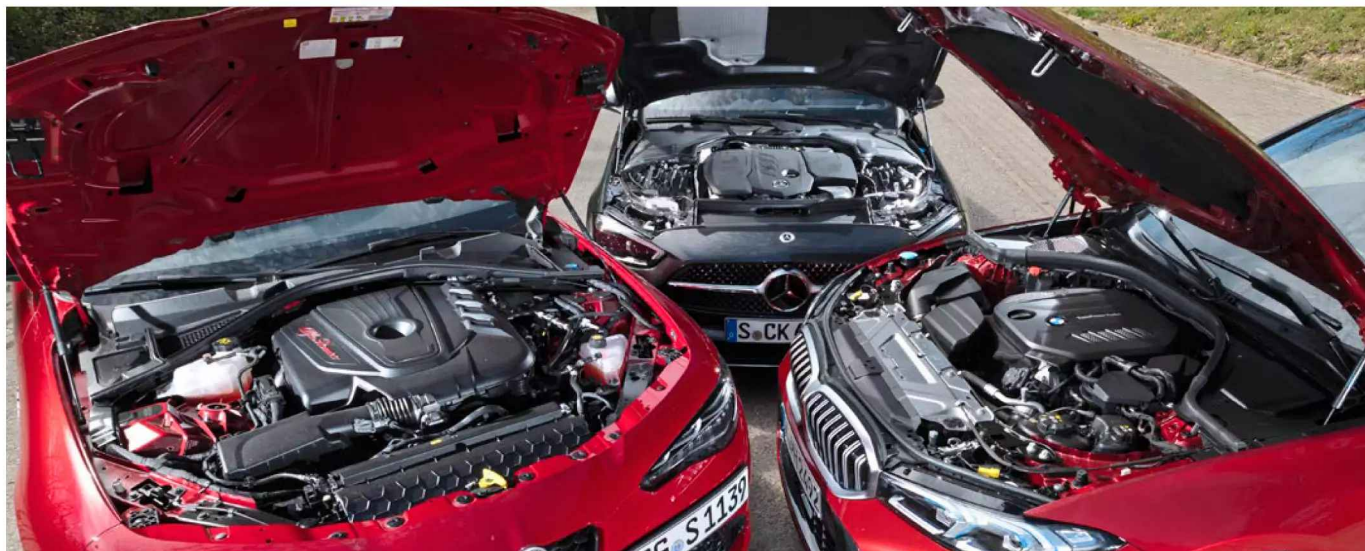
Obleich drei Jahre jünger als die Giulia, kurvt der Dreier G20 zwischen Spätsommer und Herbst seiner Karriere umher. Derweil turteltaubt der vollelektrische BMW i3 (NAO) als Sportlimousine der Neuen Klasse schon mit der Kundschaft. Nun, das bietet dem G20 die Chance, sich noch

zu Bauzeiten mit der Rolle des „letzten echten Dreiers“ zu schmücken, dem Wanderpokal der Früher-war-alles-besser-Meisterschaften.

Tatsächlich tritt der G20 2019 mit dem Anspruch an, die Dynamik der Dreier-Reihe wieder in Schwung zu bringen. Ein Vorhaben, dem sich der 320d xDrive verpflichtet fühlt. Dazu takelt er sich – wie derzeit fast alle BMW-Testwagen – mit M Sportpaket zur Kurvenrasanz auf. Mit dabei: Sportbremse, adaptives Sportfahrwerk, Sportlenkung, Sportlenkrad, Sportsitze, Sport-Dachhimmel, Sport-Wischwasserbehälter, Sportgetriebe (finden Sie den einen Fehler).

Doch dieses ganze Star-Ensemble der Agilität bringt statt einer traumwandlerischen eine eher überdrama-

Alfa dieselt ohne E-Unterstützung. Den BMW fördert ein E-Werk mit 8 kW/25 Nm, zusätzliche 17 kW/200 Nm beströmen den Benz

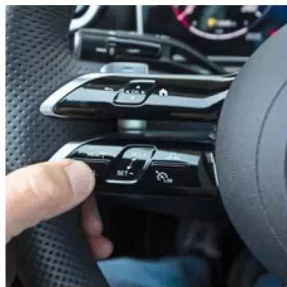


VERGLEICHSTEST

Im März der Bauer, also dem von 2021. Da spannt der Autobauer Mercedes-Benz die aktuelle C-Klasse an



Für 357 Euro profiliert sich die C-Klasse mit Sportreifen, hier dem Pirelli P Zero PZ4



Bisher fand Mercedes noch keinen Grund für eine Modellpflege. Wir schon: die Tastflächen



Gedrängtheit im Fond? Hat seit dem W 201 Tradition. Beim W 206: 74 cm Normsitzraum



Zur Variabilität entschließt sich die Baureihe erst 1993 beim W 202. Nun: dreiteilige Lehne

1434 km

weit reicht ein voller 66-Liter-Tank des C 220 d, fährt man ihn so sparsam wie auf unserer Ecorunde (4,6 l D/100 km). 1118 km sind es sonst beim eifertigeren Testschnitt von 5,9 l D/100 km



MERCEDES

Die trendsetzigsten Zeiten in Stil wie Bedienung hat das gediegene Cockpit hinter sich

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel Q4 Veloce	BMW 320d xDrive M Sportpaket	Mercedes C 220 d 4Matic
KAROSSERIE				
Innenbreite vorn/hinten	mm	1490/1425	1470/1470	1480/1480
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1020/950	1030/935	1030/930
Sitztiefe vorn/hinten	mm	520/490	510/460	520/480
Normsitzraum	mm	770	730	740
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	460	450	480
Ladekantenhöhe	mm	670	660	680
Leergewicht/Zuladung	kg	1705/470	1728/502	1848/552
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	51,3/48,7	51,6/48,4	53,5/46,5
Wendekreis links/rechts	m	11,6/11,6	11,4/11,4	10,9/10,9
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂				
Testverbrauch	l/100 km	6,3	6,2	5,9
ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)		5,1/6,9/8,9	5,0/6,8/8,7	4,6/6,6/8,4
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	167	164	156
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	135	133	122
Reichweite nach Testverbrauch	km	920	951	1118
FAHRLEISTUNGEN				
Beschleunigung	s			
0 – 30 km/h		1,2	1,1	1,2
0 – 50 km/h		2,4	2,3	2,5
0 – 80 km/h		5,0	4,9	5,2
0 – 100 km/h		7,2	7,2	7,8
0 – 120 km/h		10,2	10,5	10,8
0 – 130 km/h		11,9	12,5	12,9
0 – 140 km/h		13,9	14,9	15,0
0 – 160 km/h		18,7	20,6	20,4
0 – 180 km/h		25,0	28,7	27,9
0 – 200 km/h		35,3	41,9	40,3
0 – 400 m		15,2	15,3	15,5
Zwischenspur	s			
60 – 100 km/h		4,0	4,1	4,5
80 – 120 km/h		5,2	5,6	5,6
FAHRWIDERSTAND				
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	32 (44)	30 (41)	30 (41)
BREMSWEGE				
100 – 0 km/h kalt	m	36,6	34,7	33,7
100 – 0 km/h warm	m	37,0	34,3	33,5
INNENGERÄUSCHE				
bei 80 km/h	dB(A)	64	61	60
bei 100 km/h	dB(A)	65	64	63
bei 130 km/h	dB(A)	68	66	66
bei 160 km/h	dB(A)	72	70	69
bei 180 km/h	dB(A)	73	72	71
FAHRVERSÜCHE				
Slalom 18 m	km/h	68,9	67,0	68,3
doppelter Spurwechsel	km/h	137,0	138,9	138,5
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG				
Lenkung	indirekt/direkt	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd	●	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●	●



Wie sind Alfa und BMW wieder ausgeglichen! Gewichtsverteilung: 51,3 : 48,7 und 51,6 : 48,4

tisierte Handling-Aufführung auf die Bühne. Die Lenkung – wenn auch reich an Präzision, akkurat bei der Rückmeldung, händedruckfest bei den Haltekräften – steuert Kurven mit überstürzter Direktheit an und den Dreier auf Autobahnen zappelighafzig. Die schon im Comfort-Modus der Dämpfer ausgeprägte Straffheit des Fahrwerks stößt im Sportmodus an die Grenze zum Groben, dann katapultiert der 320d über schlechte Straßen. Die Bremse schließlich, eher gut als brillant bei der Verzögerungsleistung, spricht zu giftig an.

Das kann man alles auch mögen, sucht man einen Wagen, der einen pausenlos antreibt und beschäftigt. Aber so einen Diesel, den kauft man doch auch und gerade für lange Touren. Auf solchen ermattet die Begeisterung für diese Abstimmung. Dabei hätte der Dreier alles Wichtige drauf: Der Motor, sacht E-gestützt, klar selbstzündend im Ton und wuchtig im Temperament, zuzelt mit 5,0 (Eco-Runde) bis 6,2 l D/100 km (Testschnitt) gar nicht mal so viel Kraftstoff aus dem 59-l-Tank, dessen Volumen für 951 bis 1180 km reicht.

Dazu: zugängliche Bedienung, cleveres Navi, verständige Sprach- und gewandte Fahrassistenten, bequeme Sitze und ein zumindest ausreichendes Raumangebot, wandelbar mit alltagscleverer Variabilität. All das genügt locker für eine der Spitzenpositionen im Vergleichstest. Aber dann schaut du auf diese Instrumente, deren belangloses Herumflimmern BMW in sieben Jahren Bauzeit nicht schöndigitalisiert hat, siehst die solide, aber nicht überwertige Materialauswahl und den Testwagenpreis von fast 77 000 Euro. Für so viel Geld sollte es bei BMW mehr geben: mehr Finesse und eben auch mehr Dreier.

Fünftes Thronjubiläum

Herumkurven im Spätsommer/Herbst der Karriere, umherscharenzelter Nachfolger? Genau, gilt alles auch für die C-Klasse W 206, die nun ebenfalls ein Voll-Elektriker bedrängt, die jüngst präsentierte C-Klasse W 520. Wie der Dreier G20 läuft der W 206 als Verbrenner noch so weiter. Aber reicht ein Weiter-so?

Da die Zukunft zu den unvorhersehbaren Dingen zählt, mutmaßen wir nur mal so: Könnte schon sein, dass genau dies die beste Verbrenner-C-Klasse ist, die es je gegeben haben wird: der W 206 mit dem OM 654, dem doppelt VTG-aufgeplusterten, 2700-bar-direkteinspritzenden Vier-

VERGLEICHSTEST

122 g CO₂/km
 verpustet der C 220 d auf der Ecorunde mit seinen 4,6 l D/100 km. Hier der Top-Wert (Alfa 135 g, BMW 133 g). Aber: Beim Mercedes CLA 350 4Matic EQ waren es 73 g (Heft 6/2026)

zylinder-Oelmotor, dem ein integrierter Startergenerator mit 17 kW/200 Nm ein absprungfestes Anfahrfundament, zusätzlichen Durchzugsboost und bemerkenswerte Effizienz verschafft. Im Testschnitt genügen dem Allradler 5,9 l D/100 km, die Ecorunde umknausert er mit 4,6 l. Dass die Eilfertigkeit des Antriebs trotz der Kraft des E-Werks und des Geschicks der Neunstufenautomatik leicht hinter jener der Rivalen zurückbleibt? Holt der C mit weitreichenderer Reichweite auf: 1118 bis 1434 km.

Es sind vergnügliche, in geschliffener Bandbreite gestaltbare Kilometer. Auf großer Fahrt grummelbrummt der OM gelassen vor sich hin, mit dem Set-up samt Verstelldämpfern flauscht die Straße unter dem C durch. Bestens navigiert, assistiert, bemusiziert und kommuniziert (per Sprachassistent) flucht das eine oder andere Bundesland an den Seitenfenstern vorbei, bevor du merkst, wie lange du schon auf diesen beque-

men Vordersesseln sitzt und dass es nun Zeit für ein wenig Bewegung ist. Also: nächste Abfahrt raus.

Ab über Land, wozu es mal lohnt, den Sport-Modus zu aktivieren. Dann holt die Lenkung ihre allerbeste Präsenz bei Präzision, Rückmeldung und Ansprechen heraus. Bis 60 km/h lenken die Hinterräder bis zu 2,5 Grad entgegen den vorderen, was dem Handling mehr Behändigkeit zu steckt, ohne dass es je aus den Bahnen der Souveränität entgleiste. Seit dem Start der C-Klasse im Juni 2021 bezeichnen wir das Fahrverhalten als geschmeidig. Noch immer gibt es kein besseres Wort dafür und kein wahreres für die Weise, in welcher der Mercedes fährt, als: schön. Das ist nicht banal, sondern in Kreisen der kundigen Autotesterei die größte aller Auszeichnungen für ein Auto.

Ein paar andere Sachen hätten sie bei Mercedes in der Zeit aber schön ändern können: Neben kleineren Umständlichkeiten bei der an sich

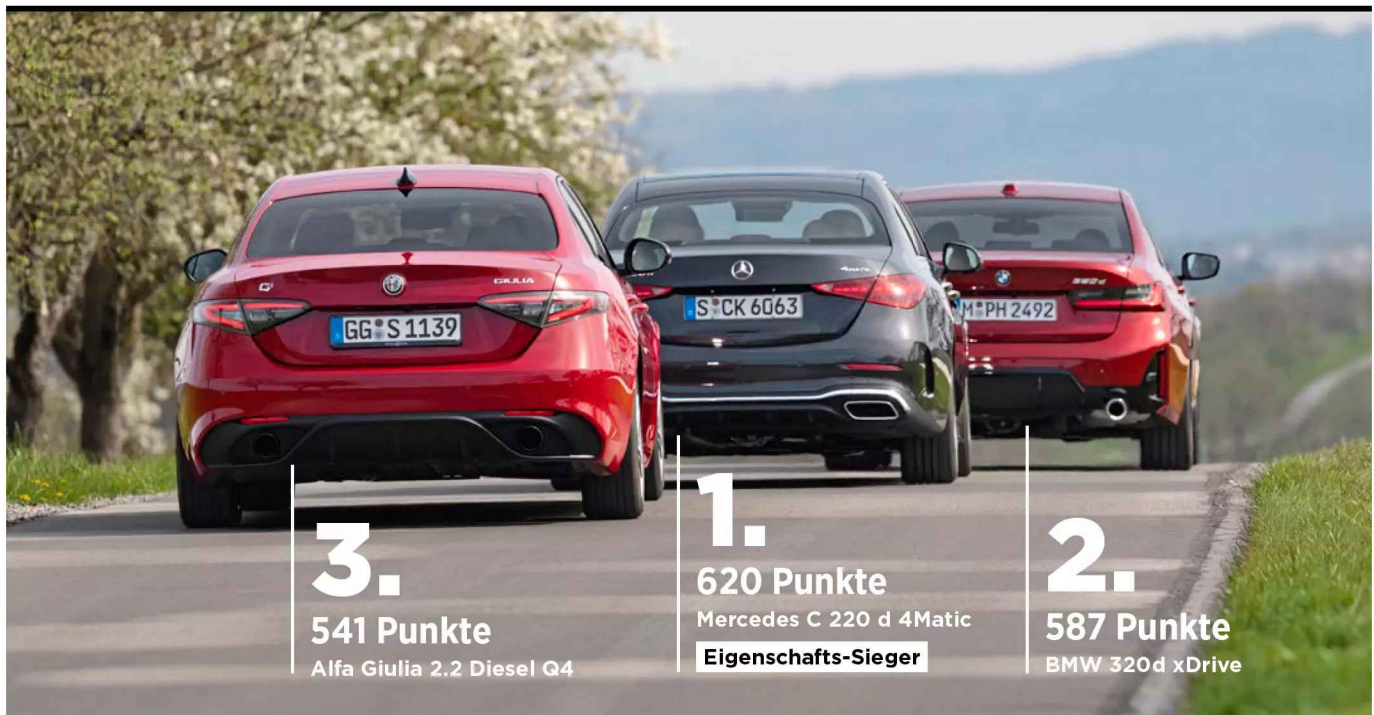
niederschwellig nutzbaren Bedienung etwa die fitzeligen Tastflächen am Lenkrad oder die Klimaregelung per Touchscreen. Dass die Passagierwie Gepäckraum-Reserven eher im Eng- als Weiträumigen liegen? Bekannt. Wie an sich die Stattlichkeit des Preises. Wobei: Die kann uns doch wieder überraschen, beim Testwagen entrückt sie auf 83 000 Euro. Aber: Wem der Testsieger das wert ist, dem wünschen wir viel Vergnügen damit. Und raten ihm: Lassen Sie sich deswegen von palavernden Beserwissern nicht das Ohr abkauen.

Text: Sebastian Renz

FAZIT

Stimmt, gingen wir die Sache vernünftig an, müssten wir zu Elektro raten. Aber die olle Vernunft war schon immer eine Langweilerin. Der Alfa betört, der BMW reißt mit, der Mercedes erlangt eine Brillanz, die bei Diesellimos womöglich unübertroffen bleibt.

GESAMTWERTUNG



- +** ● Mitreißendes Handling
- Genug Platz, Komfort, Nutzen
- Umfangreiche Ausstattung
- ● Unvehementere Bremswirkung
- Deutlicher Modernisierungsverzug bei Assistenz und Infotainment

- +** ● Bandbreite an schönem Fahren, von komfortabel bis beschwingt
- Niedriger Verbrauch
- ● Sehr entrückter Testwagenpreis...
- ... dafür sehr geizige Garantie
- Ungeschickte Bedien-Tastflächen

- +** ● Temperamentvoller und effizienter Antrieb
- Kluge Bedienstruktur
- ● Wenig Federungskomfort
- Zu spitz ansprechende Bremse
- Knappes Raumangebot

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Mercedes C 220 d 4Matic	BMW 320d xDrive	Alfa Romeo Giulia 2.2 D Q4	
KAROSSERIE					
Raumangebot	(20)	10	9	10	Ausschweifende Raumvorkommen sind bei keinem der drei zu erwarten, im Fond beengen vor allem Dreier und C-Klasse. Das gleichen sie in Punkten mit eingängiger Bedienung und der Mercedes mit den besten Instrumenten aus. Knapp aber sein Vorsprung bei der Qualitätsanmutung.
Kofferraum	(10)	5	6	6	
Zuladung	(10)	7	6	5	
Variabilität	(10)	5	4	4	
Funktionalität	(20)	11	10	8	
Instrumente/Anzeigen	(20)	16	13	9	
Bedienung	(30)	24	26	22	
Anhängelast	(5)	3	3	2	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	7	5	
Qualitätsanmutung	(15)	11	10	10	
SUMME	(150)	99	94	81	
SICHERHEIT					
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	18	15	10	Die weder besonders begabte noch breit aufgestellte Assistenz- und Lichtausstattung des Alfa mag man seinem Alter zuschreiben. Für schwache Bremsen jedoch gibt es keine Ausreden. HD-Beamer-Licht, starke Verzögerung und kluge Assistenz beim Benz.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	9	8	2	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	17	18	15	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	9	7	7	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8	6	8	
Licht	(15)	13	13	13	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	14	12	8	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	11	10	6	
Bremspedalgefühl	(5)	4	3	4	
SUMME	(150)	103	92	73	
KOMFORT					
Federungskomfort	(30)	22	16	18	BMW und Mercedes kommen mit Verstelldämpfern, doch nur der C nutzt sie für eine ausgewogene Bandbreite von dynamischer Straffheit bis gediegener Bequemlichkeit. Der BMW federt herber an als der passiv gedämpfte Alfa.
Sitze vorn	(20)	15	14	13	
Sitze hinten	(10)	5	5	5	
Infotainment-Inhalte	(10)	9	8	7	
Autonomes Fahren	(10)	7	7	5	
Klimatisierung	(10)	6	5	4	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	4	4	
Geräuscheindruck	(5)	3	2	2	
SUMME	(100)	71	61	58	
ANTRIEB					
Laufkultur	(20)	10	10	8	Volle Punktzahl bei der Reichweite für den Mercedes, dem starker E-Boost ein Fundament für füllige Leistungsentfaltung und hohe Effizienz errichtet. Da kommen der schwächer unterstützte BMW und der boostlose Alfa nicht ganz mit.
Leistungsentfaltung	(30)	17	16	15	
Getriebe/Rekuperation	(20)	16	15	14	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	8	8	
Zwischenbeschleunigung	(15)	8	8	9	
Reichweite	(30)	30	28	27	
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20	
SUMME	(150)	109	105	101	
FAHRVERHALTEN					
Fahrspaß	(30)	17	16	18	Ach, was für ein mitreißend-veloces Handling beim Alfa: immer was los, aber immer munter statt so zappelig überstürzt wie beim weniger präzisen BMW. Der allrad gelenkte Mercedes beherrscht ruhiges Gleiten wie geschmeidige Handlingbeschwingtheit.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	12	12	12	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	18	18	18	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	5	3	2	
Lenkung	(30)	23	20	20	
Wendekreis	(10)	5	3	3	
Traktion	(15)	13	13	13	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	7	7	
SUMME	(150)	101	92	93	
Eigenschaftswertung	(700)	483	444	406	
UMWELT					
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	25	24	23	Klar, das sind schon sehr günstige Verbrauchs- und CO ₂ -Werte bei allen dreien – aber eben nur für Verbrenner-Verhältnisse. Nicht nur verhältnismäßig, sondern tatsächlich kurz: die Anreisen aller drei aus Cassino (Italien), München und Bremen.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	10	9	8	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	9	8	8	
Recyclingquote Materialien	(15)	9	10	10	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	4	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	4	7	6	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	14	14	12	
Reifenverschleiß	(10)	6	6	5	
Umweltwertung	(150)	82	83	76	
KOSTEN					
Testwagenpreis	(50)	12	15	18	Ein Testwagenpreis von fast 83 000 Euro für die C-Klasse? Ist da in Stuttgart wohl etwas die Relation entrückt? Das gleichen die niedrigeren Kraftstoffkosten nie aus. Fast schon günstig: die gut ausgestattete Giulia.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	9	9	10	
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6	5	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	5	6	5	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	6	7	5	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	17	16	16	
Garantie	(10)	0	1	0	
Kostenwertung	(150)	55	60	59	
Gesamtwertung	(1000)	620	587	541	

KIA EV2

Kleine und bezahlbare Stromer sind noch recht selten, Kia aber hat mit dem EV2 schon einen im Programm. Also ab in den 1000-Punkte-Test!

Oft sind es die kleinen Dinge beim Kennenlernen, die das Gegenüber sympathisch erscheinen lassen: ein kleines Hallo, eine wärmende Umarmung, ein „Hab einen guten Tag!“. Nun sind Autos zwar keine Menschen, aber bestimmte Typen sind einem einfach doch sympathischer. Dazu gehört definitiv der neue Kia EV2, der Sie mit einem beleuchteten „Hello“-Schriftzug samt Smiley in der Tür begrüßt. Und weil er ein E-Auto ist, hat er den Innenraum pünktlich zu den Eisheiligen vorgewärmt – Lenkrad- und Sitzheizung inklusive.

Doch Sie haben natürlich recht, hier geht es nicht um Sympathien. In einem Test zählen harte Fakten. Alles klar, können Sie haben: also rauf auf die Waage, die bei 1601 kg stehen bleibt. Das ist in Zeiten der Elektromobilität quasi ein Fliegengewicht. Klar, der EV2 misst ja nur 4,06 Meter und bunkert lediglich 42,2 Kilowattstunden im Akku zwischen den Achsen, zwischen denen bemerkenswerte 2,57 Meter liegen. Das sind rund sechs Zentimeter mehr als beim aktuell größten Menschen der Welt, Sultan Kösen. Ein schräger Vergleich? Nun, die Karosserie-Überhän-

ge sind kürzer als Sultans Schuhgröße 62. Im Gegensatz zu dem Hünen wirkt der EV2 nicht nur quadratisch-praktisch, er ist es auch. Versenkte Türgriffe finden wir zwar generell eher unsympathisch, weil unpraktisch. Doch unter all den blechbündigen Konstruktionen ist die automatisch ausklappende Variante der Koreaner die wohl griffigste.

Besser klappt die Bedienung im Innenraum: Kia-typisch erleichtern zahlreiche übersichtlich angeordnete und beleuchtete Tasten die Steuerung. Zwar versteckt sich das digitale Klimamenu für die Fahreraugen



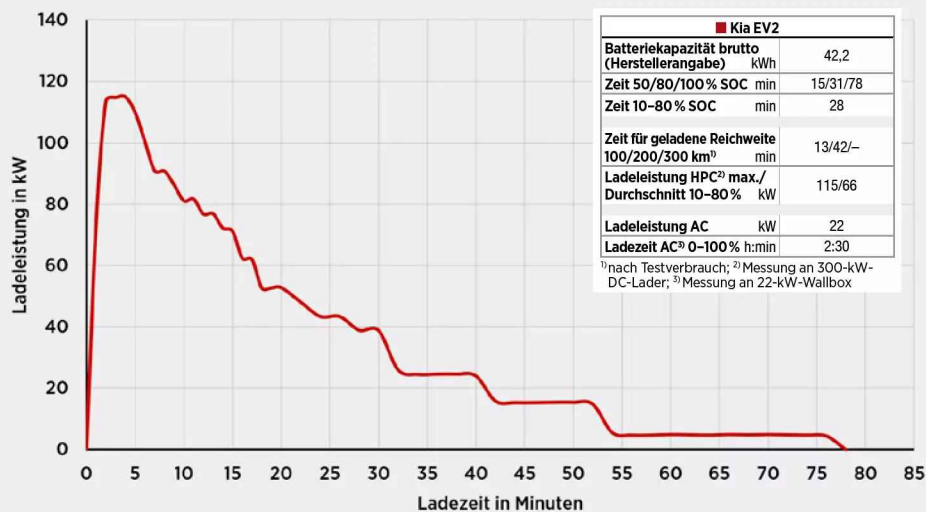
ungünstig hinter dem Lenkradkranz, doch für Temperatur und Gebläse existieren separate Tippschalter. Per Touchdruck lässt sich das Menü zudem auf die gesamte Bildschirmbreite ausrollen. Ansonsten sind die Anzeigen übersichtlich und versorgen den Fahrer mit allen relevanten Informationen. Obwohl hier drin klassenüblich viel Kunststoff verbaut wird, bestofft Kia häufig angefasste Flächen großzügig. Und auch die Verarbeitungsqualität wirkt sehr ordentlich – bei Kleinwagen keine Selbstverständlichkeit.

Quadratisch, praktisch

Und wie steht es um die praktischen Qualitäten? Nun, das Raumangebot überzeugt nicht nur in der ersten Reihe, sondern auch im Fond, wo in der Testwagen-Konfiguration zur Not sogar drei Personen unterkommen. Die Beinfreiheit ist trotz des großen Radstands jedoch nur okay. Klappen Sie die asymmetrisch geteilten Rück-

HPC-LADETEST

Schnelles DC-Laden ist nicht die Stärke des EV2: Der kleine Akku braucht rund eine halbe Stunde Ladezeit von 10 auf 80 Prozent. Optional zieht der Testwagen mit 22 kW Wechselstrom aus der Wallbox. Über den V2L-Adapter kann der EV2 seinen Strom zudem auch wieder abgeben.



Von der rechten Hand verdecktes Klima-Menü. Unten: separate Bedienleiste



Kleines Kabel-fach zwischen 12-Volt-Akku und Kühlmittelbehälter



Man sitzt gut – aber überschaubare Beinfreiheit. Der Mittelplatz? Verzichtbar

Fotos: Rossen Gargolov



sitzlehnen um, entsteht eine komplett ebene Ladefläche. Eine schmale und mit dem Ladeboden bündig abschließende Ladekante erleichtert zudem das Beladen. Von den großzügigen Volumenangaben des Gepäckraums (403–1201 l mit verschiebbarer Rücksitzbank, sonst 41 l weniger) sollten Sie sich jedoch nicht täuschen lassen. Denn in der Ersatzradmulde versteckt sich ein Subwoofer, und im Kellerfach unter dem zur Hälfte umklappbaren, nicht höhenverstellbaren, aber herausnehmbaren Ladeboden liegen das Reifenreparaturset und die Ladekabeltasche. Die feste Hutablage passt hier nicht rein und muss bei Nichtgebrauch zu Hause bleiben. Dafür ist der Kofferraumauschnitt groß, und ein Ladekabel passt zur Not in den Frunk. Die maximale Zuladung liegt übrigens bei 489 kg, und 750 kg dürfen Sie anhängen.

Das Laden an der Wallbox gelingt gut. Hier zieht der kleine Kia mit 22 kW (Option: 990 Euro) Strom, am Schnelllader schaffte er allerdings im Test maximal 115 kW (Seite 45). Mit-

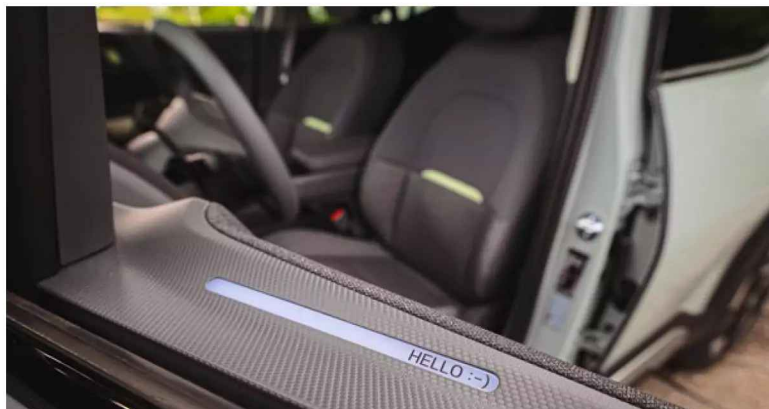
tels V2L-Adapter kann der EV2 Strom auch abgeben.

Die Synchronmaschine an der Vorderachse mit 108 kW und 250 Nm werkelt ziemlich effizient. Rund 16 kWh Verbrauch pro 100 km beschreiben dem Kia auf unserer Eco-Runde ordentliche 276 km Reichweite, im Testschnitt sind es mit 19,5 kWh/100 km immerhin 229 km. Auf der Autobahn schmilzt die Reichweite zwar schneller, doch bleibt der doppelt verglaste EV2 dabei mit maximal 161 km/h recht souverän und auch leise. Für längere Routen plant das Navi Ladestopps selbst und zügig ein.

Klein und wendig

Das Fahrverhalten lässt sich vor allem als narrensicher beschreiben. Das Frontmotor-Layout verhindert zwar übertriebene Wendigkeit (10,9 m Wendekreis), doch das Fahrwerk ist sauber abgestimmt. Der ohnehin gute Federungskomfort wird mit mehr Zuladung sogar noch besser. Wer über Landstraßen fährt oder den EV2 wie wir im Auftrag der Fahr-

Gefühllose Lenkung, dafür echte Tasten und Schalter



Aber hello: ausklappende Türöffner, Türaschen im Flaschenformat und bequeme Sitze vorn

DATEN UND MESSWERTE

Kia EV2 Earth

Motor

Motorbauart/Anzahl	Elektromotor/1
Systemleistung	108 kW (146 PS)
Systemdrehmoment	250 Nm
Batteriekapazität netto	42,2 kWh
Ladeleistung AC/DC (CCS)	22 (Option)/118 kW

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung, Achsantrieb 10,6:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Verbundlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (305 mm), Scheibenbremsen hinten (284 mm), Rädergröße 7,0 J x 18, Reifengröße 215/50 R 18 H, Hankook iON evo.

Karosserie

Fünfsitziger SUV mit vier Türen.	
Länge/Breite/Höhe	4060/1800/1575 mm
Radstand	2565 mm
Innenbreite vorn/hinten	1445/1420 mm
Innenhöhe vorn/hinten	1070/950 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	590 mm
Normsitzraum	640 mm
Kofferraum	362–1160 l
Ladekantenhöhe	760 mm
Wendekreis rechts/links	10,9/10,9 m
Leergewicht/Zuladung	1601/489 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	58,5/41,5 %
Anhängelast/gebremst	750/750 kg

Fahrleistungen/Fahrwiderstand

Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	6,0 s
0 – 100 km/h	8,8 s
0 – 130 km/h	15,1 s
0 – 160 km/h	28,3 s
Zwischenspur	
60 – 100/80 – 120 km/h	4,8/6,6 s
Leistungsaufwand bei 130 km/h	28 kW (38 PS)

Bremsweg

aus 100 km/h kalt/warm	34,9/35,6 m
------------------------	-------------

Fahrversuche

Slalom 18 m	63,7 km/h
doppelter Spurwechsel	126,9 km/h

Innengeräusche

bei 80/100/130 km/h	60/64/67 dB(A)
---------------------	----------------

Verbrauch¹⁾/E-Ladung

ams-Eco	16,2 kWh/100 km
ams-Pendler	20,9 kWh/100 km
ams-Sport	27,2 kWh/100 km
Testverbrauch	19,5 kWh/100 km
Ladeenergie Vollladung ²⁾	44,8 kWh
Ladedauer Vollladung ²⁾	2:30 h:min
Reichweite Eco/Test	276/229 km
CO ₂ -Ausstoß Eco/Test ³⁾	59/71 g/km
WLTP-Verbrauch	15,5 kWh

Preise⁴⁾/Kosten

	Euro
Basispreis mit getestetem Antrieb	26 600,–
Grundpreis Testwagen	31 290,–
Testwagenpreis inklusive Extras	36 840,–
Steuer ⁵⁾	0,–
Haftpflcht/Teilkasko/Vollkasko	483/466/1167,–
Wertverlust/Jahr	5000,–

¹⁾ bei Ø 13 °C Außentemperatur; ²⁾ Messung inklusive Ladeverlust an Typ 2 (maximal 22 kW möglich); ³⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 363 g CO₂ pro kWh; ⁴⁾ ohne Förderprämie; ⁵⁾ steuerbefreit bis 2035.

sicherheit um die Pylonen scheucht (Slalom: 63,7 km/h), muss zwar mit einer feedbacklosen Lenkung klar- kommen, sie agiert aber ausreichend präzise. Im Grenzbereich untersteuert der EV2 gutmütig, die elektronischen Helfer fangen ihn früh ein. Das ändert sich beim Drücken der ESP-off-Taste kaum. Aus Tempo 100 steht der kleine Koreaner nach guten 34,9 m (kalt), andersherum geht es in 8,8 Sekunden auf 100 km/h. Top: Die Rekuperation lässt sich über die Lenk- radwippen variieren – von Freilauf bis Einpedalmodus. Die Fahr- rassistentz ist für diese Klasse reichhaltig: Spurführer und Abstandhalter agie- ren verlässlich, und das Ein- und Aus- parken funktioniert sogar von außen über den Schlüssel. Lediglich die er- kannten Tempolimits sind nicht im- mer korrekt.

Zu schnell sind wir nun schon am Schluss. Doch selbst beim Ausstei- gen behält der EV2 seinen sympathi- schen Charakter bei: Mit einem ein- geprägten „Have a nice day“ in den Türöffner-Mulden wünscht er einen schönen Tag.

Text: Clemens Hirschfeld

FAZIT

Der Kia EV2 überzeugt als effizienter Kleinwagen mit viel Platz, einfacher Bedienung, flottem AC-Laden und komfortablem Fahrwerk. Das eher langsame DC-Laden, die überschau- bare Reichweite sowie die gefühllose Lenkung trüben das ansonsten sehr positive Gesamtbild.



- Effizienter Antrieb
- Komfortables Fahrwerk
- Logische Bedienung
- Clevere Raumaussnutzung
- Gute Verarbeitung
- AC-Laden mit 22 kW (Opt.)



- Gemächliches DC-Laden
- Geringe Reichweite
- Gefühllose Lenkung
- Geringe Anhängelast
- Unzuverlässige Tempo- limiterkennung

Gesamtwertung:

593 Punkte



Klappt gut, dank ebener Ladefläche und variabel- em Ladeboden. Kein Versta- uungsraum für den Gepäckraum- Sichtschutz. Guter Fede- rungskomfort



auto
motor
sport

PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp

(Maximalpunktzahl)

**Kia EV2
(42,2 kWh)**

KAROSSERIE

Raumangebot	(20)	9
Kofferraum	(10)	4
Zuladung	(10)	6
Variabilität	(10)	4
Funktionalität	(20)	12
Instrumente/Anzeigen	(20)	10
Bedienung	(30)	24
Anhängelast	(5)	1
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7
Qualitätsanmutung	(15)	8

SUMME (150) 85

SICHERHEIT

Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	20
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	5
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	16
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8
Licht	(15)	7
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	12
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	8
Bremspedalgefühl	(5)	3

SUMME (150) 86

KOMFORT

Federungskomfort	(30)	15
Sitze vorn	(20)	12
Sitze hinten	(10)	5
Infotainment-Inhalte	(10)	8
autonomes Fahren	(10)	4
Klimatisierung	(10)	5
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4
Geräuscheindruck	(5)	4

SUMME (100) 57

ANTRIEB

Laufkultur	(20)	18
Leistungsentfaltung	(30)	16
Getriebe/Rekuperation	(20)	19
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	4
Zwischenbeschleunigung	(15)	7
Reichweite	(30)	2
Dauer Energiezufuhr	(20)	2

SUMME (150) 68

FAHRVERHALTEN

Fahrspaß	(30)	8
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	8
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	14
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	3
Lenkung	(30)	14
Wendekreis	(10)	5
Traktion	(15)	11
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6

SUMME (150) 69

Eigenschaftswertung (700) 365

UMWELT

CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	44
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	23
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	10
Recyclingquote Materialien	(15)	10
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	4
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	16
Reifenverschleiß	(10)	8

Umweltwertung (150) 125

KOSTEN

Testwagenpreis	(50)	33
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	20
Wiederverkaufschancen	(10)	5
Festkosten für 5 Jahre	(15)	9
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	12
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	19
Garantie	(10)	5

Kostenwertung (150) 103

Gesamtwertung (1000) 593



RENAULT TWINGO

Die vierte Generation des Kleinwagens setzt auf E-Antrieb, Retro-Design und bezahlbare Preise. Geht das neue Konzept auf?



Der Stutzen für das Wischwasser liegt versteckt auf der Haube

Den ersten Test des damals neuen Renault Twingo I in Heft 26/1992 betitelte *auto motor und sport*-Autor Klaus Westrup mit den Worten „Vive la révolution“; er zeigte sich sehr angetan von dieser Neudefinition eines Kleinwagens. Westrup, ein Mann mit Übersicht und Weitblick, betrachtete den Franzosen als Quantensprung – vor allem wegen der revolutionären Karosserieform, die stilistisch wie auch raumökonomisch ein Unikat sei.

Fast 35 Jahre später stellt sich die Frage, ob der neue Twingo, der das ikonische Design der Erstaufgabe plakatig aufgreift, eine ähnliche Revolu-

tion anzetteln kann wie sein millionenfach verkaufter Vorfahre. Das Besondere an dem Stromer ist neben der Optik sein attraktiver Einstiegspreis von 19.990 Euro. Selbst Rivalen mit konventionellem Antrieb sind kaum günstiger oder sogar teurer. Kann der Twingo in vierter Generation also ein Revolutionär für die bezahlbare E-Mobilität sein? Das klären wir – so wie einst – im Test.

Ab in die Redaktionsgarage, Ladekabel abziehen – die Buchse dafür sitzt vor der Beifahrertür – und dann bitte einsteigen. Im Gegensatz zum Exterieur erinnert innen nur der große, runde Warnblinkschalter ent-

fernt an das Ur-Modell. Ansonsten geht der Kleine im Innenraum seinen eigenen Weg. Die Kunststoffe sind, wie in dieser Preisklasse üblich, einfach und hart, aber solide verarbeitet. Die mittige Dekoreinlage in grüner Wagenfarbe lockert das etwas triste Ambiente jedoch gekonnt auf. Gangwahl- und Lenkstockhebel sowie die Drehregler für die Klimatisierung im schicken Alu-Look sind aus größeren und vornehmlich teureren Renault bekannt und wirken erfreulich wertig.

Auch das Infotainment mit dem 10,1-Zoll-Screen gefällt auf Anhieb mit weitgehend logischer Menüfüh-



Der 3,79 Meter lange Twingo ist nur eine Handbreit kürzer als ein R5 und bietet etwas weniger Platz



Das Ladevolumen beträgt je nach Stellung der Rücksitze 305 bis 966 Liter. Großes Unterbodenfach



Die Fondsitze lassen sich um 17 Zentimeter verschieben. Die Kopffreiheit hinten ist eher knapp

Fotos: Achim Hartmann

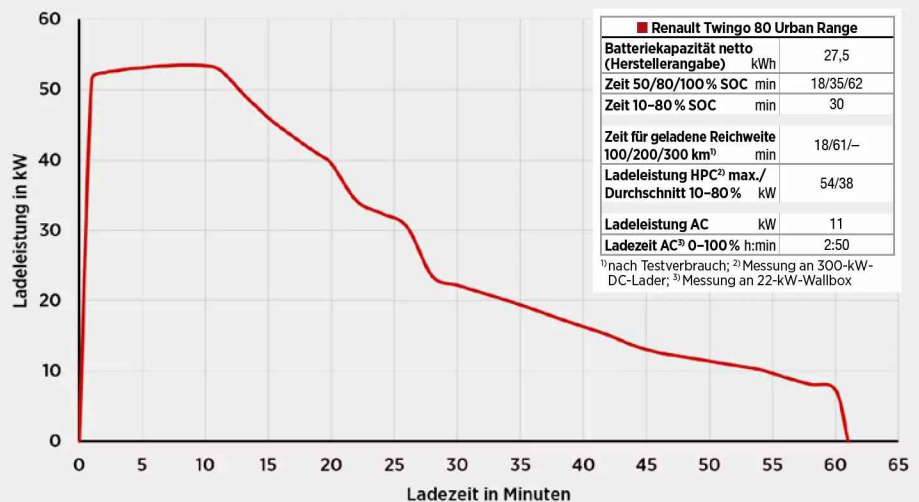
rung, ordentlichem Tempo und einer überzeugenden Sprachsteuerung. Letztere kann mehr als erwartet – vom frei gesprochenen Navi-Befehl bis zum Einschalten der Sitzheizung. Mittels KI-Unterstützung verrät sie auch Infos zum Reiseziel. Nur die Datengrundlage scheint nicht so ganz aktuell zu sein, ist der Sprachassistent namens Reno doch der Ansicht, Olaf Scholz sei der derzeitige deutsche Bundeskanzler. Aber sei's drum, solange das System die Funktionen des Twingo kennt. Dank der Integration von Google Maps ist die Navigation auf Zack und berechnet die Routenführung samt Ladestopps zügig – das können auch höherpreisige Stromer nicht besser.

Bescheidener Sitzkomfort

Ein solches Loblied lässt sich auf die Sitze leider nicht anstimmen. Vorn nimmt man auf weichen Polstern Platz, die kaum konturiert sind. Vor allem auf der Sitzfläche fehlt es an

HPC-LADETEST

Die 50 kW Peak-Ladeleistung laut Werk übertrifft der Twingo knapp. An der DC-Säule lädt er aber im Schnitt nur mit 38 kW von 10 auf 80 Prozent. So braucht er bummelige 30 Minuten für den Standard-Ladehub. An der Wallbox ist der LFP-Akku mit 11 kW in unter drei Stunden voll geladen.



TEST

DATEN UND MESSWERTE

Renault Twingo 80 Urban Range

Motor

Motorbauart/Anzahl	Elektromotor/1
Leistung	60 kW (82 PS)
Drehmoment	175 Nm
Batteriekapazität netto	27,5 kWh
Ladeleistung AC/DC (CCS)	11/50 kW

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Verbundlenkerachse, hinten mit Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (280 mm), Scheibenbremsen hinten (280 mm), Rädergröße 7,0 J x 18, Reifengröße 205/45 R 18 H, Continental EcoContact 7.

Karosserie

Viersitzige Limousine mit vier Türen.	
Länge x Breite x Höhe	3789/1720/1491 mm
Radstand	2493 mm
Innenbreite vorn/hinten	1390/1330 mm
Innenhöhe vorn/hinten	1000/900 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	570 mm
Normsitzraum	650 mm
Kofferraum	305–966 l
Ladekantenhöhe	740 mm
Wendekreis rechts/links	10,2/10,1 m
Leergewicht	1233 kg
Zuladung	362 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	57,3/42,7 %
Anhängelast/gebremst	–/–

Fahrleistungen/Fahrwiderstand

Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	3,9 s
0 – 80 km/h	8,1 s
0 – 100 km/h	12,6 s
0 – 130 km/h	25,0 s
Zwischenspur	
60 – 100 km/h	7,6 s
80 – 120 km/h	11,5 s
Leistungsaufwand bei 130 km/h	27 kW (37 PS)

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	36,0 m
aus 100 km/h warm	36,6 m

Fahrversuche

Slalom 18 m	68,1 km/h
doppelter Spurwechsel	131,1 km/h

Innengeräusche

bei 100 km/h	68 dB(A)
bei 130 km/h	72 dB(A)

Verbrauch¹⁾/E-Ladung

ams-Eco	12,8 kWh/100 km
ams-Pendler	14,7 kWh/100 km
ams-Sport	21,9 kWh/100 km
Testverbrauch	14,8 kWh/100 km
Ladeenergie Vollladung ²⁾	29,9 kWh
Ladedauer Vollladung ²⁾	2:50 h:min
Reichweite Eco/Test	234/202 km
CO ₂ -Ausstoß Eco/Test	46/54 g/km
WLTP-Verbrauch	12,6 kWh

Preise³⁾/Kosten

	Euro
Basispreis mit getestetem Antrieb	19990,–
Grundpreis Testwagen	21590,–
Testwagenpreis inklusive Extras	23840,–
Steuer ⁴⁾	0,–
Haftpflcht/Teilkasko/Vollkasko	415/117/609,–
Wertverlust/Jahr	3300,–

¹⁾ bei Ø 18° C Außentemperatur; ²⁾ Messung an Typ 2 (maximal 22 kW möglich); ³⁾ ohne Förderprämie; ⁴⁾ steuerbefreit bis 2035



Einfache Materialien, solide Verarbeitung, nette Details und ein modernes 10,1-Zoll-Infotainment



Vehicle-to-Load ist Serie. Im Zubehör gibt es den passenden V2L-Adapter

Seitenhalt. Da sich die Vorderkante des Fahrersitzes nicht anheben lässt, liegen die Oberschenkel nur mäßig gut auf, was auch am E-Auto-typisch höheren Fahrzeugboden liegt.

Im Fond führt dieser zu einer recht unbequemen Sitzposition mit stark angewinkelten Knien. Die zwei Einzelsitze sind für kürzere Strecken aber hinreichend bequem und lassen sich verschieben, sodass die Beinfreiheit bei Bedarf – und zulasten des Gepäckraums – fast schon üppig ausfällt. Ein cleverer Trick, den auch der erste Twingo draufhatte. Der gar nicht mal so kleine Kofferraum (mindestens 305 Liter) punktet mit einem tiefen Unterbodenfach. Und die umlegbare Beifahrersitzlehne schafft sogar Platz für sperrige Ladung.

Genug inspiziert, fahren wir los! Den Gangwahlhebel am Lenkrad kennen wir aus vielen Renault, die Verwechslung mit dem Wischerhebel auch. Ist die Scheibe sauber und die Fahrstufe D eingelegt, surrt der Kleine leise los. Mit 60 kW ist der Twingo für die Stadt und über Land gut motorisiert, selbst auf der Autobahn ist bis 130 km/h (abgeregelt, laut Tacho

135 km/h) mehr als nur Mitschwimmen drin. Auf Tempo 100 geht es in gemessenen 12,6 Sekunden.

Nicht sehr rasant, doch ihre Leistung entfaltet die E-Maschine angenehm homogen, was im Alltag mehr zählt als das letzte Zehntel beim Beschleunigen. In Sachen Verzögerung bietet der Franzose neben noch akzeptablen Bremswegen aus 100 km/h (36,0 m kalt, 36,6 m warm) auch eine in der Intensität über Schaltwippen einstellbare Rekuperation bis zum One-Pedal-Drive – allerdings nur in der gehobenen Techno-Ausstattung.

Sehr effizienter E-Antrieb

Im Test langte der kleine 27,5-kWh-Akku für immerhin 202 km Reichweite – dank des geringen Testverbrauchs von 14,8 kWh/100 km. Das ist der niedrigste Wert, den wir für ein E-Auto je ermittelt haben. Auf der Eco-Runde reichten dem Twingo sogar 12,8 kWh/100 km, was 234 km Reichweite ermöglicht. Klar, der Aktionsradius bleibt eingeschränkt, für den typischen Anwendungszweck als Stadt- oder Zweitwagen dürfte er dennoch ausreichen.



Weiche Polster mit wenig Kontur, besonders auf der Sitzfläche



Dank Google Maps gibt es auch eine intelligente Ladeplanung



Die Armlehne aus dem Zubehör beherbergt ein großes Staufach

Und fährt der Renault so freudvoll, wie er aussieht? Ja, tatsächlich. Die nicht allzu präzise, aber schön direkte Lenkung im Verbund mit der satten Straßenlage (tiefer Fahrzeugschwerpunkt) lädt zur zügigen Kurvenfahrt ein, bei der sich der Twingo nicht nur leichtfüßig, sondern auch leicht beherrschbar zeigt. Das macht Spaß, genauso wie das Wuseln durch die City: Nur gut zehn Meter Wendekreis und die sehr überschaubaren Abmessungen zaubern dem Fahrer ein Grinsen ins Gesicht. In der Stadt nimmt das Fahrwerk die harten Kanten von Gullydeckeln und Co. noch etwas spröde, ehe es auf der Landstraße Bodenwellen und gröbere Unebenheiten entspannt wegfiltert.

Das passt, wie auch die Preisgestaltung. Selbst der Testwagen mit Vollausstattung kostet unter 24 000 Euro. Auch wegen der geringen Kosten sammelt der neue Twingo am Ende hier satte 583 Punkte, mehr als viele seiner oft deutlich teureren Konkurrenten. In diesem Sinne: Vive la révolution, zum Zweiten.

Text: Sascha Wölfel

FAZIT

Chapeau! Mit dem neuen Twingo macht Renault eine starke Ansage im E-Auto-Segment um 20 000 Euro. Er ist nicht ohne Schwächen, aber ideal für kürzere Strecken.



- Variable Rückbank
- Modernes Infotainment
- Effizienter Antrieb
- Clevere Rekuperation
- Quirliges Handling
- Faires Preisniveau



- Mäßiger Sitzkomfort
- Keine Anhängelast
- Unzuverlässige Verkehrszeichenerkennung
- Wenig Reichweite
- Lahmes DC-Laden

Gesamtwertung:

583 Punkte

**auto
motor
sport**

PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp

(Maximalpunktzahl)

**Renault
Twingo E-Tech**

KAROSSERIE

Raumangebot	(20)	5
Kofferraum	(10)	3
Zuladung	(10)	3
Variabilität	(10)	6
Funktionalität	(20)	6
Instrumente/Anzeigen	(20)	8
Bedienung	(30)	22
Anhängelast	(5)	0
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7
Qualitätsanmutung	(15)	5
SUMME	(150)	65

SICHERHEIT

Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	8
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	17
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8
Licht	(15)	6
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	9
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	6
Bremspedalgefühl	(5)	3
SUMME	(150)	68

KOMFORT

Federungskomfort	(30)	15
Sitze vorn	(20)	6
Sitze hinten	(10)	4
Infotainment-Inhalte	(10)	7
autonomes Fahren	(10)	2
Klimatisierung	(10)	2
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3
Geräuscheindruck	(5)	3
SUMME	(100)	42

ANTRIEB

Laufkultur	(20)	16
Leistungsentfaltung	(30)	17
Getriebe/Rekuperation	(20)	18
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	2
Zwischenbeschleunigung	(15)	2
Reichweite	(30)	1
Dauer Energiezufuhr	(20)	1
SUMME	(150)	57

FAHRVERHALTEN

Fahrspaß	(30)	16
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	18
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	1
Lenkung	(30)	15
Wendekreis	(10)	7
Traktion	(15)	12
Geradauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	5
SUMME	(150)	85

Eigenschaftswertung

UMWELT		
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	50
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	25
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	12
Recyclingquote Materialien	(15)	13
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	4
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	17
Reifenverschleiß	(10)	9
Umweltwertung	(150)	140

KOSTEN

Testwagenpreis	(50)	43
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	25
Wiederverkaufschancen	(10)	6
Festkosten für 5 Jahre	(15)	14
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	14
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	24
Garantie	(10)	0
Kostenwertung	(150)	126
Gesamtwertung	(1000)	583

TEST

SELBST ENTTHRONT



Links sitzen echte Tasten, rechts Kapazitivflächen mit ertastbaren Stegen. Für die Steuerkreuzfunktion neigt man den Drehschalter oder drückt auf die Pfeile, was jedoch Präzision erfordert



Im Vorgängermodell steckten auf dem Lenkrad klar voneinander getrennte Einzel- oder Wipp-tasten. Jetzt liegen die gefederten Taster unter einem intelligenten Kunststoffteil. Mittig: Drehwalze mit Kippfunktion



In Vergleichstests hat BMW im Kapitel **BEDIENUNG** jahrelang dominiert – bis sie bewährte Bedienelemente gestrichen haben.

HARD- UND SOFTWARE

Fahrzeug	BMW 540d xDrive Touring
Betriebssystem	BMW Operating System 8.5, Version 11/2025.30
Touchscreen	14,9 Zoll, 2880 x 960 Pixel
Instrumentendisplay	12,3 Zoll, 2400 x 900 Pixel
Besonderheiten	Der BMW Siebener nutzt (noch) weitgehend das Bedienkonzept dieses Fünfer. Perspektivisch werden jedoch zahlreiche BMW ab der Mittelklasse auf das Neue-Klasse-Bedienkonzept umgestellt, das aus dem iX3 bekannt ist



Fotos: Achim Hartmann, Thomas Hellmanzik

Bei vielen Autos wäre es super, sie ließen sich so ordentlich bedienen wie dieser Fünfer. Nur war dessen Vorgänger nicht nur ordentlich bedienbar, sondern vorbildlich. Woher die Qualitätseinbuße kommt? Vom Ersetzen bewährter Tasten und Drehregler durch Touchflächen und Infotainment-Menüs. Im Cockpit des Vorgängers hatte der Fahrer Zugriff auf circa 100 touchfreie Bedienelemente: auf Drehwalzen, Drehschalter, Wipptasten, Einzeltasten, Hebeln, Steuerkreuze, Schiebeschalter und Rändelräder. Im Neuen beläuft sich die Anzahl touchfreier Steuerelemente auf nur noch rund 40 Stück.

Für die Bedienqualität hat die Reduktion an vielen Stellen negative Konsequenzen. Ein leicht nachvollziehbares Beispiel: Im Ende 2023 abgelösten Vorgänger drückt man zur Aktivierung der Lenkradheizung eine allein stehende Taste auf der mittleren Lenkradspeiche. Im aktuellen Fünfer sind dafür mindestens zwei Touchscreen-Eingaben nötig. Vorher war die Bedienung so gut wie blind möglich, jetzt lenkt sie unnötig lange vom Straßenverkehr ab.

Warnblinker? Touchfläche!

Die Änderungen in weiteren Beispielen: Die Justierung von Sitzflächenlänge und Lehnenbreite läuft über den Monitor. Für Sitzmemory, Zentralverriegelung und selbst für den Warnblinker gibt's nun Touchflä-

chen. Die Cockpit-Helligkeit setzt man per Untermenü statt Rändelrad. Die Lenkradtasten für die Abstandseinstellung der Temporegelung ersetzt ebenfalls ein Untermenü.

Mit dem Infotainment interagiert man also öfter als im alten Modell, und das mit reduzierter Bedienqualität. Auf der Mittelkonsole sind die beschrifteten Felder wie „Media“ oder „Nav“ keine Tasten mehr, sondern Touchflächen, die kurz vibrieren, wenn man sie drückt. Meist reagieren diese Direktwahlflächen zuverlässig, gelegentlich aber auch nicht – dann muss man den Finger erst wieder anheben und erneut drücken. Zudem kommt es vor, dass bloßer Hautkontakt mit der Bedienplatte eine Vibration auslöst.

Auch der zentrale iDrive-Drehschalter ist nicht mehr rein mechanisch aufgebaut: Beim Drücken oder Neigen betätigt man keine Taster, sondern löst auch hier einen per Elektromagnet erzeugten Vibrationsimpuls aus. Der iDrive Controller bewegt sich kaum, wenn man ihn neigt (Steuerkreuzfunktion), weshalb sich diese Eingaben in Kombination mit der synthetischen Rückmeldung etwas hakelig anfühlen.

Hauptsächlich nutzt man die Neigefunktion, um das Klima- oder das Favoritenmenü (siehe breites Bild unten) zu öffnen – aus CarPlay heraus muss man dafür zuerst die Häuschenfläche auf der Mittelkonsole anklicken. Alternativ öffnet man



Das Favoritenmenü unterstützt auch Verknüpfungen zu Apps, die via Apple CarPlay laufen (hier Pocket Casts). Diese praktische Funktion fehlt für Android-Auto-Apps



Weil man den Wischerhebel für das Einmalwischen auch in Richtung Scheibe drücken kann, muss man ihn anschließend nicht erst wieder in die Automatikstellung bringen. Komfortabel und genial!

Funktion	(Maximalpunktzahl)	Bedien- qualität	Bedieneingaben
			Nicht bewertungsrelevant:   = Spracheingabe möglich/teils möglich
FAHRZEUGFUNKTIONEN			
Scheibenwischer	(10)	9	Einmalwischen: Hebel zur Scheibe drücken (Regenautomatik bleibt aktiv) // Drehknubbel für Heckwischer
Blinker	(10)	10	mechanischer Blinkerhebel // geringe Bedienkräfte, dennoch präzise
Warnblinker	(10)	2	Touchfläche unterhalb des Touchscreens
Licht/Nebelbeleuchtung	(10)	4	 Touchfläche links neben Lenkrad // gut sichtbar, ohne haptische Rückmeldung
Handschuhfach	(10)	10	Taste neben dem Fach
Start-Stopp-Automatik	(-)	-	nicht explizit abschaltbar (inaktiv im Sportmodus des Getriebes)
Fahrstufe	(10)	7	kleiner, gut ertastbarer Wählhebel auf der Mittelkonsole // P-Taste darunter
Gangwechsel	(10)	9	Schaltwippen // manueller Modus: in Sportmodus wechseln, eine Wippe ziehen
Lenksäule	(10)	10	elektrische Justierung per Lenksäulenhebelchen
Fensterheber	(10)	10	 vier Türtafelschalter, deutliche Trennung zwischen manuell/automatisch
Außenspiegel	(10)	8	Einklappen, justieren: Tasten/Steuerkreuz auf Türtafel
Außentürgriffe	(10)	6	versenkte Türgriffe, die nur von unten greifbar sind
Sitze	(10)	5	Tasten an Sitzkonsole // Lehnenbreite, Sitzlänge: Justierung via Touchscreen
Fahrmodus	(10)	6	 Touchfeld auf Mittelkonsole > Modus via Drehschalter auswählen
Helligkeit Touchscreen	(10)	6	Favoritenmenü oder Touchfläche Dachkonsole > Regler für gesamtes Cockpit
Helligkeit Kombi-Instrument	(10)	6	siehe „Helligkeit Touchscreen“
Helligkeit Ambientlicht	(10)	7	 siehe „Helligkeit Touchscreen“
SUMME	(160)	115	
ASSISTENZ			
Temporegelanlage Tempo	(10)	8	Lenkrad-Wipptaste // 1- und 10-km/h-Schritte per (hohem) Widerstand getrennt
Temporegelanlage Abstand	(10)	2	 Favoritenmenü > Abstandsregelung > Grafikregler
akustische Tempowarnung	(10)	10	 Lenkradtaste „SET“ gedrückt halten
aktive Spurführung	(10)	10	 Lenkradtaste
Spurhalteassistent	(10)	5	 Favoritenmenü > „Spurverlassenswarnung“ klicken > bestätigen
Parkkamera aufrufen	(10)	7	 Bedienfläche auf Mittelkonsole
Fernlichtassistent/Fernlicht	(10)	7	 Assistent: Blinkerhebel zur Frontscheibe drücken // manuelles Fernlicht: Hebel erneut zur Scheibe drücken // abschalten: manuelles Fernlicht aktivieren, Hebel heranziehen // grundsätzliche (De-)Aktivierung: via Infotainment
Auto Hold	(10)	10	Taste auf Mittelkonsole
ESP/Traktionskontrolle	(10)	3	Fahrmodusparameter statt Einzeleinstellung // je nach Wunschkonfig. aufwendig
SUMME	(90)	62	
INFOTAINMENT/AUDIO			
Hauptmenü	(10)	7	 Touchfeld mit haptischer Rückmeldung auf der Mittelkonsole
CarPlay/Android Auto	(10)	7	 siehe „Hauptmenü“ // CarPlay-Hauptmenü: Favoritenmenü/Fußzeile
Navigationskarte	(10)	7	 siehe „Hauptmenü“
Kartenzoom	(10)	10	 iDrive-Schalter drehen
Telefonat annehmen	(10)	10	via Lenkradtaste oder Walze // top: Pop-up-Menü erscheint im Head-up-Display
Telefonat ablehnen/beenden	(10)	10	ablehnen: Walze am Lenkrad // beenden: Taste oder Walze // Menü im HUD
Lied vor/zurück	(10)	8	 Lenkradwalze nach links/rechts schieben
Radiosender	(10)	10	 via Lenkradwalze // überragend gut: Head-up-Display zeigt Senderliste
Lautstärke	(10)	7	 einteiliges Lenkradfeld mit zwei Tastenbereichen ohne spürbaren Trenner
Audiowiedergabe pausieren	(10)	6	 griparme Walze auf Mittelkonsole drücken
Klangeinstellungen (Equalizer)	(10)	7	 Favoritenmenü > Klang
SUMME	(110)	89	
KLIMATISIERUNG			
Temperatur	(10)	5	 Grafikbuttons in der Infotainment-Fußzeile
Lüfterstärke	(10)	4	 Lüftergrafik in Fußzeile (Schiebefunktion Drehschalter) > Grafikregler
„max“ auf Frontscheibe	(10)	7	 Touchfläche unterhalb des Touchscreens
Klimazonen synchronisieren	(10)	5	 Lüftergrafik in Fußzeile (Schiebefunktion Drehschalter) > „Sync“ anwählen
Sitzklimatisierung	(10)	5	 2 x Touchscreen-Eingabe (dreistufige Belüftung/Beheizung)
Lenkradheizung	(10)	5	 2 x Touchscreen-Eingabe (dreistufige Heizung)
Umluft	(10)	4	 Lüftergrafik in Fußzeile (Schiebefunktion) > Umluftgrafik > Modus wählen
Luftausströmer	(10)	3	Luftintensität: Touchfeld an den Ausströmern // Luftstromausrichtung: kaum greifbare, also sehr fummelige Gummiknubbel im Miniformat
SUMME	(80)	38	
SONSTIGES			
Bordcomputer/Tachomonitor	(10)	8	Steuerung über eine Walze und eine Taste am Lenkrad // sobald sich die Logik erschließt, klappt die Bedienung damit sehr gut
Sprachbedienung	(10)	9	Sprache-zu-Text im HUD // versteht viele Befehle // ortet sprechende Person
Grundbedienung Beifahrer	(10)	5	Audiosteuerung: Touchfelder/Walze auf Mittelkonsole // Klimasteuerung per Touchscreen // Lüfter- und erweiterte Sitzjustierung überdeckt Navikarte // Zentralverriegelung erreichbar: Touchfläche an Türtafel
sonstige Bedienqualität	(10)	7	Touchflächen für Sitzmemory, Zentralverriegelung // Schiebefunktion des Drehschalters hakelig // iDrive-Drehschalter trotzdem oft enorm nützlich
Systemgeschwindigkeit	(10)	9	Überwiegend sehr zügig
SUMME	(50)	38	
Gesamtwertung	(490)	342	70 Prozent der möglichen Punkte

Favoritenmenüs konfigurieren wir für ein bestmögliches Testergebnis // Bei mehreren Bedienwegen wählen wir den ablenkungsärmeren

das mit den ausgewählten Shortcuts bestückte Menü per Wischgeste am Monitor. Diese Shortcuts sind enorm nützlich, denn sie verkürzen Bedienwege zu vielen Funktionen teils stark. Bewertungsrelevant sind sie dort, wo in der Tabelle „Favoritenmenü“ steht. Besonders weil man dieses Menü oft nutzt, wäre eine geschmeidigere Neigefunktion des Drehschalters gut.

Dennoch gilt für den iDrive-Schalter, dass er weiterhin eine große Bereicherung darstellt, weil Drehen und Drücken gut funktionieren und vieles erleichtern. Das Durchwühlen von Einstellungsmenüs und Playlisten lenkt mit dem Controller weniger ab als mit Touchscreen-Eingaben, zudem ist er für den Kartenzoom top.

Hervorragend gelöst hat BMW die Auswahl eines Radiosenders: Über eine Lenkradwalze scrollt man durch eine alphabetische Senderliste, die je nach Benutzerwunsch auf dem Tachodisplay oder im Head-up-Display angezeigt wird. Andere Beispiele für tolle Lösungen ist die Steuerung der akustischen Tempowarnung, der aktiven Spurführung oder von Telefonaten.

In 31 Kriterien schlechter

Der hier getestete 540d bringt also weiterhin viele Positivaspunkte hervor, jedoch zeigt der 840d in Heft 9/2025, wie viel benutzerfreundlicher BMW-Bedienkonzepte vorher waren. Im Test schneidet der 540d in nur drei von 50 Prüfpunkten etwas besser ab als der ältere Achter, nämlich bei „Sprachbedienung“, „Auto Hold“ und „Scheibenwischer“. In 31 Prüfpunkten ist der Fünfer hingegen teils deutlich schlechter.

Der Achter erreichte 89 Prozent der Gesamtpunkte, der Fünfer nur 70 Prozent. Das ist zwar ein solides Ergebnis, reicht aber gerade so für 3,5 Sterne, während der 840d nicht sehr weit von fünf entfernt war.

Text: Thomas Hellmanzik

FAZIT



BMW treibt die Reduzierung klassischer Bedienelemente sehr weit – sogar den essenziellen iDrive Controller haben sie in seiner Benutzerfreundlichkeit verschlechtert. Im Ergebnis bleibt zwar immer noch ein insgesamt ordentliches System, das die Lösungen vieler anderer Fahrzeuge übertrifft. Eine Vorbildfunktion im Bereich der Bedienkonzepte erfüllt BMW aber nicht mehr.



BRIDGESTONE

SOMMERTRAINING

Jetzt anmelden unter:

<https://event.motorpresse.de/sommertraining-mit-bridgestone/>

Beschleunigen – Bremsen – Kurvenkontrolle – Handling

Testen Sie Ihr Geschick und Können beim Bridgestone **Sommertraining** von auto motor und sport. Leben Sie unter professioneller Anleitung Ihren Fahrspaß voll aus und zeigen Sie Ihr Reaktionsvermögen bei plötzlich auftauchenden Hindernissen oder veränderter Straßenbeschaffenheit. Ein unvergessliches Highlight für Ihren Sommer!

Lässt Sie die Verbindung zur Straße spüren. Darauf kommt es wirklich an.

Der neue Bridgestone Potenza Sport EVO mit ENLITEN Technologie wurde entwickelt, um Grenzen zu verschieben: Er bietet herausragende Kontrolle auf trockener Fahrbahn, mehr Sicherheit bei Nässe und hohe Laufleistung – unabhängig vom Antrieb.

EV-Ready: Entwickelt für alle Antriebsarten: E-Fahrzeuge und Verbrenner

Termin

24.09.2026 | Teilnahmegebühren 899,- € inkl. MwSt.

Eine Aktion von



DIE RICHTIGE

Toyotas Modellangebot wird stetig weiter elektrifiziert: Bis Mitte des Jahres stehen zehn vollelektrische Modelle im Handel. Besonders attraktiv: der neue **TOYOTA C-HR+**.



Fotos: Toyota

Kuppeldach wie ein Coupé, aber vier Türen und die erhöhte Sitzposition eines SUV – das ist der elektrische Toyota C-HR+

Sie fragen sich, wofür „C-HR+“ steht? Gute Frage. Erst mal natürlich für den dritten rein elektrischen Toyota, dessen Plus-Zeichen ihn vom fast gleichnamigen C-HR mit Hybridantrieb unterscheidet und ihm neben dem BEV-Antrieb elf Zentimeter mehr Radstand beschert. Und „C-HR“ steht im Toyota-Jargon für „Coupé High Rider“. Nachdem das geklärt wäre, widmen wir uns den Antrieben und Ausstattungslinien und identifizieren darunter jene Kombination, bei der Kosten, Nutzen, Fahrspaß, Familien- und Reisetauglichkeit im günstigsten Verhältnis zueinander stehen.

Dabei konkurrieren drei Ausstattungslinien und drei Antriebsvarianten um die Gunst der Käufer. Die Linien hören auf die Namen Active, Teamplayer und Lounge. Antriebsseitig gibt es die 123-kW-Version (167 PS) mit Frontantrieb, die 165-kW-Variante (224 PS), ebenfalls mit der Antriebsachse vorn, und sozusagen das

Muscle-Car im Programm – mit zwei Motoren, knackigen 252 kW (343 PS) und Allradantrieb, was diesen C-HR+ zum zweitstärksten Toyota im deutschen Modellportfolio macht, nach dem GR Supra. Antriebe und Ausstattungslinien sind beim C-HR+ fest miteinander verbunden, das erleichtert die Wahl ganz erheblich.

Urlaubstaugliche 607 km

Wer in die Welt des elektrischen Crossover-Coupés einsteigen will, muss mindestens 41.990 Euro anlegen, bekommt hier die Version Active und schon eine ganze Menge Ausstattung serienmäßig: LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik und Wärmepumpe, beheiztes Lenkrad, viele Assistenzsysteme, einen 14-Zoll-Bedienmonitor, Apple CarPlay und Android Auto, Toyota Connected Services und 18-Zoll-Räder, um nur die wichtigsten Details zu nennen. Der Active trägt die kleinere der beiden Batterieversionen (57,7 kWh brutto) im Boden,

was ihm eine Reichweite von 458 Kilometern nach WLTP beschert. Am Schnelllader können alle C-HR+ mit bis zu 150 kW nachgeladen werden.

Für 4000 Euro mehr bekommen Toyota-Kunden den stärkeren (+ 42 kW) C-HR+ als Teamplayer. Die Ausstattung wird um abgedunkelte hintere Scheiben, eine elektrische Heckklappe und eine Anhängelast von 750 kg erweitert, vor allem aber um den großen Akku mit 77 kWh. Mit ihm erhöht sich die Reichweite auf endgültig urlaubstaugliche 607 Kilometer (nach WLTP). Die Spitze steigt auf 160 km/h, was das Reisetempo gegenüber dem Active (maximal 140 km/h) deutlich steigert, wenn der Fahrer will. Beiden Varianten gemeinsam ist der Verbrauch von lediglich 13,4 kWh/100 km (nach WLTP), ein in dieser Klasse guter Wert.

Womit wir beim stärksten C-HR+ angekommen sind. Die 252-kW-Allradvariante gibt es nur als Lounge, sie kostet 8000 Euro mehr als der

WAHL

Das kleine Lenkrad verbessert den Blick auf das informative hochgesetzte Display. Tasten und Touchscreen ergänzen sich bei der Bedienung



Bequeme Sitze schon in der Ausstattung Active, praktischer geteilter Ladeboden und geteilt umlegbare Rücksitzlehne sind immer Serie

Teamplayer. Dafür stürmt sie aber auch in nur 5,2 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo und wird erst bei 180 km/h Höchstgeschwindigkeit abgeregelt. Der Verbrauch beträgt hier 15,5 kWh pro 100 Kilometer, die Reichweite mit dem ebenfalls 77 kWh großen Akku sinkt auf 507 Kilometer. Dafür darf der zweimotorige Lounge maximal 1500 kg ziehen, und an der Wechselstromsäule lädt er mit bis zu 22 kW (Active und Teamplayer: 11 kW).

20-Zoll-Räder und das Dach in schwarzer Kontrastfarbe kennzeichnen den Lounge optisch als Spitzenmodell. Feine Extras wie etwa eine beheizbare Windschutzscheibe, ein automatischer Einparkassistent, eine 360-Grad-Kamera oder die elektrische Sitzverstellung für den Fahrer machen den Umgang mit diesem Modell noch angenehmer, aber eben auch deutlich teurer.

Text: Christian Bangemann



20-Zoll-Räder und schwarzes Dach kommen mit der Toplinie Lounge, die maximal 1500 kg Anhängelast und Allradantrieb bietet

TECHNISCHE DATEN

Toyota C-HR+	Active	Teamplayer	Lounge
Motorbauart/Anzahl	Elektromotor/1	Elektromotor/1	Elektromotor/2
max. Systemleistung kW (PS)	123 (167)	165 (224)	252 (343)
max. Drehmoment Nm	268,6	268,6	v./h. 268,6/169,8
Batteriekap. brutto/netto kWh	57,7/54	77/72	77/72
L × B × H/Radstand mm	4530 × 1870 × 1595/2750		
Gepäckraum l/VDA	416-k.A.		
Kraftübertragung	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0–100 km/h s	8,4	7,3	5,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	140	160	180
WLTP-Verbrauch ges. kWh/100 km	13,4	13,4	15,5
WLTP-Reichweite km	458	607	507
Grundpreis ab Euro	41 990,–	45 990,–	53 990,–

FAZIT

Es ist die Mitte, die in diesem Fall die goldene ist. Als Teamplayer bietet der C-HR+ ein sehr ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis und lässt keine notwendigen Ausstattungsdetails vermissen.



Neue LED-Scheinwerfer mit vertikaler statt diagonaler Innenkante

OPEL ASTRA

Nach vier Jahren gönnt Rüsselsheim seinem Dauerbrenner ein kleines Facelift. Wir testen mit dem PHEV-Antrieb, was sich im Detail getan hat.

Ein treuer Familienfreund war der Astra schon immer – auch als er noch Kadett hieß. Dass er in diesem Test zum Lebensretter werden sollte, hatten wohl weder Opel noch ich als Autor dieser Zeilen vorher auf dem Bingo-Zettel.

Doch der Reihe nach. Ziemlich genau vier Jahre ist es her, dass die Generation L den Wandel vom GM-Produkt zum „PeugeOpel“ vollzog. Doch eine ordentliche Prise Eigenständigkeit haben sie dem Astra gelassen. Auch wenn er auf der EMP2-Plattform von PSA basiert, wird er im Stammwerk in Rüsselsheim gebaut. Und auch im Innenraum zeigt er sich

angenehm vertraut und geradlinig designt. Die Bedienung macht zwar keine immense Freude – das kann man von kaum einem Auto mehr sagen –, aber sie ist mit vielen physischen Tasten ausgestattet und bereitet uns kein größeres Unbehagen. Und das ist heutzutage das größte Lob, das man als Autotester einem Hersteller aussprechen kann.

Im Interieur selbst haben sie kaum etwas verändert. Die beiden Zehn-Zoll-Displays bekamen ein Update samt übersichtlicherer Menüstruktur, die Polster wurden überarbeitet und sollen auf Langstrecken nun weniger schnell im Rücken zwicken.

Können wir bestätigen – auch nach drei Stunden Autobahn sind wir vergleichsweise frisch ausgestiegen.

Die größten Änderungen gab es an der Front, denn hier ist das Opel-Logo neuerdings illuminiert. Und natürlich hat auch der Astra nun ein durchgehendes Leuchtenband – wie ziemlich viele neue Autos. Mit der stilisierten Bügelfalte auf der Haube wird das Lichtspektakel hier aber quasi zum Fadenkreuz mit Opel-Blitz. Die Scheinwerferform an sich bleibt gleich, nur der Übergang zum Mittelteil ist nun vertikal statt wie bisher diagonal unterbrochen. Ein optionales Highlight sind die Intelli-Lux-HD-



310 bis 1236 Liter Stauraum bleiben im Plug-in-Hybrid übrig. Fünfsitzig sind das 112 Liter weniger als bei Hybrid und Diesel



Normal große Erwachsene kommen im Fond gerade so zurecht. Ein Golf hat minimal mehr Platz als der Astra



150 PS leistet der 1,6-Liter-Turbo, 125 PS (92 kW) steuert der E-Motor bei. Ergibt im System kombinierte 196 PS

Fotos: Achim Hartmann

Scheinwerfer, die in der Top-Linie Ultimate Standard sind und für die hier getestete GS-Ausstattung im Paket 1500 Euro kosten. Sie beleuchten die Straße mit 25 600 LED-Elementen pro Seite und blenden den Gegenverkehr kamerabasiert noch präziser aus als herkömmliches Matrixlicht.

Bei den Felgendesigns orientiert sich Opel aber wieder an der eigenen Historie: So heißt das 16-Zoll-Basisrad „Admiral“, die 17-Zoll-Felge im Diamantschliff „Kadett“ und ihr wildestes 18-Zoll-Pendant „Rekord“.

Sehr angenehm abgestimmt

Auf der Anfahrt zur Landstraßenrunde gefällt der Plug-in-Hybrid-Astra mit seinem unaufgeregten Wesen. Das Antriebsduo aus 1,6-Liter-Turbobenziner und Elektromotor hält sich akustisch angenehm zurück, nur unter Volllast und bei hohen Drehzahlen wird der Vierzylinder leicht nötig. Das Siebengang-Doppelkuppelungsgetriebe schaltet und waltet



Das Infodisplay für den Fahrer und der zentrale Touchscreen messen je 10 Zoll

TEST

DATEN UND MESSWERTE

Opel Astra Plug-in-Hybrid GS

Motor

Motorbauart/Zylinder/Aufladung	Reihe/4/Turbo,
Hubraum	1598 cm ³
Leistung	110 kW (150 PS) bei 5500/min
maximales Drehmoment	250 Nm bei 1750/min
Leistung Elektromotor	92 kW
Drehmoment Elektromotor	118 Nm
Systemleistung	144 kW (196 PS)
Systemdrehmoment	360 Nm

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Siebengang-DKG.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Verbundlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (276 mm), Scheibenbremsen hinten (264 mm), Rädergröße 8,0 J x 18, Reifengröße 225/40 R 18 Y, Michelin Pilot Sport 4 S.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen.	
Länge/Breite/Höhe	4374/1860/1472 mm
Radstand	2675 mm
Innenbreite vorn/hinten	1450/1410 mm
Innenhöhe vorn/hinten	1040/945 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	490 mm
Normsitzraum	700 mm
Kofferraum	310–1236 l
Ladekantenhöhe	685 mm
Wendekreis rechts/links	10,9/10,8 m
Leergewicht/Zuladung	1640/480 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	56,6/43,4 %
Anhängelast/gebremst	600/1380 kg
Tankinhalt/Batteriekapazität (brutto)	42 l/17,2 kWh

Fahrleistungen/Fahrwiderstand

Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung	elektrisch/hybridisch
0 – 50 km/h	3,4/2,8 s
0 – 80 km/h	7,7/5,3 s
0 – 100 km/h	11,7/7,4 s
0 – 130 km/h	–/11,7 s
0 – 160 km/h	–/18,1 s
0 – 180 km/h	–/23,8 s
0 – 200 km/h	–/31,7 s
Zwischenspur	
60 – 100/80 – 120 km/h	3,9/4,9 s
Leistungsaufwand bei 130 km/h	28 kW (38 PS)

Bremsweg

aus 100 km/h kalt/warm	35,8/36,0 m
------------------------	-------------

Fahrversuche

Slalom 18 m	67,8 km/h
doppelter Spurwechsel	133,3 km/h

Innengeräusche

bei 80/100/130/160 km/h	63/66/69/72 dB(A)
-------------------------	-------------------

Verbrauch/E-Ladung

ams-Eco/-Pendler/-Sport	5,6/6,8/8,8 l/100 km
Verbrauch hybridisch	6,5 l/100 km
Ladeenergie Vollladung ¹⁾	16,1 kWh
Ladedauer Vollladung ¹⁾	3:45 h:min
Verbrauch ams-Elektrorunde	20,1 kWh/100 km
Testverbr. (Super + Strom) ²⁾	1,5 l + 15,5 kWh/100 km
Reichweite elektrisch/gesamt	80/726 km
CO ₂ -Ausstoß Eco/Test	87/91 g/km
WLTP-Verbrauch komb.	2,2 l + 12,6 kWh/100 km
WLTP-Verbrauch mit leerer Batterie	5,4 l/100 km

Preise³⁾/Kosten

	Euro
Basispreis mit getestetem Antrieb	38 460,-
Grundpreis Testwagen	41 330,-
Testwagenpreis inklusive Extras	46 930,-
Steuer	32,-
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko	430,-/271,-/740,-
Wertverlust/Jahr	6700,-

¹⁾ Messung an Typ 2 (maximal 22 kW möglich);

²⁾ ams-Profil auf Basis Verbrauch hybridisch und Elektroverbrauch bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km, davon 10 000 km Kurzstrecke (maximal 40 km); ³⁾ ohne Förderprämie.



Sehr sicheres Fahrverhalten auf der Landstraße. Mit Lastwechseln geht der Astra routiniert um

harmonisch, über die B-Taste in der Mittelkonsole lässt sich die Rekupe-ration intensivieren. Etwas nörgeln müssen wir dagegen an der Lenkung. Anlenkverhalten und Übersetzung sind zwar frei von Tadel, doch mit ihrer allzu leichtgängigen Art wirkt die Steuerung etwas unmotiviert.

Das Fahrwerk mit seinen konventionellen Dämpfern macht seine Sache sehr ordentlich, federt schnelle Stöße souverän weg und wippt auch auf langen Autobahnwellen nicht unnötig nach. Und da haben wir mal wieder die alte Weisheit: Wer nicht zwingend einen auf sportlich machen muss, findet auch ohne adaptive Dämpfer einen guten Mittelweg. Im Grenzbereich wandert der Astra zunächst in ein leichtes Untersteuern ab, durch einen provozierten Lastwechsel lässt sich das Heck aber wieder präzise in Position lupfen. Kurvenausgangs an einer der beiden Haarnadelkurven auf unserer Teststrecke regelt die Elektronik dem Plug-in zunächst viel Power weg, sobald sie zu viel Schlupf an den Vorderrädern bemerkt, gibt im Anschluss aber schnell wieder Leistung frei,

sodass sich die 196 System-PS effektiv nutzen lassen.

Diese subjektiven Eindrücke bestätigen sich auf den Messfahrten: Die Fahrdynamikversuche durchwedelt der Astra souverän, jederzeit beherrschbar und mit hohem Tempo. Nur die Bremsen dürften für unseren Geschmack einen Tick kraftvoller zubeißen. Um die 36 Meter Weg aus Tempo 100 sind heutzutage allerhöchstens noch akzeptabel.

Bitte stets laden

Im Kostenkapitel macht der geliftete Astra ein paar Punkte gut, denn die Verbrauchswerte passen in die Zeit. Unser Resultat aus Benzin- und Stromverbrauch liegt nahe am WLTP-Wert, auch wenn es etwas mehr auf die elektrische Seite tendiert. Im hybridischen Mittel mit leerem Akku kommen wir auf 6,5 Liter – rund ein Liter mehr, als Opel verspricht. Ein Kuriosum: Nach fünf Tagen mahnt uns der Astra im Display, dass wir doch mal wieder den brutto 17,2 kWh großen Akku aufladen sollten – hat er ja recht, sonst fahren wir nur unnötig Gewicht spazieren.



Großflächige und klar beschriftete Tasten – so mögen wir das



Elegant versteckte Öffnung der Heckklappe über das Opel-Logo



Unter dem Ladeboden bleiben ein paar Fächer für Kleinkram

Ach ja – und ganz zum Schluss müssen wir ja noch die Sache mit dem Lebensretter aufklären. Also: Auf unserer Testrunde in der schwäbischen Land-Idylle gibt es eine markant nach außen hängende Bergab-Rechts, die mit steigender Getreidehöhe immer unübersichtlicher wird. Und genau hier kam der Fahrer eines 40-Tonnners auf die glorreiche Idee, die Kurve von unten entgegenkommend massiv zu schneiden. So hatte ich mitten auf der Straße plötzlich eine weiße Metallwand vor mir. Der Lkw-Fahrer legte eine Vollbremsung hin, doch Platz für ein Auto war auf meiner Spur nicht. Daher musste ich auf den Grünstreifen der Kurveninnenseite ausweichen, missbrauchte den Astra kurz als Rasenmäher und klappte den rechten Spiegel an einem Leitpfosten ein. Wie dieses Ausweichmanöver nach innen in einer Rechtskurve gelingen konnte, ist mir bis heute schleierhaft. Dass ich wenig später meinen 43. Geburtstag feiern konnte, verdanke ich auch den Fahrwerksentwicklern bei Opel.

Text: Alexander Bernt

FAZIT

Ordentlich Platz, ein effizienter Antriebsstrang und genug Leistung und Fahrwerkstalent, um auch mal Spaß zu machen. Der Astra wurde mit dem Update nur noch besser.



- Sicheres und komfortables Fahrverhalten
- Intuitive Bedienung
- Sehr bequeme Sitze
- Stabile Preise
- Ordentliche Reichweite



- Mäßige Bremswerte
- Zu leichtgängige Lenkung
- Wenig individualisierbare Fahrmodi
- Kurze Garantiezeit

Gesamtwertung:

598 Punkte

**auto
motor
sport**

PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Opel Astra
KAROSSERIE		
Raumangebot	(20)	9
Kofferraum	(10)	4
Zuladung	(10)	6
Variabilität	(10)	4
Funktionalität	(20)	10
Instrumente/Anzeigen	(20)	11
Bedienung	(30)	23
Anhängelast	(5)	2
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	5
Qualitätsanmutung	(15)	8
SUMME	(150)	82
SICHERHEIT		
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	9
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	6
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	16
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	8
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	7
Licht	(15)	12
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	10
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	7
Bremspedalgefühl	(5)	3
SUMME	(150)	78
KOMFORT		
Federungskomfort	(30)	18
Sitze vorn	(20)	13
Sitze hinten	(10)	5
Infotainment-Inhalte	(10)	8
autonomes Fahren	(10)	5
Klimatisierung	(10)	5
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4
Geräuscheindruck	(5)	4
SUMME	(100)	62
ANTRIEB		
Laufkultur	(20)	11
Leistungsentfaltung	(30)	14
Getriebe/Rekuperation	(20)	12
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8
Zwischenbeschleunigung	(15)	9
Reichweite	(30)	20
Dauer Energiezufuhr	(20)	20
SUMME	(150)	94
FAHRVERHALTEN		
Fahrspaß	(30)	12
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	15
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	3
Lenkung	(30)	18
Wendekreis	(10)	5
Traktion	(15)	11
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	7
SUMME	(150)	82
Eigenschaftswertung	(700)	398
UMWELT		
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	38
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	17
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	10
Recyclingquote Materialien	(15)	10
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	7
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	16
Reifenverschleiß	(10)	8
Umweltwertung	(150)	111
KOSTEN		
Testwagenpreis	(50)	28
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	16
Wiederverkaufschancen	(10)	5
Festkosten für 5 Jahre	(15)	12
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	8
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	20
Garantie	(10)	0
Kostenwertung	(150)	89
Gesamtwertung	(1000)	598



OPEL MOKKA

Blitz hoch zwei: Nach dem Plug-in-Astra muss sich der elektrische Mokka im Test beweisen.

Im Jahr 2020 markierte die Präsentation des Mokka B einen Wendepunkt für Opel. Er war das erste Modell im Stil der neuen Designlinie mit markantem Vizer-Gesicht und schmalen Rückleuchten. Ob als Verbrenner oder Elektro, der kleine SUV bildet für die Marke einen wichtigen Eckpfeiler im Line-up. Wir testen, wie gut der Mokka, hier als Stromer, nach über fünf Jahren am Markt ist.

Das Gute am Alter? Vielleicht die erlangte Reife. Und die merkt man dem Opel an. Das ganze Auto wirkt solide zusammengebaut, der Innenraum macht seit dem Facelift 2024 einen wertigeren Eindruck mit Dekoreinlagen in Silber (statt kratzerempfindlichem Hochglanzschwarz) und neuem Kunstleder-Lenkrad, das sich angenehm anfasst. Auch das Infotainment gewann in diesem Zug an Güte, ohne jedoch zu begeistern.

Richtig klasse ist hingegen die separate Bedieneinheit für die Klimaanlage mit intuitiv steuerbaren Drehreglern. Die etwas lasch gepolsterten Seriensitze des Testwagens sind für diese Klasse okay, man ist von Opel hier aber Besseres gewohnt. Die optionalen Komfortsitze (im Paket für 650 bis 800 Euro) könnten eine sinnvolle Investition sein. Hinten geht es

recht beengt zu. Unbequem sind hier die tiefen, weit nach vorn reichenden Kopfstützen, die im Nacken gerne mal drücken.

Fährt gut, ist aber zu teuer

Von außen sind dem Mokka sein E-Antrieb (115 kW) und der 51-kWh-Akku (netto) nicht anzusehen – vermutlich der richtige Weg, um Elektro-Skeptiker nicht zu verschrecken. Letzteres dürfte eher der Preis tun, kostet die gefahrene GS-Version doch mindestens 38.990 Euro. Für diese Summe ist wie beim Testwagen noch nicht mal ein Navi mit integrierter Ladeplanung (800 Euro Aufpreis) an Bord – ein Must-have für Stromer.

Sonst macht der E-Mokka einen gelungenen Eindruck. Der Motor entfaltet seine ausreichende Power harmonisch, 18,8 kWh/100 km Testverbrauch gehen in Ordnung, und die ermittelte Reichweite liegt mit 295 km ebenfalls im grünen Bereich für einen City-SUV. Zudem fährt der Opel einfach gut: Das Fahrwerk filtert die meisten Unebenheiten geschmeidig weg, die Lenkung arbeitet angemessen exakt, und die Bremsleistung passt mit 35,9 m aus 100 km/h auch.

Text: Sascha Wölfel

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4150 x 1787 x 1515 mm, Radstand 2561 mm, Kofferraum 310–1060 l, Leergewicht/Zuladung 1535/480 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 195/60 R 18.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchron-Elektromotor, max. Leistung 115 kW (156 PS), max. Drehmoment 260 Nm, Lithium-Ionen-Batterie (NMC), Kapazität brutto/netto 54/51 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	6,1 s
0 – 100 km/h	8,5 s
0 – 120 km/h	11,6 s
0 – 140 km/h	15,9 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	35,9 m
-------------------	--------

Verbrauch¹⁾

ams-Eco	16,4 kWh/100 km
Testverbrauch	18,8 kWh/100 km
Reichweite Eco/Test	339/295 km

Grundpreis²⁾

Opel Mokka Electric GS	38.990 Euro
------------------------	-------------

¹⁾ bei 0° C Außentemperatur

²⁾ ohne Förderprämie

FAZIT



Der Mokka ist ein solide gemachter Mini-SUV mit ansprechendem Komfort, der als Stromer aber viel zu teuer ist. Für den aufgerufenen Preis sollte ein Navi mit Ladeplanung Serie sein.

- + ● Ordentlicher Qualitätseindruck
- Problemlose Bedienung
- Harmonischer E-Antrieb
- Guter Federungskomfort
- ● Wenig Platz im kargen Fond
- Nur B-Modus für Rekuperation
- Navi/Ladeplanung kostet extra
- Ohne Förderung viel zu teuer

Träger Gangwahlhebel, Timer für die Startzeit des Ladevorgangs im Untermenü. Übersichtliches Opel-Cockpit



Fotos: Rossen Gargolov

Das Grüne E-Rezept

Mein Rezept für mehr Gesundheit – persönlich für mich

Mein Arzt hat mir ein **Grünes E-Rezept** ausgestellt. Damit bekomme ich seine Empfehlung für rezeptfreie Arzneimittel direkt aufs Smartphone oder die Gesundheitskarte. Einfach, jederzeit abrufbar mit Beratung in meiner Apotheke vor Ort.

- ✓ **Digital statt Papier – einfach und sicher**
- ✓ **Immer dabei: auf Smartphone oder Gesundheitskarte**
- ✓ **Vertrauen durch ärztliche Empfehlung und Beratung in der Apotheke vor Ort**



Mein Arzt:
empfiehlt.

Meine Apotheke:
weiß Bescheid.

Meine Gesundheit:
profitiert.

**Fragen Sie Ihre Ärztin
oder Ihren Arzt nach
dem Grünen E-Rezept!**



Mehr Infos
finden Sie auf:

pro-gruenes-rezept.de



WIR GEBEN STARTHILFE!

Seit fünf Jahren organisiert auto motor und sport eine breit aufgestellte Sicherheitskampagne, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richtet. Unterstützt wird sie von zahlreichen Unternehmen, denen das Thema **SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR** wichtig ist. In diesem Jahr legen wir einen Schwerpunkt auf den Bereich Fahranfänger und Führerscheinerwerb – inklusive großer Sponsoring-Aktion.

Mobilität muss bezahlbar bleiben. Deswegen verlosen wir mit der Initiative „Pro Führerschein“ und in Kooperation mit unseren Partnern zum 80. Geburtstag von auto motor und sport mindestens zehn Führerschein-Sponsoring im Wert von je 3000 Euro.

Beim Gewinnspiel mitmachen können Leserinnen und Leser ab 16

Jahren mit Wohnsitz in Deutschland. Die Laufzeit des Gewinnspiels endet am 30. November 2026, die Registrierung erfolgt online über den QR-Code auf der rechten Seite. Hier sind auch die vollständigen Teilnahmebedingungen nachzulesen. Dabei sein können aber auch alle, die während der BEST CARS EXPO, die am 10. Juni im Stuttgarter Dorotheenquartier star-

tet, bei unserem Fahrschulsimulator-Truck vorbeischauen.

In der diesjährigen Kampagne widmen wir uns speziell Fahranfängern und ihrer mittlerweile sehr teuren Ausbildung. Dieses Thema ist nun auch in der Politik angekommen. Der zuletzt veröffentlichte Entwurf zur Reform der Fahrausbildung enthält einen umfangreichen Maß-

nahmenkatalog, um den Führerscheinerwerb günstiger zu gestalten. Aber klären wir zunächst einmal, wie wir selbst die Sicherheit für Fähranfänger erhöhen können.

Praxis für mehr Sicherheit

Jeder Führerscheinbesitzer weiß: Sicherheit entsteht durch Fahrpraxis. Dem trägt die aktuelle Ausbildung durch zahlreiche teure Pflichtstunden Rechnung. Zudem ermöglichte der Gesetzgeber, dass schon Führerscheinneulinge ab 17 in Begleitung eines Elternteils am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Das hilft. Die Frage ist, ob man nicht noch einen Schritt weiter geht und das begleitete Fahren schon vor der Führerscheinprüfung freigibt. In Schweden ist das ab 16 erlaubt, offenbar mit Erfolg. Denn das Land hat die ge-

ringsten Unfallzahlen von Fähranfängern in Europa.

Zusammen mit den Unterstützern der Sicherheitskampagne wollen wir in den nächsten Monaten Vorschläge erarbeiten, die sowohl die Ausbildung günstiger als auch das Fahren danach sicherer machen können. Dem können sich dann auch die Fahrlehrerverbände nicht verschließen, die bisher die Vorschläge des Ministers vehement bekämpfen. „Wer Laienausbilder will, bekommt auch Laienfahrer“, tönt es aus diesen Kreisen. Wollen die Verbände wirklich behaupten, nach Ablegen der Fahrprüfung gemäß bisheriger Vorgehensweise sei man ein Profi?

Wir halten das für billige Rhetorik. Viel wichtiger wäre es, wenn sich Verbände, Politik und Betroffene an einen Tisch setzen und Lösungen für

die Probleme erarbeiten würden. Immer wieder in der Diskussion sind auch die hohen Gebühren bei Behörden und Prüfungen. Die Behörden hätte der Staat selbst im Griff, das Prüfungsmonopol für TÜV und DEKRA sorgt automatisch für hohe Preise. Es gibt keinen realistischen Grund, daran festzuhalten. Prüfer kann man zertifizieren, hier ist endlich professionelles Handeln statt Verteidigen von Erbhöfen nötig.

Wichtig für unsere Partner und für uns bleibt: Sicher fahren muss für alle Verkehrsteilnehmer gelten! Ob Radfahrer, Lkw, Motorräder oder Autos: Alle sollten aufeinander Rücksicht nehmen mit dem gemeinsamen Ziel, sicher und gesund nach Hause zu kommen. Von Anfang an.

Text: Michael Pfeiffer



QR-Code scannen

Hier geht's zur Anmeldeseite und zu den Teilnahmebedingungen des Gewinnspiels

Fähranfänger sind die am meisten gefährdete Personengruppe im Verkehr. Und das, obwohl wir in Deutschland eine der aufwendigsten und teuersten Fahrausbildungen der Welt haben. Das muss sich ändern



Sicher fahren
Gerade der Begegnungsverkehr von Auto und Motorrad birgt Risiken. Rücksicht müssen beide nehmen

Rücksicht hat Vorfahrt: die große Verkehrssicherheitsinitiative



Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | BEZAHLBAR



Eine Aktion von

auto motor sport professional AUTO BikeX CARAVANING eurotransport.de FERNFAHRER firmenauto MC/VE MOTORRAD BIKE Pro Mobil ROADBIKE RUNNERS trans aktuell

Unsere Partner



MAC JEANS




SONAX

VREDESTEIN TYRES

DA ROLLT DER JUBEL!

Fotos: Gruppe C, Baldauf, Jens Dralle

Eine wirklich pladdernasse Fahrbahn blieb bei diesem 24h-Rennen die Ausnahme. Spannende Überholmanöver wie hier am Brunnchen nicht



Alleine feiern? Irgendwie doof, oder? Eben. VW bejubelt die 50 Jahre währende Existenz des Golf GTI, auto motor und sport das 80-jährige Jubiläum seiner selbst. Und beide starten gemeinsam beim **24-STUNDEN-RENNEN** auf dem Nürburgring.

Wie jetzt – grün? Weshalb grün? Der VW Golf GTI Clubsport 24h hetzt gerade die Hohe Acht hinauf, der Zweiliter-TSI-Motor entleibt sich im dritten Gang, runterschalten vor dem Rechtsknick in Richtung Hedwighöhe ergibt keinen Sinn, jeder Gangwechsel kostet Zeit, sequenzielles Renngetriebe hin oder her.

Aber weshalb poppt da jetzt das grüne Leuchtsignal in der sternklaren Nacht auf? Habe ich etwa zuvor gelbe Signale übersehen? Dabei habe ich gerade heldenhaft einen BMW M240i und einen Porsche Cayman, vermutlich aus der langsameren V5-Klasse, niedergerungen, bin sehr mit mir zufrieden. Die Überholmanöver würden empfindliche Strafen nach sich ziehen, sollten sie

tatsächlich während einer Gelbphase stattgefunden haben. Zählt zum Rennsport-Basiswissen, die Flaggenkunde. Nachts nehmen die tapferen Streckenposten am Nürburgring Leuchttafeln, die du eigentlich nicht übersehen kannst. Zumal die recht kleinen LED-Zusatzscheinwerfer in der Golf-Front bemerkenswerte Lichtschneisen in die dunkle Eifel schlagen. Wobei – so dunkel ist sie gar nicht, dafür sorgen die Fans. Stolz 352 000 davon will der Veranstalter im Nachhinein gezählt haben, ein nicht unerheblicher Teil davon camppt bereits seit knapp einer Woche am Rand der Strecke, trotz seither Kälte und Nässe.

Beeindruckende Selbstbau-Tribünen stehen am Streckenrand, teils in ebenso beeindruckender Hanglage,

du fürchtest, dass aufgrund des aufgeweichten Bodens Bauwerke und Fahrzeuge in Richtung Strecke rutschen. Na, und auf der Strecke selbst soll es bei diesem 24-Stunden-Rennen auch nicht konstant trocken bleiben, doch zumindest in der Nacht bleibt der Nieselregen aus. Was ein herrlicher Stint, mein zweiter. Okay, die Müdigkeit kriecht schon ein wenig durch die Glieder, drückt auf das Tempo, die Konzentration kommt aber noch mit, und die Linie sitzt eh.

Also stellt es auch weiterhin kein Problem dar, die schnellen Fahrzeuge rechtzeitig im Rückspiegel zu erkennen, zu entscheiden, ob ich auf der Ideallinie bleibe oder per Blinker signalisiere, Platz zu machen. Gilt beides als Option, lernst du jedes Jahr erneut, wenn du beim Deutschen



**WARUM IN DER
NACHT FAHREN
SO BESONDERS
IST? BITTE SEHR!**



Während der Golf im Design von auto motor und sport und Falken Tyre läuft, macht Redakteur Dralle mal Pause auf dem Sitzsack im Team-Lkw



Verst... wer? Auf der Startnummer 10 greift ebenfalls ein Promi ins Steuer: Max Kruse. Rechts wird der Ex-Fußballer gerade im Auto festgeschnallt

Motorsportbund die spezielle Nord-schleifen-Lizenz erwirbst. Da musste auch ein gewisser Max V. aus NL durch, ob nun Formel-1-Weltmeister oder nicht. Ob der ebenfalls gerade im Auto, seinem Mercedes-AMG GT3, sitzt? Keine Ahnung.

Jedenfalls gilt für ihn genauso: Regeln einhalten bei diesem ganz speziellen Rennen auf einer ganz speziellen Strecke. Eine Runde: 25,378 Kilometer lang. Höhenunterschied: über 300 Meter. Auslaufzonen? Nennenswert nur auf dem Grand-Prix-Abschnitt vorhanden.

Mischen possible

Ganze 161 Fahrzeuge waren gemeldet, doch bereits in den Trainings- und Qualifikationsläufen gab's Ausschuss. Die Autos: eine bunte Mischung aus allen Leistungsklassen, von umgebauten Straßenfahrzeugen bis zu von Grund auf als Rennfahrzeuge konzipierten Extremisten.

Mittendrin: der VW Golf GTI Clubsport 24h von Max Kruse Racing. Er orientiert sich am internationalen Tourenwagen-Format namens TCR, startet hier aber in der Klasse SP3T für Fahrzeuge mit Turbomotor bis zwei Liter Hubraum. Das Triebwerk: im Prinzip das des Golf GTI Edition

HWA EVO.R

Die Legende ist zurück

Christian Gebhardt startete bei seinem 20. 24h-Rennen auf dem Nürburgring auf der Hommage an den 190E Evo 2.

Wenn man Testredakteur Christian Gebhardt nach seinem ganz persönlichen Moment beim 24h-Rennen 2026 fragt, dann ist unser Kollege für einen Moment sprachlos. Warum? Weil ihm nach seinem Start mit dem Retro-Rennwagen HWA EVO.R so viele Highlights einfallen. Beispielsweise im legendären Gewusel der Startaufstellung mit den HWA-Vorständen Martin Marx und Gordian von Schöning (siehe Bild), seine Qualifying-Runde auf Slicks im wüsten Eifel-Hagel oder sein Achtrunden-Nachtstint im Rennen von 3.45 Uhr bis ins Morgengrauen. Gemeinsam mit Ex-DTM-Champion Bruno Spengler, dem Norweger Ewald Holstad und dem US-Amerikaner Peter Ludwig landete Gebhardt nach technischen Problemen (Tausch des Lenkgetriebes) auf Platz 98. Viel wichtiger als die Platzierung: Alle drei eingesetzten EVO.R fuhren am Ende gemeinsam über die Ziellinie. Wie geht's mit dem EVO.R weiter? Die drei 24h-Autos wurden bereits für je 1,4 Millionen Euro (netto) verkauft. Für je 895.000 Euro (netto) legt HWA noch einmal 15 Kundensport-Rennwagen des EVO.R auf.





Nur auf den ersten Blick wirkt ein Boxenstopp chaotisch. Kein Chaos im akkurat vorbereiteten Team-Lkw – bis die Fahrer einziehen



Autogrammstunde mit eigenen Karten für den Redakteur, die naturgemäß nur wenig Absatz finden. Denn nebenan wartet das Verstappen-Team

50, das allerdings statt 325 gut 365 PS leistet. Dazu trägt unter anderem eine modifizierte Steuerelektronik bei, aber ebenso die Auslegung auf einen speziellen Kraftstoff mit 103 Oktan, der zu 60 Prozent aus biologischen Rohstoffen besteht und gemeinsam von VW und Shell entwickelt wurde. Deshalb gerät schon ein gewöhnlicher Tankstopp zur kleinen Denksport-Aufgabe, denn die alternativen Kraftstoffe fließen natürlich nicht aus den Zapfhähnen vor den Boxen, die ja von unterschiedlichen Teams belegt werden.

Die sogenannte AT-Tankstelle befindet sich vor dem Eingang der Boxengasse, direkt nachdem die Tempo-60-Zone beginnt. Für uns Fahrer durchaus eine kleine Denksport-Aufgabe. Thorsten Isselbacher, der betreuende Renningenieur der Startnummer 10, hat uns vor dem Start mehrfach eingebläut: „Funkte, wenn ihr in der Einfahrt der Boxengasse seid, dann zählt ihr vor Überfahren der Linie von drei runter, damit ich mit dem Stoppen der Zeit für den Boxenstopp beginnen kann. Dann gleich rechts zum Tankplatz abbiegen, das Auto dort wie besprochen positionieren. Und Bescheid geben, wenn ihr von dort zur Box weiterfahrt.“ Das Ganze mit unverkennbar

hessischem Akzent. „Aschebäscha“ sagt er aber nie, obwohl er raucht. Und was unser Ingenieur zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnt: Es soll im Rennverlauf Probleme mit der Funkverbindung geben. Ahne ich aber natürlich auch noch nicht. Thorsten ist die Prozedur deshalb so wichtig, weil es schon Fahrer gegeben haben soll, die am Abzweig zum Tankplatz vorbeigeeknatter sind. So was aber auch! Bei uns klappt es jedoch im ganzen Rennverlauf reibungslos, selbst in der Phase mit der einseitigen Funkverbindung. Profis am Werk.

Bremsen? Überbewertet!

Dafür hadern gleich zu Rennbeginn alle drei von Max Kruse Racing eingesetzten Gölfe mit einem bislang noch nicht aufgetretenen Bremsproblem. Als es nach schier unendlichen zwei Stunden restlos behoben ist, meldet sich Fahrerkollege Matthias Wasel mit erheblichen Rückenproblemen für den Rest des Rennens ab – er konnte gerade mal einen einzigen Stint absolvieren.

Bleiben also a) Fußball- und Poker-Profi sowie Rennstall-Besitzer Max Kruse, b) der Schweizer Auto-Enthusiast und „Ich fahr alles, was eine Startnummer auf der Tür hat“-Held Christoph Lenz und c) ich als offizi-

Der frühe Vogel weiß Bescheid.

Deutschland
am Morgen —

Mit uns starten Sie gut
informiert in den Tag.

ntv

R T L

Montag bis Freitag
ab 6:00 Live!

Volkswagen-Prominenz in der Startaufstellung: Oliver Blume, Andreas Krepp, Thomas Schäfer. Rechts: Einmal alles frisch machen, bitte! Routine-Boxenstopp



Der McLaren im Schumi-F1-Design bleibt nur kurz hinter dem Golf. Teamchef und Rekord-Fahrer Benny Leuchter (rechts) unterschreibt alles und jeden



BMW M240i RACING CUP

Zurück zu den Wurzeln

Einst war der M240i das Fahrschulauto für Motorsport-Redakteur Michael Bräutigam. Nun ging es über 24 Stunden.

So schnell kann's vorbei sein. Oder eben doch gerade so gut gehen. Schon bei der ersten Überwindung durch den führenden grünen Abt-Lambo trifft dieser ausgangs des Karussells den weiß-blauen BMW des Teams Giti Tires Motorsport by WS-Racing aufs rechte Vorderrad. Das Lenkrad steht danach auf halb acht oder besser gesagt: elf Uhr.

Ansonsten läuft die 24h-Hatz, die mit gefühlten elf Grad Vorspur an der Vorderach-

se zu Ende gebracht wird, ohne weitere Berührungen oder technische Probleme ab. Bräutigam bei seinem dritten 24h-Start und seine drei Teamkollegen – allesamt Ersttäter beim Klassiker – pilotieren ihr etwas krummes Auto behutsam auf Platz 68 ins Ziel. Vor vier Jahren verschaffte der M240i Bräutigam den „großen“ Nordschleife-Führerschein (Permit). Nun brachte er ihn auch sicher zum dritten 24h-Finish.

eller Rennfahrer-Darsteller von auto motor und sport. Und wir genießen es. Jede Runde, jeden Kilometer, wollen unbedingt ankommen, mehr ist jetzt eh nicht mehr drin. Obwohl der Golf richtig Tempo macht, ob nun trotz oder wegen uns am Steuer.

Der nur 1,2 Tonnen schwere Kompakte fegt mit immensem Vorderachs-Biss um die zahlreichen Kurven, obwohl Teamchef und Rekordfahrer Benjamin Leuchter der Nummer 10 ein eher konservatives Set-up verordnet hat, damit uns das Heck nicht überrascht. Fällt eh schwer, die Hinterreifen warm zu bekommen, gerade in der Nacht bei Temperaturen kaum jenseits der fünf Grad Celsius. Merke ich, als ich womöglich etwas zu motiviert in die Kallenhard-Rechts einbiege und der Golf mit seinem mächtigen Heckflügel die Botanik am linken Fahrbahnrand grüßt. In der Müllenbach-Schleife soll mir die Fuhre ebenfalls noch mal quer kommen, sie rutscht allerdings nie völlig aus dem Bild.

Ankommen. Einfach ankommen. Endlich mal wieder ein 24er zu Ende fahren, eines ohne Wetter-Unterbrechung und ohne Stromausfall. Eines, auf das noch mehr Menschen schauen als sonst, weil Max Verstappen mitfährt. Sein Team und er werkeln in der Box neben uns, weshalb die



Security-Mitarbeiter auch den Weg für die Max-Kruse-Truppe freihalten müssen. Die Fans versuchen immer wieder, zumindest einen Blick auf, vielleicht sogar ein Selfie mit dem Superstar zu kriegen. Gelingt kaum jemandem.

Und dennoch bleibt die Stimmung entspannt, selbst bei der offiziellen Autogrammstunde am Freitag vor dem Rennen. Zu der kommt Formel-1-Max auf Bitten des Veranstalters eh nicht, zu groß das Sicherheitsrisiko. Dennoch hoffen viele Zuschauer auf einen Auftritt, drücken sich dicht an dicht an der Reihe von Biergarnituren entlang, an denen alle anderen Fahrer brav Autogramme schreiben.

Unser Max, eigentlich ebenfalls reichlich prominent, stellt sich auf den Tisch, bietet sich den Fans als

Verstappen-Ersatz an – die johlen. Selbst ich bekomme eigene Autogrammkarten, ein paar Zuschauer wollen eine, womöglich aus Mitleid. Immerhin bin ich bis hierher gekommen. Hätte auch anders ausgehen können, da mich der „Zufallsgenerator“ des DMSB für eine Lizenz-Nachprüfung ausgewählt hatte.

Wie beim Abitur

TÜV-Tower, 1. Stock, Büro 9, zwischen 16 und 20 Uhr. Drei Versuche, wenn keiner glückt, kein Rennen. Aufregung wie vor dem Abitur. Weshalb die Anführungszeichen beim Zufallsgenerator? Weil er mich gewählt bei jedem 24er auswählt. Treffe vor der Tür Porsche-Profi Bastian Buus, drinnen schwitzen schon ein paar Kollegen. Habe Bastian mal bei

einem Tracktest kennengelernt, wir plauderten über seine Heimat Dänemark. Sage ihm, dass ich mich immer noch über seinen Spruch beöfmele, dass der schönste Tag in Dänemark der Sommer sei. Er grinst, überlegt kurz, sagt: „Dieses Jahr ist der Tag noch nicht gekommen.“ Draußen nieselt es gerade wieder leicht. Wir bestehen beide.

Ob der junge Däne jetzt, in der Rennnacht, auch gerade am Lenkrad kurbelt? Keine Ahnung. Versuche auszublenzen, ob ich erneut einen Regelverstoß begangen haben. War da nun gelb oder nicht? Will wieder in meinen Rhythmus kommen, den Golf und die Strecke genießen. Hier und da blitzt ein Lagerfeuer zu mir durch, hier und da blitzt es blau im Rückspiegel, hier und da blitzen



**DRINNEN: TANK-
UND GURT-CHECK
BEI 240 KM/H.
AUSSEN: ROMANTIK**



Obwohl der Abschnitt Wehrseifen als der langsamste gilt, heißt das nicht, dass hier nicht auch gekämpft wird

meine Fernscheinwerfer, wenn ich den sogenannten High-Beam-Button betätige. Will ja durchaus auch mal schnell an irgendjemandem vorbei.

Irgendwann gegen drei Uhr in der Früh fahre ich an die Box, halte mich an die Prozedur, übergebe an Max. Der hat am Abend schon tapfer einen Doppelstint hinter sich gebracht, doch jetzt kommen wir mit Einzelstints durch das Rennen, jeweils rund 90 Minuten lang. Ich bin platt, versuche, im Team-Truck ein bisschen Schlaf zu finden.

Gegen 6.30 Uhr geht's wieder ins Auto, ich übernehme von Christoph, hurra, wir fahren noch. In die aufgehende Sonne, trotz Kälte. Okay, es wird auch wieder nieseln, jedoch nie so stark, dass sich Regenreifen loh-

nen. Habe dennoch Schiss, mit Slicks auszurutschen, doch was soll's – die anderen halten ja auch drauf. Die Konzentration schreit seltsamerweise wieder ganz laut „Hier“, ich fühle mich erstaunlich fit.

Durch den Teile-Friedhof

Wir fahren einfach durch. Im letzten Stint um die Mittagszeit erlange ich kurzzeitig größere TV-Präsenz, als dem linken Vorderreifen die Luft ausgeht. Vermutlich steckte da doch ein Trümmerteil jenes Aston Martin Van-tage GT3 drin, der sich vor mir auf der Döttinger Höhe krachend in die Leitplanke verabschiedet hat.

Es gelingt mir, dem britischen Teilefriedhof noch halbwegs manierlich auszuweichen. Nur die Funkver-

bindung zur Box ist jetzt endgültig weg, weshalb ich dort unangemeldet mit dem Plattfuß auftauche. Thorsten, Fernando und Max (ja, noch einer) regeln dennoch alles fix, ich bringe meinen Stint zu Ende.

Komme dabei natürlich wieder an der Hohen Acht vorbei. Es stellt sich heraus: Das grüne Licht aus der Nacht ist eine grün beleuchtete Darstellung der Nordschleife, kein Signal der Streckenposten. Die schwarz-weiß karierte Flagge natürlich schon, nach 118 gefahrenen Runden, die schnellste davon in 9:17,309 Minuten. Der Golf mit der Startnummer 10 kommt als 84. von 111 gewerteten Fahrzeugen ins Ziel.

Text: Jens Dralle

Vier Fahrer (v.l.n.r.: Kruse, Lenz, Wasel, Dralle), die ins Ziel kommen wollen. Tatsächlich sieht die Startnummer 10 die schwarz-weiß karierte Flagge



Alles für Automobil-Enthusiasten

AUTO DER WOCHE



Ferrari SF90 Spider, 689.000 €, MwSt. ausweisbar, 735 kW (1000 PS), green jewel glossy, nero, EZ 04/2023, 700 km, 1 Vorbesitzer, Bremssättel in nero, Atelier-Fahrzeug, Assetto Fiorano, Karbon-Schalensitz, Scuderia Ferrari Embleme, Frontspoiler in Karbon, Schweller in Karbon, seitliche Lufteinlässe in Karbon, Heckdiffusor in Karbon, Motorabdeckung in Karbon, Fahrerzone Karbon mit LED's, JBL HiFi System, Sonderlackierung, lackierter Streifen. Bei Interesse erreichen Sie uns unter 05 61 511 97 40, Jens Wiegand oder per E-Mail j.wiegand@ferrari-eberlein.de. Eberlein Automobile GmbH – Official Ferrari Dealer, Leipziger Straße 282–286, 34123 Kassel. Weitere Fahrzeuge unter: www.ferrari-kassel.de

3 TOP-ANGEBOTE



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, erstes Leder, deutsche Erstauslieferung, € 228.500,-, Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, swiss-cargold.com, +41(0)717573 700 H



Z8 Roadster, 08/2000, 78.600 km, 2. Hd., dt. Fzg. Scheckheft, Performance-Paket, perfekt original, 199.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63804



Mercedes Benz G 350 Cabrio, G-Cabrio in Neuzustand! Aus erster Hand, von Privat, 12.079 km, 155 kW (211 PS), Diesel, silber, Klima, braunes Leder, Preis auf Anfrage. Chiffre 3708960 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63797

So verkaufen Sie Ihr Auto



Unsere Print- und Online-Kombi macht es einfach! Selbst buchen auf <https://buchung.auto-motor-und-sport.de> oder kontaktieren Sie unser Team unter Tel. 0711/182-188, E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de. Jetzt QR-Code scannen.

So finden Sie Ihr Traumauto

Entdecken Sie auf den nächsten Seiten eine exklusive Auswahl an Traumfahrzeugen und lassen Sie sich inspirieren. Noch mehr Angebote finden Sie täglich aktualisiert unter: <https://marktplatz.auto-motor-und-sport.de>. Jetzt QR-Code scannen.



Alfa Romeo



1962 Alfa Romeo Giulia Spider 1600 Velloce, restauriert, sehr gepflegt € 57.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin



1980 Aston Martin V8 Volante, Wiederaufbau in Vantage Spezifikation von AM Spezialist € 247.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Audi

R8 mit Schaltung gesucht, 0171-4167106 H

Bentley



1929 Bentley 6 1/2 Litre Speed Six, FIVA Pass, Technisch revidiert, € 360.000,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, www.swisscargold.com H



BENTLEY

BENTLEY STUTTGART

Verkaufen
Sie
uns
Ihren
BENTLEY
ab
Baujahr
2018

Gohm Sportwagen GmbH
Graf Zeppelin Platz 1
71034 Böblingen
Stephan Graef
Tel. 07031/2055-119
stephan.graef@gohm.de
www.bentleystuttgart.com

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

BMW



Wir SUCHEN automobile Legenden BMW 507: alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



Anhängerkupplungen für alle BMW.
Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298,
www.kupplung-vor-ort.com H



2002/03 BMW Alpina Roadster V8, in Cargold Qualität mit allen Belegen... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Wir SUCHEN automobile Legenden BMW Z8: alle Farben, max. 30.000 km, nur Top-Zustand, keine US-Importe! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



BMW Individual Z8. Zweifarbig BMW Individual Sonderlackierung in Stratusgrau / Elfenbein, 1 von nur 11 Exemplaren mit dieser Sonderlackierung, deutsche Erstauslieferung, Hardtop und sämtliches BMW-Zubehör vorhanden, lückenloses Scheckheft, 34.700 km, Achtzylinder mit 400 PS/294 kW, 0-100 km/h in 4,7 s, Preis: 348.000,00 Euro (Angebot freibleibend), Axel Schütte Fine Cars e. K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, Tel. 05202/72000, info@axelschuetzte.de, www.axelschuetzte.de H



Z8 Roadster, 08/2000, 78.600 km, 2. Hd., dt. Fzg., Scheckheft, Performance-Paket, perfekt original, 199.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshausen Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63804

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Bugatti



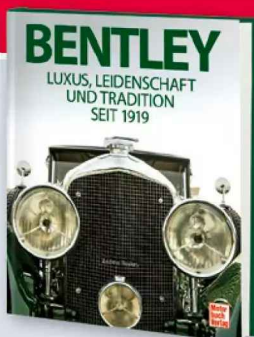
1937 Bugatti Type 57 Stelvio, Matching Numbers, dokumentiert, Concours Level restauriert, € 675.500,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, www.swiss-cargold.com, Tel. +41 (0) 71 7573 700 H

BUCHTIPP!

Andrew Noakes
Bentley
Luxus, Leidenschaft
und Tradition seit 1919

Bentley steht für legendäre Autos und moderne Klassiker. Die gesamte Bentley-Geschichte nach finanziellen Schwierigkeiten der Rettung durch Rolls-Royce und den Aufschwung in den 80er-Jahren unter dem Dach von VW wiedergegeben.

224 Seiten, 200 Abb., 24,8 x 30,5 cm
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04198-1



Erhältlich im Fachhandel oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE



www.facebook.com/MotorbuchVerlag

BUCHTIPP!

René Staud/Halwart Schrader
BMW Klassiker – Best of René Staud

Automobilfotograf René Staud beschreibt seine persönliche Beziehung zu den Automobilikonen von BMW und öffnet seine Archive für einen Streifzug durch sein Werk – anhand von über 200 teils großformatigen Bildern und vielen wissenswerten Informationen zu den abgebildeten Modellen.

240 Seiten, 200 Abb., 23 x 26,5 cm
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04364-0



Erhältlich im Fachhandel oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE



www.facebook.com/MotorbuchVerlag

Ferrari



2012/17 Ferrari F12 oder F12 Tdf, geringe Laufleistung / Top-Zustand, für Sammlung... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 458 Speciale / Aperta: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



1970 Ferrari 365 GT 2+2 Queen Mary, sehr schönes Fahrzeug aus Sammlung € 196.500,- Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari F355 GTB & GTS: alle Farben, Hand-Schalter, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



1987/92 Ferrari F40, dokumentiertes Fahrzeug mit guter Historie ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 360 Challenge Stradale: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

430 Scuderia gesucht. 0171-4167106 H



1966/68 Ferrari 330 GTC/GTS, mit dok. Historie und im guten Zustand ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Dino GT4 208, 1975, 66.700 km, H-Kennz., Klima, 45.000,- € invest., Bestzustand, 66.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63803



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 288 GTO, F40, F50, Enzo: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

**GESUCHT.
GEFUNDEN.
GEKAUFT.**

marktplatz.auto-motor-und-sport.de



Ferrari 488 Spider, 1/1 Tailor made collection "Stirling Moss", Bj. 2017, 160 km, kein Wartungsstau. Osnabrück rama57@gmx.de, Tel. 0151/68444715



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 599 GTO / SA Aperta: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

360 Challenge Stradale ges. 0171-4167106 H



Wir suchen 430 Scuderia / 458 Speciale / 488 Pista, nur perfekter Zustand und geringe Laufleistung! hps@s-u-l.de H

328 GTS, nicht in rot, ges. 0171-4167106 H



2013/15 Ferrari 458 Speciale oder 488 Pista, nur perfekt! Für Sammlung gesucht... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H

70th Anniversary (Calif. T / 488 GTB) gesucht. Tel. 0171-4167106 H



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari 550 Maranello: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari F430 Scuderia / 16 M: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



Ferrari 458 Italia, EZ 11/01/2010. Verkaufe meinen vorletzten Verbrenner, vielleicht ein Sammlerstück: Letzter Hochdrehzahl Sauger von Ferrari, höchstdrehender Serien V8 aller Zeiten: 9.500, letztes Pininfarina Design, klassisch ausgestattet, 1. Hand, 70000 km, jeder km ein einzigartiges Erlebnis! Preis VB 180.000,- €. Tel. 49 173 3537005



Wir SUCHEN automobile Legenden Ferrari F12 TDF: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

Ford



Wir SUCHEN automobile Legenden Ford GT: Bj. 2004-2006, alle Farben, europäische Erstausslieferung, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

Arden



Jaguar F-Type - Arden Manufaktur bietet Leistungssteigerungen bis 703 PS, Fahrwerke, Bremsanlagen und Aerodynamikteile für den F-Type sowie weiteres Zubehör in unserem Shop. Arden Jaguar Krefeld, arden.de, Tel. 02151 37230 H

PREMIUM-INSERTAT



BRABUS

BRABUS GmbH
Brabus-Allee
D-46240 Bottrop
Telefon 02041 777-0
www.brabus.com

BRABUS 600-auf Basis Range Rover 530 LWB

• Bj. 2025 • km • Farbe santorini schwarz • € 299.900,- • MwSt. auswb. ✓

Autobiografie, 8 Zyl., 600 PS, BRABUS SportXtra Tiefer-setter, BRABUS Monoblock ZV 24" Platinum Edition, Verbr./l/100 km, innero.19,5/außero.9,5, komb.11,6, CO2-komb.263g/km, CO-KL.G. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com

Land Rover



Range Rover Classic 2.5 tdi, 1992, H-Kennz., tuscanblue/ Stoff/Leder creme/blau, 5-Gg., restauriert, 39.900,- €, AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshausen Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63805

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

GESUCHT. GEFUNDEN. GEKAUFT.



marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Mercedes



1957 Mercedes-Benz 300 SL Roadster, „Matching Numbers“ - Motor, Body-off-Restaurierung durch renommierten Betrieb, alle Arbeiten sind hervorragend dokumentiert, Originalfarbe (DB 608) wie bei Auslieferung, Auslieferungsort Mercedes-Benz Niederlassung Düsseldorf, ein Echtheitszertifikat inklusive Materialanalyse des TÜV-Rheinland liegt vor. Axel Schütte Fine Cars e. K., Rudolf-Diesel-Straße 3-9, T. 05202/72000, info@axelschuetzte.de, www.axelschuetzte.de H



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé (W119), EZ 1970, 147 kW, 8-Zylinder, Automatikgetriebe mit Lenkradschaltung, Lederausstattung rot, elektr. Schiebedach, 82.500,- €. 86633 Neuburg, Mail: gabireitberger@aol.com



Wir SUCHEN automobile Legenden Mercedes-Benz 300 SL Roadster: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



1987 Mercedes 560 SEC, 300 PS ohne KAT, Jahrzehnte in Familienbesitz € 48.900,-, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Wir suchen SLS AMG, nur perfekter Zustand und geringe Laufleistung ! hps@s-u-l.de H

ERFOLGREICHE HÄNDLER INSERIEREN HIER!

VERKAUFEN SIE IHRE GEBRAUCHTEN MIT UNSERER PRINT & ONLINE-KOMBI FÜR HÄNDLER.

PROFITIEREN SIE VON DER ERFAHRUNG ANDERER HÄNDLER, DIE SCHON MIT ERFOLG TEILGENOMMEN HABEN:

BRABUS



Seit über 40 Jahren arbeiten wir erfolgreich mit der Motor Presse Stuttgart für die Vermarktung unserer High Performance Automobile zusammen. Die innovative Kombination von Digital und Print überzeugte uns schon im Jahr 2016 und das hat sich bis heute nicht geändert. Wir freuen uns auf viele weitere Jahre. Vielen Dank!

BRABUS 900 auf Basis Mercedes-Maybach GLS 600 | Verbrauch innerorts: 16,2 l/100 km, außerorts: 9,5 l/100 km, kombiniert: 11,9 l/100 km, CO₂ Emissionen: 273,5 g/km, Energieeffizienzklasse D.

BRABUS GmbH • Brabus-Allee • 46240 Bottrop • (0) 2041 777-0 • info@brabus.com • www.brabus.com



PRINT



ONLINE

3,2 Mio.*
Leser pro Monat

4,71 Mio.**
Unique User pro Monat

- Kaufkräftige, Auto-interessierte Premium-Zielgruppe
- Glaubwürdige und Auto-affine Umfeldler
- Einfache Anzeigenschaltung in Print & Online
- Händler-Pakete mit allen Fahrzeugen in Online und ausgewählten Highlights in Print

Kontakt: 0711 182-1647, haendler@motorpresse.de.

*AWA 2022 / 2 Schaltungen 3,20 Mio, **AGOF digital facts 2023 / 0 Monat Jan. 2023 – März, 2023 4,71 Mio.



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, erstes Leder, deutsche Erstauslieferung, € 228.500,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, swiss-cargold.com, +41(0)717573 700 H



1959 Mercedes 190 SL, deutsche Erstauslieferung, 2 Vorbesitzer, schwarz/Leder cognac € 89.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

**GESUCHT.
GEFUNDEN.
GEKAUFT.**

marktplatz.auto-motor-und-sport.de



1954/57 Mercedes 300 SL Flügeltürer, mit Historie, für Sammlung gesucht... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. **WIR KAUFEN AN!** Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63823



2010/14 Mercedes SLS AMG Coupé, bis 30.000 km, gute Farbe und Ausstattung... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Mercedes-Benz 280 SE Cabrio (W111), Erstzulassung 1969, 118 kW, 6-Zylinder, Viergang-Automatikgetriebe, Lederausstattung, Servolenkung, 148.500,- €, 86633 Neuburg, Mail: gabriele.reitberger@mayrbau.de



Wir SUCHEN automobile Legenden Mercedes-Benz 300 SL Coupé: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



1969 Mercedes 280 SE 3.5 Werkscabriolet, 1. Hand! Fantastisch original € 225.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Mercedes Benz G 350 Cabrio, G-Cabrio in Neuzustand! Aus erster Hand, von Privat. 12.079 km, 155 kW (211 PS), Diesel, silber, Klima, braunes Leder, Preis auf Anfrage. Chiffre 3708960

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63797



1937 Mercedes 540K Sport Cabriolet A, eines von 32, Ex Prinz Bernhard der NL, Preis auf Anfrage. **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, www.swiss-cargold.com, Tel. +41 (0) 71 7573 700 H



Mercedes-Benz 350 SLC, Scheckheft gepflegt bei Mercedes-Benz, 1. Lack, 1. Unterbodenschutz, EZ 7/1973, met. grün, Velours Sitze grün, 156641 km, 200 PS / 147 kW, Automatik-Getriebe, Originalzustand, Becker Radio, Alu Barock Felgen, original Mappe, Unterlagen Scheckheft vorhanden. Tel. 07432-9803720



1957 Mercedes-Benz 300 SL Roadster, komplette Motorüberholung vom Mercedes-Benz Classic Center, Full Matching Numbers, Matching Colours, Koffersatz, seit 17 Jahren in letzter Hand, Preis: 1.160.000,- € (Angebot freibleibend). Axel Schütte Fine Cars e. K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, T. 05202/72000, info@axelschuetzte.de, www.axelschuetzte.de H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

MG



TF TF1500, Bj. 7/1955, 1850 km, 47 kW (64 PS), grün British Racing Green, 2 Besitzer, 4 Zylinder, LHD, H-Kennzeichen, Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, 38.600,- €, 70794 Filderstadt, Tel. 0176/61976550

mehr: motor-klassik.de Nr. 63818

Peugeot



Peugeot 203 Berlina, Bj. 1949, frühe Erstserie, 1.290 cm³, 4 Zylinder, ca. 42 PS, 4-Gang Lenkradschaltung, selbsttragende Karosserie, bordeauxrot, beige Stoffausstattung, Erstserien-Merkmale (mittiger Tacho, kleines Heckfenster), Schweizer FSA-Veteranenfahrzeug Kat. A, Mille Miglia fähig. 21465 Wertorf bei Hamburg, Tel. 0171/3319610

mehr: motor-klassik.de Nr. 63799

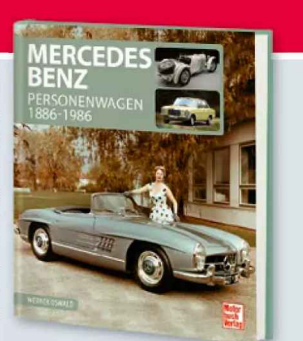
BUCHTIPP!

Werner Oswald
Mercedes-Benz

Personenwagen 1886-1986

Eine umfassende Typologie aller Mercedes-Benz-Personenwagen, die seit dem 22. Dezember 1900 von der Daimler-Motoren-Gesellschaft ausgeliefert wurden.

584 Seiten, 840 Abb., 23 x 26,5 cm
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04128-8



Erhältlich im Fachhandel oder unter
www.MOTORBUCH-VERSAND.DE

www.facebook.com/MotorbuchVerlag

Porsche



Wir SUCHEN automobile Legenden
Porsche 964 Turbo 3.6: alle Farben,
max. 50.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



2003/06 Porsche Carrera GT, deutsche
Erstausslieferung mit Dokumenta-
tion... Haben Sie ihn? Wir suchen
danach! Swiss Cargold Collection
GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451
Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Porsche 993 Turbo: alle Farben,
max. 50.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Porsche Carrera GT: alle Farben,
max. 30.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



991.2 Turbo Coupé, EZ 06/2018, 62.900
km, 397 kW (540 PS), tiefschwarz, Leder
schwarz, Topausstattung, 2. dt. Hd., Ap-
proved-Garantie, 133.900,- € Inzahlung mögl.,
+ 15 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL,
Thomas Franz, Wolftrats-
hauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel.
089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63806

WIR SUCHEN IHREN GEFLEGTEN
SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN
OLDTIMER, Sofortankauf oder Kom-
mission in Bestlage München-Süd,
AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ,
Wolftratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn,
Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de H
www.autosalon-isartal.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Porsche 996 GT3 RS:
max. 20.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



1974/89 Porsche 911 Turbo, perfekt re-
stauriert oder 1A original, kein US-
Fahrzeug... Haben Sie ihn? Wir suchen
danach! Swiss Cargold Collection
GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451
Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Porsche 964 RS: alle Farben,
max. 50.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

Boxster Spyder PTS ges. 0171-4167106 H



Wir suchen 996/997/991/992 GT3 / RS
GT2 / RS, nur perfekter Zustand und
geringe Laufleistung ! hps@u-l.de H




930 turbo, 1989, 5-Gg., rot, Leder beige,
matching numbers, Motor überholt, un-
fallfrei, SD, Klima, gr. Service neu,
159.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSA-
LON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftrats-
hauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel.
089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63808



Wir SUCHEN automobile Legenden
Porsche 997 GT3 / RS (MK 1 & 2):
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H

996 / 997 Cup gesucht, 0171-4167106 H



2020/21 Porsche 911 Targa 4S Heritage
Edition, mit Wartungsnachweisen... Haben
Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH,
Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern,
Tel. +41 (0) 71 757 3700 H

Replica



Spyder Devin Monza SS V8, 4-Gang
Getriebe Borg Warner Alu, Bj. 7/1958,
10.000 mls, 300 PS, H-Kennzeichen,
Holzlenk, Leder, Doku / Bilder &
WGUA vorhanden, VB 169.500,- €.
Eder, Tel. 01728577590

VW



1943 VW Typ 87 Kommandeurswagen,
authentischer Neuaufbau auf Allradchas-
sis, € 110.000,-, Swiss Cargold Collection
GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriess-
ern, www.swiss-cargold.com,
Tel. +41 (0) 71 7573 700 H



VW T3 - LLE 2480 Limited Last Edition,
Bj. 06/1992, 1,6 TD, 51 kW (69 PS), 3. Hd.,
orig. 86.970 km, original, ungeschweißt,
rostfrei, nach 16 Jahren Winterschlaf in
2022 reaktiviert, H-Kennzeichen, Classic-
Data Zustandsnote 2+, Preis auf Anfrage,
25826 Sankt Peter-Ording, 0174/3077433

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab
40,- € Tel. 0221/9712233,
www.autoleder-service.de H

Zubehör



Lebensdauer von Bleibatterien (PKW,
LKW, Solar, Elektrostapler) verdoppeln
und mehr. Defekt geglaubte Batterien er-
halten sich, lieferbar in 6,12,24,48 und 80 V.
Tel. 0681-992740, www.novitec.de

BUCHTIPP!

Jürgen Gaßner
Porsche
Restaurierung von
Serien- und Rennfahrzeugen
Die technischen Möglichkeiten des
Restaurierungsprozesses am
Beispiel legendärer Porsche Serien-
und Rennfahrzeuge detailliert
beschrieben.
336 Seiten, 469 Abb., 23 x 26,5 cm
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-03911-7



Erhältlich im Fachhandel oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE



www.facebook.com/MotorbuchVerlag

EVENTS

VERANSTALTUNGEN FÜR AUTOFANS



Scannen Sie den
QR-Code
für weitere
Informationen



**Nürburgring:
einmal die
Grand-Prix-
Strecke und die
Nordschleife
mit dem
eigenen
Fahrzeug
befahren**



Fotos: Motor Presse Stuttgart

BELMOT OLDTIMER-GRAND-PRIX AM NÜRBURGRING

Der Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring zählt seit Jahrzehnten zu den großen Fixpunkten im europäischen Klassiker-Kalender. Wenn in der Eifel die Motoren angelassen werden, geht es nicht nur um Rennsport, sondern um die besondere Atmosphäre eines Wochenendes, an dem Benzingeruch und Zeitgeschichte zusammenfinden. Auf der Strecke liefern sich Tourenwagen, Sportprototypen und Formel-Rennwagen packende Duelle.

Ein besonderer Höhepunkt ist der Lesercorso der Zeitschrift Motor Klassik am 8. und 9. August. Hier rückt das Publikum ins Zentrum des Geschehens: Leserinnen und Leser bringen ihre Klassiker bis Baujahr 2006 an den Ring und werden Teil der Bühne Oldtimer-Grand-Prix. Vom liebevoll erhaltenen Alltagsklassiker über zeitgenössisch restaurierte Sportwagen bis hin zu seltenen Exoten ist alles dabei.

Der Corso ist so vielfältig wie die Szene selbst. Wer mitfährt, erlebt den Nürburgring aus einer Perspektive, die sonst Aktiven vorbehalten ist. Einmal geht es am Samstag über die Grand-Prix-Strecke und einmal am Sonntag über die legendäre Nordschleife. Die Startgebühr pro Fahrzeug beträgt 359 Euro und beinhaltet einen Parkplatz auf dem Gelände, zwei Wochenendtickets und zwei Rennpullover.

Termin: 8. und 9. August

Infos und Anmeldung über:

Motor Presse Stuttgart

Telefon: 0711/182-1977

E-Mail: info@actionteam.de

Online: www.event.motorpresse.de/auto/specials/

NEWSLETTER **JETZT ABONNIEREN**

Der neue action team-Newsletter der Motor Presse Stuttgart: Nicht nur Motorrad-Fernreisen, Alpentouren und Trainings auf Rennstrecken und/oder offroad, sondern auch Rallyes mit Klassikern, Autotrainings und -reisen sowie Sport- und Lifestyle-Events – nie war das Angebot so vielfältig, abwechslungsreich und spannend. Den Newsletter erhalten Sie unter folgender Adresse: www.motorpresse.de/newsletter





Anlass für Diskussionen: das Design des BMW iX3 und seine technischen Qualitäten im Test

„MIR GEFÄLLT DAS SÜSSE KLEINE NIERCHEN“

Vergleichstest Audi Q6 e-tron, BMW iX3, Mercedes GLC EQ, Porsche Macan, Heft 12/2026, Seite 40

Ich kann mir nicht vorstellen, was man als Designer einwerfen musste, um so ein Monstermaul von Kühlergrill zu malen, wie es bei BMW in den letzten Jahren üblich war. Kleinwagenfahrer, die so ein Trumm im Rückspiegel auf sich zukommen sehen, müssen fürchten, einfach verschlungen zu werden. Und nun die Wende: Der BMW iX3 hat es wieder, das süße kleine Nierchen, wie es einst die unvergessenen Automobile der Nullzweier-Reihe zierte. Kann einer sagen, was er will, mir gefällt's!

HEINZ FISCHER, PER E-MAIL

Obwohl ich überzeugter BMW-Fahrer bin, kann ich den dritten Platz des iX3 nach meinen bisherigen Erfahrungen mit diesem Auto gut nachvollziehen. Optisch ist er ein gelungenes und modernes Fahrzeug, und auch das technische Konzept wirkt spannend und mutig. Gerade deshalb fallen einige Schwächen umso stärker auf. Ihre Kritik an den sehr schlecht erkennbaren hinteren Blinkern kann ich nur bestätigen. Dazu kommen eine für BMW untypisch harte Federung sowie ein trotz zweier Elektromotoren wenig emotionales Fahrverhalten. Das BMW-typische Gefühl, mit dem xDrive förmlich auf der Straße zu kleben, stellt sich beim iX3 deutlich weniger ein. Auch die elektrisch ausfahrenden Türgriffe wirken nicht vollständig ausgereift und reagieren gelegentlich erst nach erneutem Betätigen. Mit etwas mehr Reife ist für den iX3 in Zukunft sicherlich auch eine bessere Platzierung möglich.

STEFAN PIEPER, PER E-MAIL

Ich muss mich doch sehr wundern, wie Sie den BMW iX3 in diesem Vergleichstest auf Platz drei werten können, wo dieses Fahrzeug doch gegenüber den drei Mitbewerbern folgende Vorteile mit folgender Priorität hat: günstigster Preis (Porsche Macan fast 50 000 Euro teurer), größter Akku, höchste Reichweite, schnellstes Ladesystem, mit Abstand beste Assistenzsysteme, alle Airbags Serienausstattung, längste Fahrzeuggarantie, geringstes Fahrzeuggewicht. Stattdessen bemängeln Sie die Rückleuchten (!) und das Fehlen von Luftfahrwerk und Niveauregulierung, das dem Fahrverhalten und Fahrkomfort des BMW keinesfalls schadet.

MATHIAS KOLB, PER E-MAIL

DAS EWIGE SUV-DUELL

Titelseite Heft 12/2026

Die Titelseite dieser Ausgabe ist leider mal wieder eindeutig auf die deutschen Produkte fokussiert. Das ewige SUV-Duell und die wahrscheinlich erst nach Insolvenz endende Produkt-offensive von VW, die seit gefühlt 15 Jahren mit lediglich aufgehübschten Modellen zu überhöhten Preisen geführt hat. Und Mercedes-Benz mit dem Dinosaurier S-Klasse, dessen Tage ebenso gezählt sind. Für die heimische Presse ist diese Einstellung ehrenhaft. Jedoch sind die Verbraucher mittlerweile viel genauer und kritischer informiert.

OLIVER KANNEBERG, PER E-MAIL

NEUE TÜRGRIFFE SIND MURKS

Fahrbericht Volvo EX60, Heft 12/2026, Seite 22

Volvo stand einmal für ein ausgeprägtes Sicherheitsdenken beim Insassenschutz, doch die neuartigen Türgriffe stehen dem extrem negativ gegenüber. Kein Kunde auf der großen Welt hat nach diesem Design-Murks gefragt. Jeder will einfach vernünftige Griffe an den Türen.

RAINALD FABITS, PER E-MAIL

DAS RUFT NACH EINER MOPF

Test Mercedes GLC 400 EQ, Heft 11/2026, Seite 26

Und wieder sind großformatige Bilder des „neuen Bestsellers“ zu sehen, dessen Kühlergrill aber mehr als seltsam wirkt. Schon in der Gesamtansicht, noch stärker im Detail sieht es aus, als hätte der GLC seinen ersten Unfall bereits hinter sich und wäre in einer südeuropäischen Kleinwerkstatt in Erman-gelung passender Ersatzteile notdürftig zusammengebastelt worden. CEO Källenius soll persönlich auf dieses Frontpanel bestanden haben? Vielleicht wurde nur flüchtig hingeschaut. Oder lag hier auch ein Grund für den plötzlichen Rückzug des Chefdesigners Wagener? In der aktuellen Ausführung ruft der Anblick auf jeden Fall schon jetzt nach einer Mopf, wie die Aufhübschung bei Mercedes heißt.

HEINZ-BERND MICHALSKI, PER E-MAIL

WOHL KEINE PROBEFAHRT

Vergleichstest Mini Cooper, Nissan Micra, Heft 11/2026, Seite 58

Wenn man es nicht wüsste, dass der Nissan Micra ein Schwestermodell des Renault 5 ist, man würde es nicht glauben. Er mag so gut fahren wie der Renault, aber sein Design lädt nicht gerade dazu ein, eine Probefahrt zu vereinbaren. Eigentlich schade, hat er doch die gleichen Gene wie der Renault. Beim Design des Nissan zeigt sich, dass Vernunft allein nicht ausreicht, sich für ein solches Fahrzeug zu entscheiden.

Foto: Hans-Dieter Seufert

Die Redaktion behält sich vor, eingegangene Leserbriefe zu kürzen und zu bearbeiten. Eine Veröffentlichung erfolgt nur bei Angabe der vollständigen Adresse. Bei Zuschriften per E-Mail bitten wir um Angabe der Postadresse.

Beim Mini mit seinem gewöhnungsbedürftigen Armaturenbrett möchte ich mir weitere Kommentare sparen.

JOACHIM STIELER, PER E-MAIL

DIESE ZUKUNFT KOMMT NICHT

Wirtschaft & Politik, Meldung „In die Zukunft – aber mit dem Auto“, Heft 11/2026, Seite 87

Darf ich wetten, dass die von Ihnen beschriebene Zukunft nicht eintreten wird? Schauen Sie mal zehn Jahre zurück: Da wurde überall geschrieben, dass die Schiene unterfinanziert sei. Das Ergebnis beschreiben Sie ja in Ihrem Bericht – die Pünktlichkeit der Eisenbahn ist im Moment nicht die beste. Doch nun schauen Sie sich mal die Gegenwart an: Jetzt wird überall geschrieben, dass der Straßenbau unterfinanziert sei. Die Folge wird die gleiche sein wie jetzt bei der Eisenbahn – eine Generalüberholung der Autobahnen und Bundesstraßen. Dann wird man mit konstant 80 km/h oder noch langsamer fahren, während bei der Eisenbahn die Strecken saniert sind und man dort mit 200 bis 250 km/h unterwegs sein wird. Das dürfte die Zukunft des Automobils sein!

STEPHAN SCHMIDT, PER E-MAIL

MIT RÜCKENWIND UND HEIMWEH

Vergleichstest Opel Frontera Electric, Renault 4 E-Tech 150, Heft 12/2026, Seite 64

Wir haben die Autos von diesen Herstellern, wenngleich stark gebraucht, schon so ähnlich gefahren – damals im Studium, vor über 30 Jahren. An besonders guten Tagen haben sie auch fast 150 km/h bergab erreicht, wenngleich nur mit Rückenwind und viel Heimweh. Aber eben nicht für 35 000 Euro Kaufpreis. Und damals mussten wir nur zweimal kurz tanken, um nach Rimini durchzuraschen, und brauchten nicht mehrfach endlose Ladepausen einzulegen. Ich danke dem Herrn dafür, ein Babyboomer zu sein!

ROBERT CARLS, PER E-MAIL

SCHREIBEN SIE UNS AUF...

- | | |
|---|--|
|  automotorundsport |  ams.formell |
|  automotorundsport |  redaktion_ams@motorpresse.de |
|  automotorundsport |  www.auto-motor-und-sport.de |
|  Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart, Fax: 0711/182-19 08 | |



PROGRAMM-HIGHLIGHT VON AUTO MOTOR UND SPORT

Den TV-Sender können Autob begeisterte auch einfach per App einschalten und auf allen Apple-Geräten streamen – 24 Stunden am Tag, sieben Tage pro Woche. Einen Monat lang gibt es den Zugang gratis, danach kostet er nur 1,99 € monatlich im Abo. Die auto motor und sport channel-App finden Sie im App Store.




**auto
motor
und
sport**

Wissen, was bewegt. Ihr Vorteilsabo.

13 Ausgaben auto motor und sport lesen oder verschenken + Wunschprämie.



IHRE VORTEILE

- ▶ Jederzeit kündbar nach Erstbezug
- ▶ Versandkostenfreie Lieferung
- ▶ Prämie zur Auswahl (weitere im Shop)
- ▶ 6 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- ▶ Abonnenten erhalten Rabatt auf  mit exklusiven Online-Artikeln und allen E-Paper Ausgaben von auto motor und sport

DIREKT BESTELLEN UND VORTEILE SICHERN

 auto-motor-und-sport.de/testen
 040-855 388 90  motorpresse@dpv.de



Für mich Best.-Nr. 2186240 oder verschenken Best.-Nr. 2186243, bitte Bestellnummer und Prämie bei Bestellung per Telefon oder E-Mail nennen.

Angebot: Die Mindestlaufzeit beträgt 13 Ausgaben zum Preis von 59,80 €. Das entspricht einem Einzelpreis von zzt. 4,60 € statt 4,90 € pro Ausgabe. Die Abrechnung erfolgt im Voraus. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Meine Prämie erhalten ich nach Zahlungseingang. Bei Prämien mit Zuzahlung erhalte ich diese zzgl. einer einmaligen Zahlung. Das Abonnement umfasst auch ggf. erscheinende Sonderhefte zum oben genannten Ausgabenpreis. Ich kann die Belieferung jederzeit mit einem Vorlauf von einem Monat kündigen, frühestens zum Ende der Mindestlaufzeit. Preise inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Auslandsangebote auf Anfrage oder online unter shop.motorpresse.de

Verantwortlicher und Kontakt: Anbieter des Abonnements ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer. **Widerrufsrecht:** Ich habe das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Einzelheiten zu meinem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen kann ich unter shop.motorpresse.de/agb abrufen.

*Es gelten Einschränkungen. Die vollständigen Geschäftsbedingungen finden Sie auf: amazon.de/gc-legal.

Autofahren zum Nulltarif? Fast



Nach dem Start der neuen Förderung für Autos mit Elektroantrieben

sind in der ersten Woche 33 000 Anträge eingegangen, so das Bundesumweltministerium auf Anfrage von auto motor und sport. Knapp 91 Prozent davon entfallen auf reine Elektroautos (BEV), der Rest auf Plug-in-Hybride (PHEV) und Autos mit Range Extender. Bei etwa 47 Prozent der Antragsteller lag das zu versteuernde jährliche Haushaltseinkommen bei maximal 45 000 Euro – Voraussetzung für den Bezug der maximalen Fördersumme von 6000 Euro. Fast 70 Prozent gaben bei der am 19. Mai gestarteten Beantragung auf foerderzentrale.gov.de weniger als 60 000 Euro Einkommen an.

Privatpersonen können je nach Verdienst, Familiengröße und Fahrzeug einen Zuschuss zwischen 1500 und 6000 Euro für neue BEV oder PHEV beantragen, der für Kauf und Leasing gilt. Haushalte mit einem zu versteuernden Jahreseinkommen bis 45 000 Euro und zwei Kindern unter 18 Jahren (Stichtag: Datum der Erstzulassung) können vereinzelt sogar drei Jahre lang nahezu kostenlos ein Auto leasen. Denn die in diesem Fall mögliche Maximalförderung von 6000 Euro kann Anzahlung und Leasingraten fast völlig abdecken. Beispiel: Leapmotor bietet den Kleinwagen T03 im 36-Monats-Leasing (entspricht der Mindest-Haltedauer) für 48,90 Euro Rate und 4250 Euro Anzahlung an. In Summe ergeben sich 6010,40 Euro – also rein rechnerisch 29 Cent Kosten pro Monat

bei höchstens 10 000 Kilometern pro Jahr. Bei einer Förderung von 4000 Euro liegt die Rate für dieses Modell bei rund 56 Euro monatlich. Dazu kommen um die 1350 Euro Überführungsgebühren. Leapmotor erklärt dazu, dass dieser Posten die Kosten für den Transport per Schiff und Lkw sowie Aufbereitung und Übergabe-Inspektion abdecken müsse. Lange vor dem Start der Förderung hatte Dacia den Spring für 99 Euro monatlich ohne Anzahlung im Angebot. Selbst bei „nur“ 4000 Euro Zu-

schuss hätten sich hier negative Leasingraten ergeben.

Bei der Beantragung der Fördersumme will der Autohändler-Verband VAD Kunden helfen. „Wir werden den Antrag auf Wunsch für sie ausfüllen“, sagt Burkhard Weller, Präsident des VAD. Er fordert, auch junge Gebrauchte zu subventionieren, da „Privatpersonen mit kleinen und mittleren Einkommen ganz überwiegend Gebrauchtwagen“ kaufen würden. *cma*



LEASINGKOSTEN-BEISPIEL LEAPMOTOR T03:

Sonderzahlung: € 4250,-
Leasingrate € 48,90 x 36 Monate = € 1760,40
Überführungskosten: € 1350,-
Zwischensumme: € 7360,40
Förderung: – € 6000,- (Höchstbetr.)
Endsumme: € 1360,40

Soziale Staffelung des E-Auto-Boosters ⚡💧

Zu versteuerndes Haushaltsjahreseinkommen	Haushalt ohne Kinder unter 18 Jahren		Haushalt mit einem Kind unter 18 Jahren		Haushalt mit zwei und mehr Kindern unter 18 Jahren	
	vollelektrische Fahrzeuge	Plug-In- Hybride	vollelektrische Fahrzeuge	Plug-In- Hybride	vollelektrische Fahrzeuge	Plug-In- Hybride
85.001 € bis 90.000 €	nicht förderfähig	nicht förderfähig	nicht förderfähig	nicht förderfähig	4.000 €	2.500 €
80.001 € bis 85.000 €	nicht förderfähig	nicht förderfähig	3.500 €	2.000 €	4.000 €	2.500 €
60.001 € bis 80.000 €	3.000 €	1.500 €	3.500 €	2.000 €	4.000 €	2.500 €
45.001 € bis 60.000 €	4.000 €	2.500 €	4.500 €	3.000 €	5.000 €	3.500 €
Bis 45.000 €	5.000 €	3.500 €	5.500 €	4.000 €	6.000 €	4.500 €

umweltministerium.de

Mit der neuen staatlichen Förderprämie sollen vor allem Menschen mit kleineren und mittleren Haushaltseinkommen die Chance bekommen, ein E-Auto oder ein Plug-in-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen oder zu leasen



12-Uhr-Regel: Bisher keine Strafen verhängt

Trotz 237 950 Verstößen gegen die neue 12-Uhr-Regel seit April sind Sanktionen bisher ausgeblieben, so das Ergebnis einer Umfrage von auto motor und sport in den Wirtschaftsministerien aller Bundesländer. „Aktuell laufen die Abstimmungsgespräche, welche Behörde(n) die Bußgeldverfahren als solche übernehmen werden“, heißt es etwa aus Sachsen. Brandenburg verweist auf das beschleunigte Gesetzgebungsverfahren: „Die landesinternen Verfahrensabläufe sind daher noch nicht abschließend geklärt.“ Sachsen-Anhalt betreibe die Abstimmung von Zuständigkeiten „mit hoher Priorität, um zeitnah eine rechtssichere, effektive und praktikable Vollzugsstruktur sicherzustellen“. Das Saarland geht derzeit Hinweisen auf mögliche Verstöße nach, so das dortige Wirtschaftsministerium, „Sanktionen im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren wurden bislang nicht ausgesprochen“. Berlin, Thüringen und Schleswig-Holstein haben von der Markttransparenzstelle des Bundeskartellamts bereits das erste Datenpaket mit Vergehen erhalten; Hamburg,

Bremen und Bayern geben an, noch darauf zu warten. In Baden-Württemberg sollen die „unteren Verwaltungsbehörden“ Strafen verhängen, also Bürgermeister- und Landratsämter. In anderen Ländern könnte es ähnlich sein.

Da 86 Prozent der Abweichungen zwischen 11.50 und 12.10 Uhr erfolgen, wollen einige Länder diesen Zeitraum bundeseinheitlich ausklammern und nur relevante Verletzungen der 12-Uhr-Regel verfolgen. Verzögerte Erhöhungen und Preismeldungen könne es zum Beispiel auch wegen langsamer Datenleitungen oder veralteter Technik geben, heißt es aus Bayern. Mit Blick auf die hohe Zahl an Verstößen verweist Thüringen darauf, dass diese pro Sorte und nicht pro Tankstelle gezählt würden. Laut Bundeskartellamt haben bisher drei Länder „konkrete Behörden für die Durchsetzung der 12-Uhr-Regelung“ benannt. Sieben weitere hätten „Kontakt aufgenommen“. Aus Sachsen heißt es, Missachtungen würden „in nächster Zeit nicht verjähren“ und „rückwirkend bearbeitet“. Bei großen Verstößen drohen bis zu 100 000 Euro Bußgeld. *cma*

Wer nicht lädt, schleicht

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) unterstützt die Forderung von BMW-Aufsichtsratschef Nicolas Peter (Heft 12/2026), Fehlnutzungen von Plug-in-Hybriden zu unterbinden. Laut VDA-Geschäftsführer Marcus Bollig könnten PHEV künftig „so konzipiert werden, dass beispielsweise zu regelmäßigem Laden motiviert wird: Innerhalb einer bestimmten Kilometerleistung müsste dann mindestens ein Ladevorgang erfolgen. Bleibt dieser aus, könnte nach Warnhinweisen die Systemleistung reduziert werden.“ PHEV sollten laut Bollig „künftig die gängigsten Alltagsfahrten rein elektrisch bewältigen können. Transparente Anzeigen im Auto – etwa zum elektrischen Fahranteil oder zur Ladehäufigkeit – können zusätzlich motivieren.“ Vorrangig fordert der VDA bessere politische Rahmenbedingungen. Neben „bezahlbaren Strompreisen“ sei „der Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur eine entscheidende Grundvoraussetzung für die E-Mobilität generell und die Möglichkeit, die elektrische Fahrleistung von PHEV konkret zu verbessern“, so Bollig. 2024 hatte die Europäische Kommission einen Bericht veröffentlicht, der auf realen Fahrdaten von rund 600 000 Plug-in-Hybriden aus dem Jahr 2021 basiert. Sie werden vom On-Board Fuel Consumption Monitor (OBFCM) übermittelt. Danach waren die CO₂-Werte von PHEV 3,5-mal so hoch als die WLTP-Werte, in späteren Berechnungen sogar fünfmal so hoch. Ab 2027 basieren CO₂-Strafzahlungen auf Realverbräuchen. Die Hersteller haben also ein Interesse an vielen rein elektrischen Kilometern. *cma*



Fotos: Hersteller, Claudius Maintz, Hans-Dieter Seufert



Blauer Dauerbrenner

Die Polizei Hamburg rüstet Streifenwagen nach und nach mit dem „Polizeilichen Präsenzlicht“ aus – einem dauerhaft blau leuchtenden, gedimmten und nicht blinkenden LED-Licht auf dem Dach. Es soll die Wahrnehmbarkeit der Streifenwagen „nachhaltig erhöhen und so die subjektive Sicherheit der Menschen in der Stadt gezielt stärken“, erklärt die Polizei der Hansestadt.

Bislang verwendet nur Hamburg das Licht, Berlin prüft den Einsatz. Die 14 weiteren von auto motor und sport angefragten Bundesländer reagieren zurückhaltend. „Die Landespolizei Schleswig-Holstein beobachtet das Projekt in Hamburg aufmerksam. Auf fachlicher Ebene gibt es schon einen ersten Austausch“, heißt es aus dem Polizeiamt Kiel. Konkrete Umsetzungspläne gebe es derzeit nicht.

Ähnlich ist es in Baden-Württemberg. Das Stuttgarter Innenministerium verweist auf die bereits vorhandene Erkennbarkeit durch reflektierende und gelbe fluoreszierende Folienbeklebungen auf Polizeiautos. Man werde das Thema und dessen Entwicklung jedoch „weiter genau beobachten“. Auch Bremen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Thüringen, das Saarland und Sachsen-Anhalt planen aktuell keine blauen Dauerbrenner: „Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Funkstreifenwagen sind anhand der spezifischen Merkmale bereits jetzt ausreichend gegeben. Zudem besteht die Befürchtung, dass die ständige Nutzung eines blauen Lichtes die eigentliche Warnwirkung des Blaulichts reduzieren könnte“, so das Innenministerium in Magdeburg. Gleichwohl wolle man die Erfahrungen aus Hamburg nutzen – obwohl dort keine Evaluierung geplant ist.

Sachsen verweist darauf, dass die Polizeiautos in Deutschland im Wesentlichen technisch einheitlich ausgestattet sind und es auch „ein einheitliches optisches Erscheinungsbild“ geben sollte. Brandenburgs Innenministerium begrüßt bei Einsatzfahrzeugen grundsätzlich „materiell-technische Maßnahmen, die sich positiv auf die polizeiliche Sichtbarkeit und das Sicherheitsgefühl auswirken können“. Allerdings müssten StVO und StVZO angepasst werden. Hamburg nutzt derzeit eine Ausnahmegenehmigung.

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) verweist auf mögliche Krisenfälle, in denen Strom und Handynet ausfallen könnten. „Dann müssen die Menschen uns finden können – und wir sie. Ein Präsenzlicht kann in solchen Situationen ein echter Vorteil sein“, so Hamburgs GdP-Chef Lars Osburg. *cma*

Neue Ente: Stellantis präsentiert Pläne



Der Autokonzern Stellantis (unter anderem Peugeot, Fiat, Citroën, Opel) hat auf seinem „Investor Day 2026“ angekündigt, in fünf Jahren 60 Milliarden Euro zu investieren. Der Finanzplan „Fastlane“ soll das Wachstum beschleunigen und den Gewinn steigern – vor allem durch Finanzdienstleistungen und Kostensenkungen. Konzernchef Antonio Filosa (Foto) strebt bis 2030 in Amerika sowie in Afrika eine Gewinnmarge am

Umsatz (vor Zinsen und Steuern) von acht bis zehn Prozent an. Im asiatisch-pazifischen Raum sind es vier bis sechs, in Europa drei bis fünf Prozent. Konzernweit soll der Umsatz bis 2030 von 154 (2025) auf 190 Milliarden Euro steigen. Zudem will Citroën einen neuen 2CV („Ente“) bauen, der 2028 starten könnte. Der günstige Elektro-Kleinwagen orientiere sich „am Geist des Originals und nicht an Nostalgie“, so Citroën. *cma*

„Der Preis macht die Leute blind“



Eine Privatperson will einen Audi A6 aus dem Baujahr 2026 zu einem sehr niedrigen Preis verkaufen – mit nur einem Schlüssel. Ist Vorsicht geboten?

Das ist zumindest ein starkes Indiz dafür, dass der Wagen gestohlen oder ein unterschlagener Mietwagen ist. Oft bieten die Verkäufer an, den Zweitschlüssel später zuzuschicken und dass 500 bis 1000 Euro des Kaufpreises erst danach überwiesen werden müssen. Auch sollte man sich – oder besser den Verkäufer – fragen, warum ein so neues Auto so billig angeboten wird. Und ob es plausibel ist, dass er sich einen so starken Nachlass leisten kann.

Was geben die Anbieter hierfür als Grund an?

Zum Beispiel, dass der Eigentümer des Wagens gerade im Krankenhaus liege und dringend Geld brauche. Es können da sehr persönliche, sogar tränenreiche Geschichten kommen, die viele aus Pietätsgründen nicht hinterfragen mögen. Oder der Preis macht die Leute blind.

Aber es gibt doch Fahrzeugpapiere...

Wir gehen davon aus, dass in Deutschland derzeit eine deutlich fünfstellige

Jürgen Endres von der Polizei Köln erklärt, wie man vor dem Kauf einen gestohlenen Gebrauchtwagen erkennt – und welche Rolle dabei häufig Einbrüche in Kfz-Zulassungsstellen spielen.

Zahl an Blanko-Fahrzeugpapieren in Umlauf ist, die in der Regel aus Einbrüchen in Zulassungsstellen stammen. Beim Ausfüllen unterlaufen den Tätern oft Rechtschreib- oder inhaltliche Fehler. Etwa, wenn sich die ausstellenden Zulassungsbehörden in Stempel und Aufdruck unterscheiden. Oder wenn die Zeilenabstände nicht stimmen. Ich kenne auch kein deutsches Zulassungsamt, das noch Schreibmaschinen nutzt.

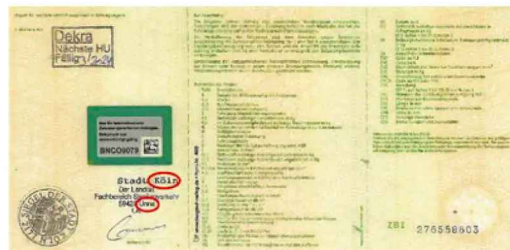
Was sollte im Vorfeld noch misstrauisch machen?

Häufig verwenden Täter deutsche Namen, sprechen am Telefon aber mit Akzent. Zudem schaffen sie oft Gründe für den niedrigen Preis, etwa durch einen absichtlich herbeigeführten leichten Streifschaden. Der Ort der Fahrzeugübergabe ändert sich kurzfristig oft ein paarmal, die Verkäufer sind eigentlich immer unzuverlässig. Meist findet das Treffen dann abends spät irgendwo auf der Straße statt, obwohl die Fotos für die Verkaufsinserate in Wohngegenden entstanden sind.

Was raten Sie Käufern vor Ort?

Der eigentliche Verkäufer kommt oft nicht persönlich zur Übergabe, sondern wirbt dafür Leute an, die dringend Geld brauchen, etwa aus dem Drogenmilieu. Wenn man sich den Ausweis zeigen

lässt, sollte man genau schauen, ob die Person vor einem mit dem Bild übereinstimmt. Denn oft wurden Pass oder Personalausweis gestohlen. Am effektivsten: Kündigen Sie die telefonische Überprüfung des Autos bei der Polizei an! Bei Kriminellen würde das die Verkaufsverhandlungen sofort beenden.



Fälschung: Auf der „Zulassungsbescheinigung“ hat die Stadt Köln ihren Sitz in Unna

Wie groß sind die Chancen, Täter zu überführen?

Die erste Fahrt mit dem neuen Auto führt meist in die Waschanlage. Dann aber sind viele Spuren vernichtet. Wenn wir einen Verkäufer eines gestohlenen Autos fassen können, wurde das Geld häufig schon unerkannt an Mittäter weitergegeben. Für die Telefonate im Vorfeld nutzen die Täter eigene SIM-Karten, die sie danach entsorgen.

Interview: Claudius Maintz

Alpina: Lücke zu Rolls-Royce schließen



Supersportlich, komfortabel, luxuriös.

Auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este hat BMW gezeigt, wie die Marke Alpina ausgerichtet sein soll. Die Münchner führen dazu den Vision BMW Alpina auf – ein V8-Coupé auf Basis des ausgelaufenen Achter-BMW mit viel Luxus und starken Anleihen an das Erbe beider Hersteller. Die „Shark-nose“ erinnert an den Sechser (E24, 1976–1989), andere Elemente an den

Roadster 507 aus den 50er-Jahren. Die für Alpina typischen Dekostreifen sind da – allerdings leicht abgewandelt und unter Klarlack. Nach einer Übergangsphase ist Alpina seit 2026 voll in den BMW-Konzern integriert und „schließt die Lücke zwischen BMW und Rolls-Royce“, so Oliver VIELLECHNER, Leiter Alpina bei BMW. 2027 soll der erste reine BMW-Alpina kommen – wahrscheinlich ein B7 mit Verbrenner. *cma*



Adaptives Bremslicht

Ab dem 7. Juli müssen alle neu zugelassenen Autos mit adaptiven Bremslichtern (Notbremslichtern) ausgerüstet sein. Bei starken Verzögerungen über 6 m/s^2 aus mehr als 50 km/h blinken alle drei roten Bremslichter etwa vier Mal pro Sekunde und warnen so den nachfolgenden Verkehr effektiver. Bei üblichen Verzögerungen leuchten die Bremslichter wie bisher dauerhaft, solange der Fuß aufs Bremspedal drückt. Neu ist auch, dass Notbremsassistenten erstmalig zugelassener Autos nicht nur stehende und sich bewegende Fahrzeuge, sondern auch Fußgänger und Radfahrer erkennen und selbstständig bremsen müssen. Für neue Fahrzeugtypen ist diese Anforderung bereits 2024 in Kraft getreten. *cma*

Kabinett billigt Führerscheinreform



Die Bundesregierung hat die von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) vorgelegten Pläne für eine Reform der Fahrausbildung beschlossen. Ab Anfang 2027 soll die Pflicht für theoretischen Präsenzunterricht in Fahrschulen wegfallen. Zudem soll der Katalog mit Prüfungsfragen von derzeit 1100 um rund ein Drittel gekürzt werden.

Fahrpraxis soll nicht mehr nur in teuren Fahrschulstunden, sondern nach bestandener Theorieprüfung auf öffentlichen Straßen gesammelt werden – unter Anleitung nahestehender Personen wie Eltern. Sonderfahrten auf der Autobahn, über Land und im Dunkeln bleiben verpflichtend, allerdings soll die Mindestanzahl von zwölf entfallen. Die Fahrprüfung wird von 55 auf 25 Minuten verkürzt. *cma*

Porsche gewinnt Brand-Prozess

Nach einem Brand auf dem Autofrachtschiff „Felicity Ace“ im Februar 2022 hat das Landgericht Stuttgart eine Klage gegen Porsche abgewiesen (Az. 26 O 30/23). Dem Vortrag von Eigner und Seekaskoversicherern, ein Taycan-Akku habe den Brand ausgelöst, folgten die Richter nicht. Die Kläger forderten knapp 30 Millionen Euro Schadenersatz. Das Schiff war mit 4000 Neufahrzeugen verschiedener Marken in Brand geraten und südlich der Azoren gesunken. *aof/cma*

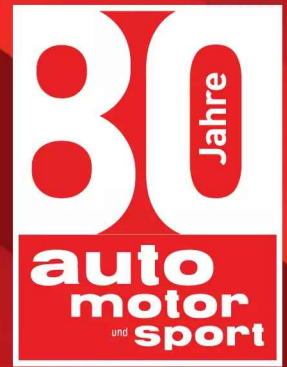


Birgit Priemer

Meinung

Darf man auf Autobahnbrücken demonstrieren?

Meinungsfreiheit ist ein hohes Gut. Eigentlich gibt es überhaupt keinen Grund, daran zu rütteln. Es sei denn, Leben wird gefährdet. Oder es kommen sogar tatsächlich Menschen zu Schaden. So geschehen dieser Tage auf der A 20 bei Dersekow nahe der Anschlussstelle Greifswald, wo ein 62-jähriger Autofahrer durch eine Demonstration auf einer Autobahnbrücke so stark abgelenkt wurde, dass er heftig bremste und in der Folge einen Auffahrunfall verursachte, bei dem er selbst **sehr schwer verletzt wurde**. Im Oktober letzten Jahres kam es auf der A 7 bei Bollingstedt in Schleswig-Holstein sogar zu einem Unfall mit Todesfolge, während auf einer Brücke darüber eine Demonstration unter dem Einsatz von Scheinwerfern durchgeführt wurde. Kein rechtlicher Verstoß, denn die Veranstaltung war ordnungsgemäß angemeldet. Trotzdem ist die Reaktion der Polizei Schleswig-Holstein richtig, Versammlungen auf der betroffenen Brücke vorerst zu untersagen. Stellt sich die Frage: **Müssen Autobahnbrücken nicht ganz anders geschützt werden?** Denn unabhängig von Versammlungsrecht und Meinungsfreiheit – wer kennt sie nicht, die Menschen, die scheinbar harmlos winken? Nach vielen Zwischenfällen mit Steinewerfern fragen sich Autofahrer zu Recht: Wirft da jetzt noch jemand etwas auf die Straße? Viele Brücken sind wichtige Verbindungsrouten für Wanderer, Fahrradfahrer und Wildtiere. Trotzdem brauchen wir im Zeitalter weltweiter Nachahmer und der Manie, spektakuläre Videos auf Social Media zu teilen, einen besseren Schutz – und wenn es nur durch Sichtwände ist. Demos würden dann automatisch an anderer Stelle stattfinden, und zwar ohne das kostbare Gut Meinungsfreiheit zu gefährden.



READY TO DRIVE?

Wir sponsern Deinen Führerschein!

Mobilität muss bezahlbar bleiben – gerade für Fahranfänger sind die hohen Führerscheinkosten oft eine echte Hürde. Genau hier setzt die Kampagne PRO FÜHRERSCHEIN von auto motor und sport an: Gemeinsam mit starken Partnern übernehmen wir anteilig die Kosten für den Führerschein ausgewählter Bewerberinnen und Bewerber. Zeig uns, warum du Unterstützung verdienst: Melde dich unter www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/pro-fuehrerschein/ an und erzähle uns deine Geschichte. Mit etwas Glück helfen wir dir dabei, deine Führerscheinrechnung zu begleichen – mit 3.000,- € supporten wir dich!



Die Aktion
PRO FÜHRERSCHEIN
findet im Rahmen der
Sicherheitsinitiative
Mobilität der Zukunft
statt.



MAC JEANS



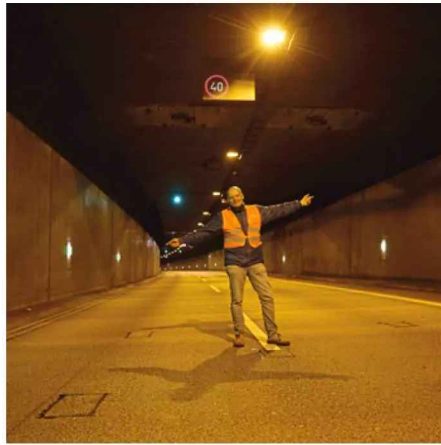
SONAX®

*Teilnahme ab 16 Jahren, Wohnsitz in Deutschland. Bei Teilnehmern unter 18 Jahren wird der Gewinn jedoch nur unter dem Vorbehalt ausgegeben, dass sämtliche Sorgeberechtigten der Annahme des Gewinns ausdrücklich zustimmen. Ohne diese Zustimmung erfolgt keine Übergabe des Gewinns. Teilnahme kostenlos, kein Kauf erforderlich; Details zu Teilnahmezeitraum, Teilnahmeweg, Gewinn, Ziehung sowie vollständige Teilnahmebedingungen und Datenschutz unter: <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/pro-fuehrerschein/>. Veranstalter: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Rechtsweg ausgeschlossen.

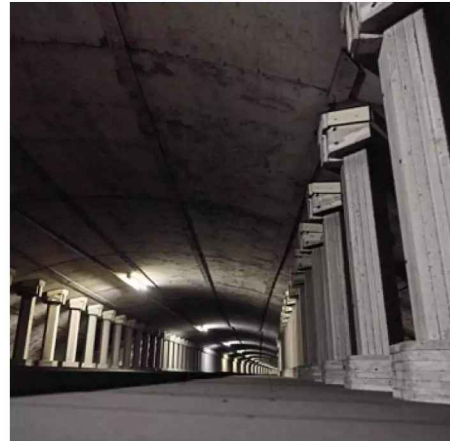
DICHT AM ENDE DES **TUNNELS**

Im **HAMBURGER ELBTUNNEL** installiert die Autobahn GmbH neue Hard- und Software – und muss dafür dieses Jahr bis zu acht Mal alle vier Röhren voll sperren. Das behindert zwar den Verkehr auf der wichtigen A7. Unterm Strich aber könnte es so bald weniger Stau geben.





Harald Müller (o.l.) sorgt dafür, dass alle Arbeiten sicher über die Bühne gehen. Wo der Reporter steht, rauscht sonst der Verkehr lang (o.M.). Führe die Kehrmachine (o.r.) im laufenden Betrieb, gäbe es sofort einen kilometerlangen Stau



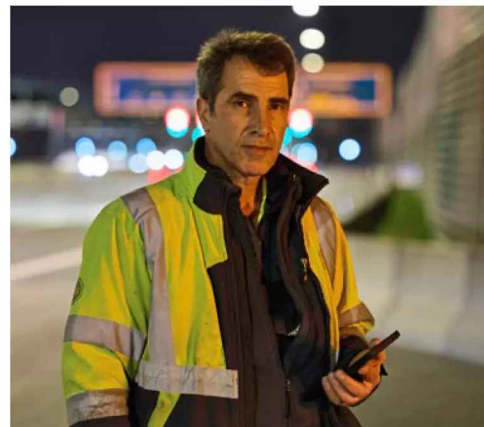
Sensorik defekt? Die Elektriker Alexander Wings und Ingo Fiedler (Foto l.) von der Autobahn GmbH reparieren eine Klappe, durch die im Brandfall Rauch abgesaugt und über einen „Tunnel über dem Tunnel“ (r.) nach draußen geleitet wird

Es braucht den Lärm landender Flugzeuge, um die Stille zu hören. Im Anflug auf Hamburg donnern die Flieger über die Autobahn, tief über der Ausfahrt Stellingen, fünf Kilometer vor dem Elbtunnel. Mit jeder sinkenden Maschine kommen die Triebwerke dem Sieg im Lärmduell gegen die verstummende Autobahn ein Stückchen näher. Am Freitagabend um 21.58 Uhr schnüren Ömer Demirdog und Abdullatif Polat der Autobahn A7 endgültig den Puls ab: Vollsperrung!

Von links nach rechts haben die beiden Männer alle drei Fahrspuren Richtung Süden nacheinander dichtgemacht, die rot-weißen Baken im Fünf-Minuten-Takt um eine Spur verschoben, auf diese Weise eine der Hauptschlagadern des deutschen Autobahn-Organismus abgebunden. Eine Aufgabe, die schnell gefährlich werden kann. „Man darf dem Verkehr nie den Rücken zuwenden“, sagt Demirdog. Die Blechlawine fließt nun über die Autobahn-Ausfahrt ins Stadtgebiet ab und von dort auf die Umleitungsstrecken, auf denen geänderte Ampelschaltungen den Infarkt vermeiden sollen.

Im Dämmer-schlaf wartet der 51 Jahre alte Patient Elbtunnel tief unter dem Fluss und in seltener Ruhe auf ein paar wichtige Eingriffe, die ihm in den folgenden 55 Stunden bevorstehen. Der Tunnelbetreiber, die Autobahn GmbH des Bundes, muss an mehreren Wochenenden des Jahres die Technik der Tunnelleitzentrale komplett runterfahren. Nur während eines solchen Shutdowns können Spezialisten im „Tunnelbetriebs-

Kompetenzzentrum“ für Norddeutschland neue Soft- und Hardware installieren. Das ist nötig, weil die Leitzentrale künftig bald nicht nur den Verkehr im 3,3 Kilometer langen Elbtunnel selbst, sondern auch komplett im sogenannten Hamburger Deckel am Südende steuern soll, der sich noch im Bau befindet. In drei, zusammen sieben Kilometer langen Abschnitten verschwindet der Autobahn-Verkehr etappenweise unter der Erde. Zum einen aus Lärmschutzgründen, zum anderen sollen die drei „Vortunnel“ die Teilung der Stadt durch die Autobahn



„Beim Absperren darf man dem Verkehr nie den Rücken zuwenden. Sonst wird es schnell gefährlich“

Ömer Demirdog, Bauarbeiter

„Die Autofahrer
sehen nur rote
Lampen. Aber
nicht, was
dahintersteckt“

Andree Poggendorf,
Elbtunnel-Chef



überwinden und mehr Naherholungsflächen schaffen. Darüber hinaus ist südlich des Stroms das neue Autobahnkreuz Hamburg-Hafen geplant, das Anfang der 2030er-Jahre in Betrieb gehen soll.

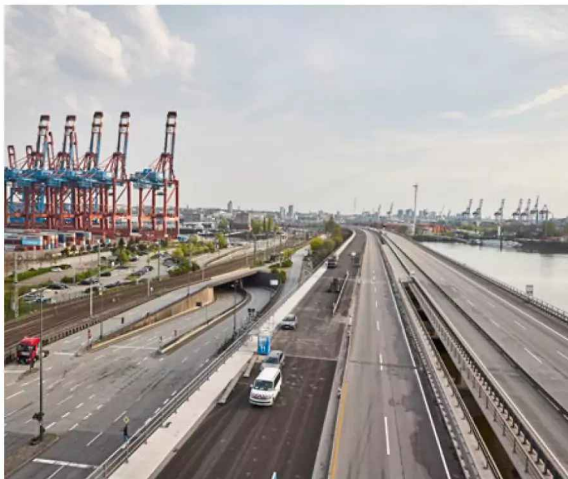
Bis dahin wird zwar noch viel Wasser die Elbe hinunterfließen, die blau-weiße Tafel aber ist schon fertig und wartet am Tag des Besuchs von auto motor und sport gut

verschnürt auf einem orangefarbenen Anhänger auf ihre Montage. Der Plan der Autobahn GmbH: während der Wochenendschließung so viele Wartungsarbeiten wie möglich zu erledigen. Dadurch sollen Teilspernungen einzelner Spuren im laufenden Betrieb vermieden werden, die den Verkehr regelmäßig aus dem Takt bringen. „Vermutlich bedeutet eine Vollsperrung unterm Strich weniger Stau als mehrere Teilspernungen bei laufendem Betrieb“, sagt Christian Hieff, Sprecher der Autobahn GmbH in Norddeutschland.

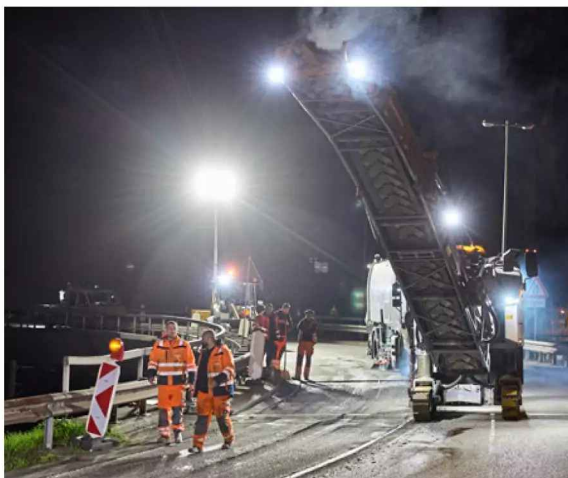
Mit dem Bürsten-Benz durch die Röhre

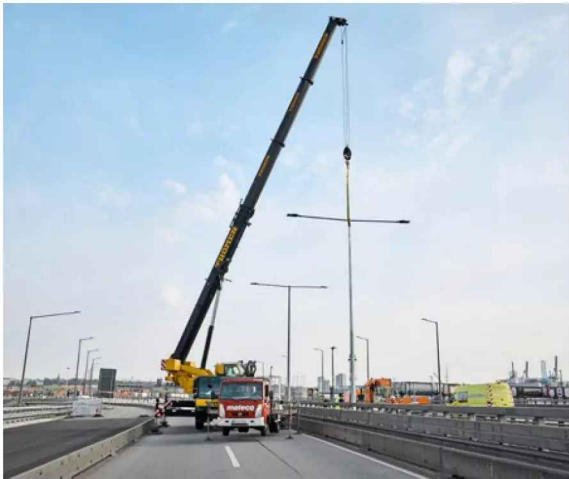
Mit der Stille in den leeren vier Röhren ist es an diesem Abend schnell wieder vorbei. Patrick Wolff schrubbt mit seiner Kehrmaschine Seitenstreifen und Bordstein, zweimal pro Richtung, insgesamt achtmal hin und zurück, immer im Schrittempo. Danach geht ein spezieller Unimog auf Tunneltour, der mit seiner Rundbürste etwa so aussieht wie eine umgekrempelte Autowaschanlage. Meter für Meter verteilt der Bürsten-Benz 5000 Liter Wasser und 200 Liter biologisch abbaubares Putzmittel auf die Tunnelwände. Sauberkeit ist hier unter Tage mehr als nur Kosmetik. Lagert sich zu viel Schmutz an den Wänden ab, wird es im Tunnel dunkler. Die Folge: Helleres Licht muss her, was den Energieverbrauch steigert. Zudem können Schadstoffe die Tunnelwände angreifen,

Bild mit Seltenheitswert: Kurz vor dem Südende ist die A 7 so leer wie selten. Rechts: Ein Verkehrschaos blieb während der Sperrung im April aus



Die Ausfahrt Waltershof südlich des Elbtunnels wird im Zuge der Vollsperrung gleich mitrepariert. Im laufenden Betrieb ginge das nicht





Rund vier Tonnen wiegt die Autobahn-Laterne (l.), die nur per Kran installiert werden kann. Auch neue Schilder lassen sich nur bei Vollsperrungen des Elbtunnels befestigen



Saubere Wände (l.): Sind die Wände im Tunnel wegen Schmutz zu dunkel, muss die Beleuchtung heller sein, was mehr Strom verbraucht. Rechts: Christopher Schönberg sucht einen Fehler in der Bildübertragung der Höhenkontrolle

die mit 70 Zentimetern Dicke darauf ausgelegt sind, dem Aufprall eines Lkw standzuhalten. Hinter den Wänden liegt ein Hohlraum, denn eigentlich ist der Tunnel in der vierten Röhre durchgängig rund. Die Röhre wurde komplett im Schildvortrieb gebaut – also per Erdbohrer.

Der Tunnel ist kurz vor Mitternacht so leer wie eine Kirche unter der Woche. Sonst schieben sich hier pro Richtung und Tag 60000 Fahrzeuge durch alle Röhren, ein Fünftel davon sind Lastwagen. Einmal fährt ein Krankenwagen durch, wenig später mischt sich das Flackern eines Streifenwagen-Blaulichts mit dem Schein der Neon-

röhren. Polizei und Rettungsdienst haben trotz Vollsperrung freie Fahrt.

In 55 Stunden eine neue Autobahnzufahrt

Im VW Bus der Autobahn GmbH geht es raus aus der Röhre Richtung Süden zur Anschlussstelle Waltershof. An der Abfahrt stauen sich sonst Sattelschlepper auf dem Weg zu den Container-Terminals des Hafens. Ihr Gewicht lässt den Asphalt schnell verschleißen, weshalb Arbeiter die oberen vier Zentimeter abfräsen. Dann kommen eine Schicht Haftkleber und im Anschluss neuer Asphalt

1975

Ein Volksfest zur Eröffnung

Um Verwechslungen mit dem 1911 eröffneten St.-Pauli-Elbtunnel („Alter Elbtunnel“) zu vermeiden, heißt der Autobahntunnel „Neuer Elbtunnel“. Bundeskanzler Helmut Schmidt (SPD) gab das Jahrhundert-Bauwerk 1975 nach sieben Jahren Bauzeit für den Verkehr frei. 2002 kam eine vierte Röhre hinzu, seitdem stehen acht Fahrspuren zur

Verfügung. Teile des Tunnels entstanden per Schildvortrieb, andere durch Absenken fertiger Elemente in die Elbe. Von 3325 Metern befinden sich 1056 unter dem Flussbett. Bei mittlerem Tidehochwasser liegen zwischen Tunneldecke und Wasseroberfläche 28 Meter. Die Statik wurde so berechnet, dass ein Wassereintrich unmöglich ist.





Vor 115 Jahren eröffnet: der „alte“ oder St.-Pauli-Elbtunnel. Autos sind hier verboten

drauf. Am Montagmorgen um fünf Uhr, wenn der Berufsverkehr einsetzt, soll alles wieder befahrbar sein.

Am Samstagvormittag empfängt uns Andree Poggen-dorf. In Hamburg nennen viele den 63-jährigen Diplom-Ingenieur für Elektrotechnik „Mr. Elbtunnel“. Der Chef von 64 Mitarbeitern will die Arbeiten inspizieren. Ihm ist es wichtig, zu erklären, wie viel im Tunnel passiert, wenn auf den Anzeigen rote Kreuze für Fahrspur-Sperrungen aufleuchten. „Die Autofahrer sehen nur rote Lampen, aber nicht, was dahintersteckt“, sagt er. Erste Station: ein Hubwagen in der vierten Röhre, die 2002 in Betrieb ging – 27 Jahre nach den ersten beiden Röhren. Auf der Arbeitsbühne stehen zwei Elektriker der Autobahn GmbH. Sie sollen einen Fehler in der Klappenschlussüberwachung der Entrauchungsanlage beheben. Die Sensorik meldet offene Klappen, obwohl diese geschlossen sind. Über die Öffnungen kann im Brandfall Rauch abgesaugt werden – ein überlebenswichtiger Mechanismus.

Die Abgase gelangen auf einem anderen Kanal aus dem Tunnel. Durch den Strom von Autos und Lastwagen fließt die Luft permanent mit vier bis sechs Metern pro Sekunde durch die Röhre, die Fahrzeuge bringen ihre eigene Frischluft quasi mit. Gebläse unter der Decke helfen bei Bedarf mit. „Die Luft ist im Tunnel nicht schlechter als draußen“, sagt Poggen-dorf.

Dort, an der genauso frischen Luft, arbeitet ein Trupp an einer Sicherheitseinrichtung, die viele aus den Verkehrsnachrichten kennen: die Höhenkontrolle. Löst sie aus, ist der Tunnel dicht. Derzeit ist die Bildqualität einer

Voller Durchblick: Tunnelleit-zentrale in Hamburg (l.). Rechts: IT-Ingenieur Karsten Preisner



Der „Alte Elbtunnel“

Anfang Mai wurden auch im St.-Pauli-Elbtunnel in Hamburg Bauarbeiten abgeschlossen. Sechs Jahre lang war die Weströhre der 1911 für Hafnarbeiter eröffneten Flussquerung wegen Renovierungsarbeiten dicht. Heute sind die beiden gekachelten Röhren

Radfahrern und Fußgängern vorbehalten. Über Personen- und Lastenaufzüge geht es hinunter auf 23,50 Meter Tiefe und dann auf 426,50 Metern Länge unter der Elbe nach Süden. 2019 beschloss der rot-grüne Senat, Autos die Durchfahrt zu verbieten.

dazugehörigen Überwachungskamera nicht so, wie sie sein sollte. IT-Ingenieur Christopher Schönberg hat ein Analysegerät an die Anlage angeschlossen, das vier bis fünf Stunden messen soll. Anhand der Daten soll entschieden werden, ob ein Lichtwellenleiter komplett getauscht werden muss oder sich noch reparieren lässt.

Arbeiten nur bei Vollsperrung möglich

Nur ein paar Hundert Meter weiter bringt ein Kran eine vier Tonnen schwere Laterne in Position. „So etwas geht nur während einer Vollsperrung“, sagt Christian Niemietz, Oberbauleiter des Straßenbau-Unternehmens Strabag. Doch trotz des Luxus einer gesperrten Autobahn gibt es einen Gegner: das Wetter. Bei zu viel Wind müsste die Laterne warten. Und wenn es regnet, kann die Stahlkonstruktion einer Schilderbrücke nicht mit einer speziellen Schutzschicht bestrichen werden. Was wetterunabhängig funktioniert, ist die Montage des „berührungsfreien Abdeckers“. Bitte was? Gemeint ist eine sechs Meter lange blaue Tafel, die bis zu der Inbetriebnahme des neuen Knotens vor die Beschriftung „Kreuz Hamburg-Hafen“ geschraubt (und damit berührungsfrei befestigt) wird. Ist das Kreuz fertig, kommt das Blech wieder weg.

Philipp Groos ist froh, dass er an diesem Wochenende in Ruhe und vor allem vergleichsweise sicher arbeiten kann. „Das ist heute Luxus“, sagt der Projektleiter der Bau-firma, die mehr als 40 Meter lange Autobahntafeln und eben den berührungsfreien Abdecker montieren soll. Damit meint er nicht nur den verschwundenen Verkehr,





Auf Abwegen: eine Autofahrerin in der Sperrzone



„Mal nicht mit fließendem Verkehr arbeiten zu müssen, ist Luxus“

Philipp Groos,
Swarco Traffic Systems

sondern auch die Witterung. Bei Regen liefe der Zeitplan schnell aus dem Ruder. „Es ist dann rutschig, die Klamotten sind schwerer.“ Aber auch zu viel Hitze ist schlecht – das Blech der Autobahntafeln wird dann so heiß, dass der 43-jährige und seine Kollegen es mit Winterhandschuhen anfassen müssten, um Verbrennungen zu vermeiden. Und es gibt noch einen dritten Luxus für den achtköpfigen Montagetrupp: Man wird nicht beschimpft. Denn oft sind Bauarbeiter die Blitzableiter der Nation. „Da werden schon mal Fenster runtergekurbelt und es fliegen unschöne Wörter und Plastikflaschen“, sagt Groos. Sobald manche Deutsche sich ins Auto setzen, „passiert etwas“, sagt er.

Ein paar würden wahrscheinlich am liebsten einfach durch die Baustelle durchfahren. So wie versehentlich die ältere Dame im weißen Dacia Sandero. Am Samstagmorgen umkurvt sie zielsicher die rot-weißen Absperrbaken und gerät direkt in den frischen Asphalt an der Ausfahrt Waltershof. Und nun? Alles noch einmal von vorn? Nein, ging noch mal gut. „Zum Glück hat sie auf der frischen Stelle nicht gewendet“, sagt Bau-leiter Sebastian Ottma, „das hätte Spuren hinterlassen.“ Die Ausrede der Seniorin: „Das Navi hat gesagt ...“

Text: Claudius Maintz

TECHNIK

Deutschlands längste Tunnel

Der längste Tunnel Deutschlands ist noch gar nicht fertig. Ab 2032 soll er Deutschland mit Dänemark verbinden. Dazu werden auf dänischer Seite 89 Betonelemente, meist 217 Meter lang und 73 Tonnen schwer, gebaut, luftdicht verschlossen und mit Ballastbeton nach und nach auf den Meeresgrund abgesenkt. Mit einer speziellen Technik werden sie später so miteinander verbunden, dass kein Wasser eindringt. Die Eröffnung des 7,9 Milliarden Euro teuren Bauwerks wurde einige Male verschoben. Unter anderem, weil das Absenken der Elemente in 45 Meter Meerestiefe schwieriger war als gedacht – sie müssen auf einen halben Zentimeter genau an der vorgesehenen Stelle platziert werden. In sechs Jahren soll der Fehmarnbelttunnel die Liste der zehn längsten Tunnel Deutschlands anführen.



Tunnel	Länge in Kilometern	Eröffnung	Fahrspuren*	Strecke
Fehmarnbelttunnel	17,6	2032	4	A1
Rennsteigtunnel	7,9	2003	4	A71
Tunnel Hirschhagen	4,2	2022	4	A44
Kramertunnel	3,6	2028	2	B23
Tunnel Königshainer Berge	3,4	1999	4	A4
Neuer Elbtunnel	3,3	1975	8	A7
Jagdbergtunnel	3,1	2014	4	A4
Tunnel Oberau	2,9	2022	4	B2
Tunnel Berg Bock	2,7	2002	4	A71
Saukopftunnel	2,7	1999	2	B38

* insgesamt

In sechs Jahren sollen Züge und Fahrzeuge unter der Ostsee zwischen Puttgarden und Rødby in Dänemark fahren. Die luftdichten Tunnelsegmente werden abgesenkt

JETZT WINTER- UND ALLWETTERREIFEN KAUFEN



Fotos: Vredestein (1), Archiv

Sommerzeit, Wechselzeit. Doch wer denkt bei heißen Temperaturen schon an den Wechsel auf **ALLWETTER- ODER WINTERREIFEN?** Schlaue Sparfüchse tun das, denn genau jetzt räumen die Reifenhändler ihre Lager.

Der nächste Winter kommt bestimmt. Wie er allerdings aussehen wird, können wir jetzt noch nicht sagen. Den Wettermodellen der Meteorologen nach wird die Zahl der Schneetage weniger. Ein Grund für Autofahrer, zumindest im Flachland statt auf Winterreifen auf Allwetterreifen zu setzen.

Gerade bei dieser Reifengattung hat sich in den letzten Jahren extrem viel getan. Die Leistungen bei typisch europäischem Winterwetter, das heißt insbesondere bei kalter Nässe, konnten signifikant verbessert werden. Und das, ohne gravierende Nachteile etwa im Reifenverschleiß oder bei den Abrollgeräuschen in Kauf neh-

men zu müssen. Natürlich kommen die ganzjährig einsetzbaren Allseason-Produkte nicht an die Leistungsfähigkeit und Dynamik moderner sportlicher Sommerreifen oder an den ultimativen Grip von Winterreifen auf Schnee heran – siehe Grafik. Doch im Hinblick auf Ganzjahresnutzung und Alltagstauglichkeit haben sie sich längst einen festen Platz in den Herzen der Autofahrer erobert. Fast ein Drittel aller verkauften Reifen im Ersatzgeschäft sind heute bereits Allwetterreifen.

Nicht ohne Grund investieren die führenden Reifenhersteller viel Entwicklungs-Know-how in diese Produktgattung. Allein in diesem Sommer ge-

hen drei neue Allseason-Reifen an den Start, darunter der neue, in zahlreichen Punkten verbesserte Vredestein Quatrac 2.

Alles muss raus!

Doch nicht allein das Angebot an Neuereifen und der Bedarf an Lagerplatz drücken im Moment die Preise. Der Sommer ist auch die ruhigste Zeit im Reifengeschäft, und weil der saisonale Kaufdruck fehlt, bieten Händler oder Onlineshops eher Aktionen an. Zur Belebung des Werkstattgeschäfts werden daher häufig sehr günstige Reifen-plus-Montage-Pakete angeboten.

Bei besonders günstigen Schnäppchen sollten Sie allerdings einen



Blick auf die DOT-Nummer des Reifens werfen. Die vierstellige Zahl am Ende der Kennung auf der Reifen-seitenwand gibt die Produktions-woche und das Jahr der Herstellung an. Liegt das Produktionsdatum innerhalb der letzten drei Jahre, gilt der Reifen als fabrikneu und kann bedenkenlos gekauft werden. Liegt das Produktionsdatum fünf Jahre zurück, darf der Reifen immer noch als „neu“ beziehungsweise „neuwertig“ verkauft werden, ist aber häufig durch ein deutlich verbessertes Nachfolgeprodukt überholt.

Wer den Preisen und dem Winter wirklich ein Schnippchen schlagen will, lässt die neuen Reifen jetzt auf Felgen montieren und baut die winter-tauglichen Räder mit Winter- oder Allwetterreifen erst zu Beginn der kalten Jahreszeit (O–O: Oktober bis Ostern) aufs Auto. So steht die best-mögliche Profiltiefe dann zur Verfü-gung, wenn man sie wirklich braucht.

Text: Thiemo Fleck

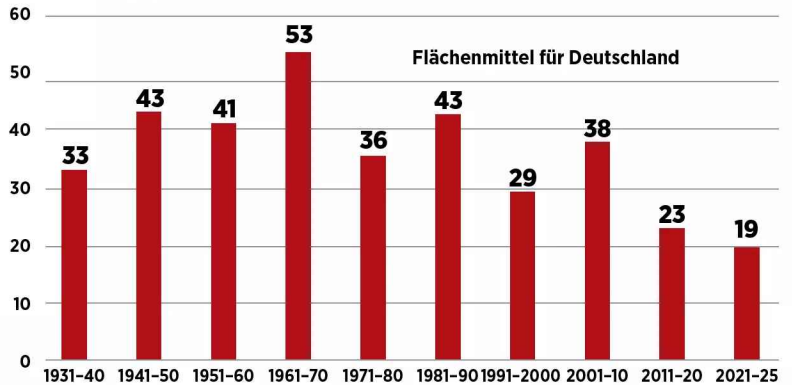
Allwetterreifen mit Schneeflockensymbol wie der Vredestein Quatrac Pro 2 dürfen bei Winterwetter gefahren werden



Die vierstellige Zahl am Ende der DOT-Kennung gibt Produktionswoche und -jahr an: 2122 steht so für die 21. Kalenderwoche 2022

WENIGER SCHNEE - WENIGER WINTERREIFEN

Anzahl der Tage mit Schneedecke pro Jahr



Die immer geringere Anzahl von Tagen mit geschlossener Schneedecke legt den Einsatz von Allwetter- statt Winterreifen nahe

Quelle: ARD

ALLWETTERREIFEN - EIN AKZEPTABLER KOMPROMISS

Bremswege auf nassem Asphalt; 80–0 km/h

Sommerreifen	31 m
Allwetterreifen	31,5 m
Winterreifen	35 m

Bremswege auf trockenem Asphalt; 100–0 km/h

Sommerreifen	32 m
Allwetterreifen	33,8 m
Winterreifen	37,1 m

Bremswege auf schneebedeckter Fahrbahn; 50–0 km/h

Sommerreifen	68 m
Allwetterreifen	28,9 m
Winterreifen	25,7 m

Natürlich hat ein Allwetterreifen auf sommerlichen Fahrbahnen Nachteile. Mit moderner Technik werden die aber weniger – Brems-ergebnisse im Vergleich

Drei Reifenarten gleicher Größe im direkten Vergleich: Sommerreifen: Vredestein Ultrac pro; Allwetter: Vredestein Quatrac pro 2; Winter: Vredestein Wintrac pro. Quelle: Vredestein

Rücksicht hat Vorfahrt: die große Verkehrssicherheitsinitiative



Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | BEZAHLBAR

Eine Aktion von

auto-transport professional AUTO BikeX CARAVANING eurotransport.de FERNFAHRER firmenauto MC/OVE MOTORRAD BIKE Pro mobil ROADBIKE RUNNERS trans aktuell

Unsere Partner



MAC JEANS



SONAX

VREDESTEIN TYRES

SAUBERE SACHE

Das Interieur ist die Visitenkarte Ihres Autos und seine richtige **PFLEGE** mehr als nur reine Kosmetik – nicht zuletzt aufgrund des Werterhalts. Wir zeigen, wie Sie den Innenraum systematisch und materialschonend reinigen.



1

Ausmisten: alles Lose raus!

Zunächst geht's ans Grobe: Pfandflaschen, Parktickets, Ladekabel, Spielzeug – alles, was lose herumfliegt, kommt raus. Das spart Nerven, weil man nicht um Kleinkram herumputzt und sich Krümel nicht direkt wieder neu verteilen. Danach die Fußmatten herausnehmen und außerhalb des Fahrzeugs kräftig ausklopfen. So bleiben Sand und Steinchen draußen, statt beim Saugen durch den Innenraum zu wandern. Wer gleich am Anfang freiräumt, erkennt zudem sofort Problemstellen mit Flecken, klebrigen Ablagen, Tierhaaren und Co.



Wer nicht ausräumt, putzt nur um den Schmutz herum

2

Trockenreinigung: gründlich saugen

Bevor Feuchtigkeit und Reiniger ins Spiel kommen, steht das Saugen auf dem Programm. Gehen Sie dabei systematisch vor, damit Sie den Schmutz nicht durch bereits gereinigte Bereiche tragen. Also von oben nach unten: Was Sie aus Spalten und Ablagen lösen, landet sonst wieder auf Sitzen und Teppich. An Lüftungsdüsen, Tasten und Kanten ist eine Kombination aus einem weichen Pinsel und einer Fugendüse ideal: Der Pinsel lockert, der Sauger nimmt den Staub sofort auf, anstatt ihn aufzuwirbeln. Für strukturierte Kunststoffe (etwa an Türablagen oder Lautsprecherabdeckungen) eignet sich eine weiche Bürste, die Schmutz aus den Narbungen holt. Dann die Sitze: Nähte, Sitzschienen und der Spalt zur Mittelkonsole sind Krümel-Hotspots. Tipp: Sitzpolster und Seitenwangen mit der Hand auseinanderdrücken, damit die Düse tief in die Ritzen kommt, ohne am Bezug zu zerren. Bei Leder einen Polster- oder Bürstenaufsatz nutzen und ohne Druck arbeiten. Zum Schluss den Boden saugen – Fläche, Ecken, unter den Sitzen und entlang der Schienen. Die Fußmatten saugt man separat.



3

Armaturen und Oberflächen: schonend säubern

Erst jetzt wird gewischt. Im Interieur sitzen empfindliche Kunststoffoberflächen, deshalb sollten lauwarmes Wasser und ein weiches Mikrofasertuch häufig ausreichen. Bei der Anwendung eines Cockpitreinigers sollte man diesen immer aufs Tuch sprühen, nie direkt aufs Bauteil. Sonst landet zu viel Flüssigkeit in Spalten und Schaltern, bevor man nachwischen kann. Arbeiten Sie in kleinen Bereichen, und wischen Sie locker mit einem zweiten, trockenen Tuch hinterher – so verschwinden Reinigerreste und Schlieren gleich mit. Die Devise lautet: Milder Reiniger, wenig Druck, kein Schrubben. Sonst drohen Glanzstellen oder Flecken. Lenkrad, Schaltknauf und Griffmulden separat angehen. Entfetten ja – aber materialschonend und ohne aggressive Lösemittel.



Profi-Tipp für Lüftungsdüsen: Staub mit einem weichen Pinsel lockern und parallel mit dem Staubsauger abfangen

Wer direkt aufs Cockpit sprüht, riskiert, dass Feuchtigkeit eindringt. Besser den Reiniger aufs Tuch geben

4

Glas- und Glanzflächen: behutsam wischen mit System

Spätestens bei tief stehender Sonne kommt jede Schlierenrunde auf Scheiben, Spiegeln und Co. zum Vorschein. Deshalb reinigt man Glasflächen am besten mit eigenen, sauberen Tüchern. Innen sitzt oft ein Fettfilm aus Atemluft und Ausdünstungen – den löst ein Glasreiniger am besten mit der Zwei-Tuch-Methode: erst reinigen, dann mit einem zweiten Tuch trocken nachpolieren. In Kreuzbewegungen arbeiten (horizontal, dann vertikal) und im Gegenlicht kontrollieren. Nicht vergessen, die Seitenscheiben ein Stück abzulassen, damit auch die Oberkante sauber wird. Tipp für die Heckscheibe: Bei Heizdrähten nur parallel zu den Drähten wischen, nicht quer – so sinkt das Risiko, die Leiterbahnen zu beschädigen. Displays und Klavierlack sind besonders empfindlich: nur mit separatem, weichem, absolut sauberem Tuch wischen, bei Bedarf minimal anfeuchten und ohne Druck arbeiten. Dann trocken auspolieren. Keine Universalreiniger oder Papiertücher verwenden – und nie trocken über Staub reiben, sonst bleiben Mikrokratzer zurück.



Für eine streifenfreie Sicht im Kreuzstrich wischen

6

Gerüche: Diagnose statt Duft

Wer Muff langfristig loswerden will, braucht keinen Wunderbaum, sondern muss auf Spurensuche gehen. Prüfen Sie deshalb, ob der Fußraumteppich noch feucht ist (typisch nach einer Nassreinigung oder im Winter durch nasse Schuhe). Wurde etwas verschüttet? Gibt es eine organische Quelle wie Haustiergeruch, verschüttete Milch oder Essensspuren? In solchen Fällen wirken enzymatische Geruchsentferner besser als Parfüm, weil sie die Geruchsquelle chemisch abbauen. Ein zweiter Klassiker ist der Innenraumfilter: Ist er alt oder feucht, bringt ein Wechsel häufig sofort spürbar frischere Luft. Riecht es vor allem beim Einschalten der Lüftung, kann das Klimasystem der Auslöser sein – dann hilft eine passende Reinigung.



In Faserrichtung arbeiten: Nur so holen Sie Schmutz an die Oberfläche, statt ihn tiefer ins Polster zu massieren

5

Textilien: ran an die Polster!

Damit bei Stoffpolstern nach dem Trocknen keine unschönen Wasserränder bleiben, hilft ein simpler Trick: Feuchten Sie nicht nur den isolierten Fleck, sondern die komplette Sitzfläche mit einem Mikrofasertuch an. Erst dann kommt der Polsterreiniger zum Einsatz. Nach einem Farbtest an unauffälliger Stelle massieren Sie das Mittel mit einem Schwamm oder einer weichen Bürste gleichmäßig ein. Nach fünf bis zehn Minuten (siehe Herstellerangabe) bürsten Sie den Stoff sanft in Faserrichtung ab. Das holt den Schmutz an die Oberfläche, statt ihn ins Gewebe zu drücken. Nehmen Sie die Rückstände mit einem feuchten Tuch auf.

Bei empfindlichem Alcantara dürfen nur milde Spezialreiniger verwendet werden. Echtes Leder benötigt wiederum eine eigene Routine: Hier wird ein sanfter Reiniger per Schwamm aufgetragen und systematisch von Naht zu Naht eingearbeitet. Verfügen die Sitze über eine Klimatisierung, ist Reinigungsschaum die beste Wahl, da flüssige Mittel die feinen Perforationen verstopfen könnten. Gegen extreme Flecken hilft spezielles Leder-Waschbenzin. Nach dem Abwischen mit einem nebel-feuchten Tuch folgt eine Pflegelotion, um das Leder rückzufetten und vor dem Austrocknen zu schützen.

Das richtige Trocknen entscheidet über das Endergebnis. Bei Stoff beschleunigt ein trockenes Tuch, mit dem die Fläche abgerieben wird, den Prozess. Alternativ zieht ein behutsam eingesetzter Nasssauger die Restfeuchte aus dem Polster. Bei Alcantara darf nur sanft abgetupft und niemals gerubbelt werden. Abschließend ist für alle Sitzarten Lüften Pflicht. Bei geöffneten Fenstern nimmt die zirkulierende Luft die Nässe auf. Wer nicht im Freien parken kann, nutzt die Klimaanlage, da sie dem Innenraum effektiv Feuchtigkeit entzieht. Bleibt Nässe in den Bezügen zurück, drohen Materialveränderungen oder im schlimmsten Fall Schimmelbildung.



Feuchtigkeit in den Fußmatten ist häufig eine Geruchsquelle

BENEFITS

EXKLUSIV FÜR UNSERE ABONNENTEN

80 Jahre auto motor und sport – dieses Jubiläum möchten wir gemeinsam mit unseren Abonnenten ausgiebig feiern. Jeden Monat gibt es im Rahmen unseres Jubiläumsjahres eine exklusive Vorteilsaktion. Unser Special im Juni:



JUBILÄUMS-SPECIAL NR. 6: WIR VERLOSEN 10 X 2 WOCHENEND-TICKETS FÜR DIE EURO MOTO 2026!

Motorsport live erleben – packende Rennen, satten Sound und echtes Fahrerlager-Feeling: Bei der EURO MOTO 2026 trifft sich die Szene zu einem Event voller Action auf und neben der Strecke.

Als Abonnent haben Sie jetzt die Chance, 10 x 2 Freikarten zu gewinnen und die EURO MOTO 2026 gemeinsam mit einer Begleitperson zu besuchen – inklusive freier Rennwahl: Im Teilnahmeformular können Sie Ihr Wunsch-Rennen auswählen (nach Verfügbarkeit).

Alle Infos zur Verlosung, zum Eventprogramm sowie die Teilnahmebedingungen finden Sie online unter:
www.auto-motor-und-sport.de/abo-special-06



Scannen Sie den
QR-Code
für weitere
Informationen

2 AUSGABEN

GRATIS

Ihr kostenloses
Probeabo.



Unsere Abonnenten profitieren im Jubiläumsjahr von tollen Vorteilsaktionen.

Sie sind noch kein Abonnent? Dann ist unser kostenloses Probeabo genau das Richtige für Sie. Sichern Sie sich unverbindlich zwei Gratis-Ausgaben inklusive direkter Lieferung in Ihren Briefkasten - und profitieren Sie direkt ab Erhalt der Bestellbestätigung von unseren Abonnenten-Benefits und Aktionen.



Scannen Sie den
QR-Code
für weitere
Informationen

www.auto-motor-und-sport.de/gratishefte

ABO-NEWSLETTER **JETZT KEINE AKTION MEHR VERPASSEN!**

Sie möchten keine unserer Abonnenten-Benefits verpassen? Dann registrieren Sie sich zu unserem neuen Abonnenten-Newsletter. Wir informieren Sie regelmäßig über die neuesten Specials und Aktionen. Den Newsletter erhalten Sie unter folgender Adresse: auto-motor-und-sport.de/abo-newsletter



**Saubere Falze,
geschmeidige
Gummis:
Der perfekte
Eindruck
beginnt beim
Einstieg**



7

Liebe zum Detail: das Tür-Finish

Die wahre Liebe zum Detail zeigt sich schon beim Einsteigen: Gerade die Verkleidung der Fahrerseite leidet oft unter Schuhabdrücken und Striemen. Hier genügen ein feuchtes Mikrofasertuch und etwas milder Reiniger. Auch Schweller und Türfalze sollten Sie sauber auswischen und abtrocknen, damit keine Restnässe stehen bleibt. Besondere Pflege fordern die Türdichtungen, da scharfe Reiniger sie auf Dauer spröde machen. Nutzen Sie stattdessen spezielle Gummilotionen, die für das Material geeignet sind. Mit dem Lappen einmassiert halten sie das Gummi geschmeidig, verhindern Knarzen und schützen im Winter vor dem Festfrieren. Wischen Sie Überschüsse am Ende sorgfältig ab, damit nichts schmiert oder neuen Schmutz anzieht.

Text: Sandro Vitale

„Wer zum Haushaltsreiniger greift, riskiert irreversible Schäden!“



Wie pflegt man den Innenraum richtig – und was ruiniert ihn? auto motor und sport hat mit Hartmut Hauber, Leiter der Anwendungstechnik beim Pflege-Spezialisten Dr. Wack, gesprochen.

Welche Pflegemittel haben im Auto generell nichts verloren?

Ganz klar: Haushaltsreiniger! Die Materialien in modernen Fahrzeug-Innenräumen sind zum Teil sehr empfindlich. Wer mit ungeeigneten Reinigungs- und Pflegeprodukten hantiert, riskiert bleibende Schäden.

Viele Schäden entstehen nicht durch falsche Chemie, sondern durch falsche Technik. Was sind typische Fehler?

Bei Klavierlack und Displays können ungeeignete Tücher die empfindliche Oberfläche zerkratzen. Ein weiterer Klassiker sind Polsterschaumreiniger mit harten aufgesetzten Bürsten, die die Textiloberfläche stark aufrauen. Geht es an die Scheiben, entstehen Streifen meistens deshalb, weil ein ungeeignetes Mikrofasertuch genutzt wird. Zudem wird das Tuch beim Wischen auch zu selten gewendet oder schlicht zu spät gewechselt. Wer zu große Flächen mit einem gesättigten Lappen bearbeitet, schmiert den Schmutz nur hin und her.

Bei Polstern und Teppichen drohen schnell Ränder. Was ist hier die wichtigste Regel?

Das vollständige Abtragen des Reinigers. Wenn Sie zum Beispiel mit Schaum arbeiten, sollten Sie mit einem feuchten Mikrofasertuch so lange nacharbeiten, bis absolut keine Schaumbildung mehr erkennbar ist. Produktrückstände, die im Gewebe bleiben, werden nach dem Trocknen als Flecken sichtbar oder bilden klebrige Ränder, die wieder neuen Schmutz anziehen.

Woran erkennen Sie einen falsch gepflegten Innenraum – und was wäre ein sinnvoller „Erste Hilfe“-Schritt?

Das äußert sich meist im Gesamtbild: ein staubiges Cockpit, verschmutzte Einstiege und Fußräume, schmierige Scheiben und vor allem welliges oder rissiges Leder – ein typischer Schaden, wenn das Material vernachlässigt oder mit zu scharfen Mitteln gereinigt wurde. Die beste Erste Hilfe? Bevor Sie wild drauflosputzen, saugen Sie das Auto idealerweise zuerst einmal penibel aus, wischen groben Schmutz nebelfeucht ab und analysieren dann ganz in Ruhe, welche Spezialreiniger Sie für die jeweiligen Problemzonen wirklich benötigen.

Herr Hauber, wenn Sie ein Warnschild über jede Innenraumreinigung hängen dürften: Was wäre das größte Don't? Da muss ich direkt drei Dinge nennen. Erstens: Arbeiten Sie niemals in der prallen Sonne oder auf heißen Oberflächen. Zweitens: Warten Sie bei Ledersitzen nicht, bis Alterungsspuren sichtbar sind. Lederpflege findet im Leder statt und nicht auf dem Leder. Wer hier also ungeeignete Reiniger nutzt, verhärtet das Material im ungünstigsten Fall irreversibel. Und drittens: Bei der Glasreinigung auf geeignetes Zubehör achten (Mikrofasertuch). Ein streifiges Ergebnis wird in der Regel nicht vom Reiniger, sondern durch das Zubehör und der Art der Anwendung hervorgerufen.

DIE NEUE SERIE VOM CO-CREATOR VON „RICK AND MORTY“

KRAPOPOLIS

GÖTTER SIND AUCH NUR MENSCHEN.



© 2026 Fox Media LLC

FREE-TV PREMIERE
SAMSTAGS 22:00

 **COMEDY
CENTRAL**
HOME OF ADULT ANIMATION



Jeder kommt an sein Limit. Doch die Kunst liegt darin, es zu erkennen und sich dann ein Stück darunter zu platzieren

SICHERER FAHREN



EIN TAGESTRaining der besonderen Art am Sachsenring. Mit gestellten Fahrzeugen bereift mit dem neuen Bridgestone Potenza Sport Evo.

Sie haben Routine, Sie haben diese stille Gewissheit, dass Ihnen auf der Straße schon nichts passieren wird, vor allem, weil die Fahrzeuge heutzutage sicherer sind als je zuvor. Und trotzdem ist da dieser Moment, wenn es regnet, wenn

vor Ihnen plötzlich die Bremslichter wild blinken oder, gottbewahre, ein Hindernis auftaucht. Das Heck wird leicht – ein winziger Ruck nur und ein Moment, in dem sich die Frage in den Nacken setzt: Weiß ich eigentlich wirklich, was ich da tue, wie ich

reagiere? Nicht theoretisch, nicht aus dem Bauch heraus, sondern in dem Augenblick, in dem die Physik die Ansage macht und keine Ausrede gelten lässt, wo ich intuitiv handeln muss? Denn auch die heutigen Regelsysteme haben ihre Limits. Und vor

alles ist es ein riesiger Unterschied, mit welchem Material sie agieren müssen – Stichwort: Reifen. Und auch um die geht es ganz wesentlich in diesem Training am Sachsenring in Verbindung mit unserem treuen Partner Bridgestone. Hier wurde und wird aufgezeigt, wo die Leistungsgrenze von Mensch, Maschine und Reifen liegt. Denn sie ist das entscheidende Kriterium dafür, wie reagiert werden muss, um im Extremfall Leben zu retten.

Zielort

Ein paar Worte zum Sachsenring: 3671 Meter Länge, zehn Links-, vier Rechtskurven, an die 13 Prozent Gefälle, die vielleicht längste Linkskurve der Welt und ein Fahrsicherheitszentrum, das in dieser Form einmalig ist. Nehmen Sie sich also frei. Mindestens zwei Tage, denn die werden Sie brauchen. Am Anreisetag wird sich zuallererst offiziell begrüßt und ein Einblick gegeben, worum es sich am darauffolgenden Tag drehen wird: um Reifen, Auto, Instruktoren und natürlich um die Trainingsstrecke und den Spaß, den sie bieten wird.

Der Sachsenring ist seit Jahren die Strecke für das auto motor und sport Sommertraining. Es umfasst einen kompletten Tag und auch die Fahrzeuge mit ihren Reifen. Letztere sind

das Beste aus dem Hause Bridgestone in Sachen Nasshandling. Gegenüber denen von letztem Jahr werden sie sich maßgeblich unterscheiden, denn 2025 waren wir noch auf Potenza Sport unterwegs, und dieses Jahr kommt die nächste Evolutionsstufe mit dem Potenza Sport Evo, der jetzt schon eine Menge verspricht.

Zu Beginn wird das richtige Bremsen in einer Gefahrensituation geübt, darauf folgen das Ausweich- und Kurventraining. Es geht immer darum, die aktive Sicherheit zu erhöhen. Dazu gehört auch das Abfangen eines instabilen Autos: Auf einer Schleuderplatte trainieren die Teilnehmer die Reaktionsschnelligkeit und das Verhalten bei Unter- und Übersteuern. Für das Fahren auf nassem Asphalt wird die Strecke bewässert – die Übung verbindet Sicherheit mit Dynamik und Sportlichkeit. Ein Kartrennen in der Halle rundet das Sommertraining ab.

Aber was wäre das Ganze ohne eine Fahrt über die Rennstrecke? Hier erleben die Leserinnen und Leser nochmals, was Auto und Reifen zu leisten vermögen – hinter einem Führungsfahrzeug auf einer der herausforderndsten Strecken Deutschlands.

Text: Max von Saurma



Fotos: Dino Eisele



Bild oben: Das Gruppenfoto gehört dazu. **Links:** Sachsenring-Geschäftsführer Ruben Zeltner begrüßt die Teilnehmer



Ganz großer Spaß: Das Kartrennen in der Halle rundet die Veranstaltung ab

INFO

Das Wichtigste auf einen Blick



Das auto motor und sport Sommertraining, powered by Bridgestone, findet am 24. September 2026 im ADAC Fahrsicherheitszentrum Sachsenring statt.

- Anreise am 23. September (bis 18.00 Uhr)
- Abreise am 24. September (nach der Veranstaltung)
- Preis pro Person (bei maximal zwei Personen im Auto): 899 Euro (inkl. MwSt.)

Im Preis inbegriffen:
Auto inklusive Benzin, Instruktoren-Betreuung, Teamkleidung, Mittag- und Abendessen, Kartfahren.
Nicht im Preis inbegriffen: An- und Abreise, Übernachtung.

Anmeldung unter Telefon 0711/182-1977. Oder per E-Mail: info@actionteam.de
[actionteam.de](mailto:info@actionteam.de) [motorpresse.de](mailto:info@motorpresse.de)



QR-Code: Hier geht es zur Buchung

100 000 km



LUXUS, LEISTU LAD

Zum ersten Mal überhaupt stellt sich ein Genesis unserem Dauertest. Die Premium-Marke aus dem Hyundai-Konzern setzt beim **GENESIS GV70 ELECTRIFIED** auf 800-Volt-Technik. Wie es lief, lesen Sie hier.

START

1447 km

Im August 2023 rollte der in Matterhorn White lackierte Elektro-SUV erstmals in unsere Tiefgarage



33 666 km

Inspektion und Update Infotainment-Software
keine Kosten*



48 294 km

Fehlermeldung: elektrisches System prüfen / anhalten, wenn sicher (Fahrzeug abgeschleppt)

48 294 km

Zentrale Lade- und Steuereinheit (ICCU) erneuert (-)



CAR GUIDE

DAS AUTO: Mittelklasse-SUV mit Oberklasse-Anspruch, komfortablem Fahrverhalten und starkem E-Antrieb
DER PREIS: 86 550 Euro bei Teststart mit umfangreicher Ausstattung, Garantie und Service, heutiger Neupreis 87 460 Euro
DIE KOSTEN: Testverbräuche von 20,9 bis 33,9 kWh/100 km, 16,3 ct/km
 Kilometerkosten inkl. Strom und Reifen

NG, EFRUST



65 534 km
 Inspektion und Update
 Infotainment-Software
keine Kosten*

67 955 km
 Ladebuchse defekt

68 079 km
 Ladebuchse
 erneuert (-)

96 964 km
 Inspektion und
 Update Infotainment-
 Software **461,82**

101 503 km
 Der Genesis beendet nach
 100 056 gefahrenen
 Kilometern den Dauertest



= Wartung/Inspektion; Preise in Klammern: Garantiefall oder Kulanz



= außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt

* Kosten abgedeckt durch Care-Plan

DAUERTEST



Viel muss man nicht selber machen, doch der Einfüllstutzen ist ungünstig nah am Haubenlifter positioniert



Viel passt nicht rein in den angeblich rund 500 Liter fassenden Kofferraum samt niedrigem Laderollo



Viel Zeit beim Laden vergeht im Sommer nicht. Im Winter muss der Akku per Navi konditioniert werden



Viel merkt der Fahrer nicht, wenn ein Anhänger am Haken hängt. Aber: doppelter Verbrauch!

Genau 100 056 Kilometer – oder drei Winter und zwei Sommer lang – begleitet uns der GV70 Electrified nun als vierter Vollzeitleistungsstromer im Fuhrpark. Und doch ist er anders als ein BMW iX, Polestar 2 oder Porsche Taycan, denn seine Basis wurde nicht ausschließlich für die Elektromobilität geschaffen. Den 2,3 Tonnen schweren GV70 gab es nämlich auch noch mit V6-Benziner oder Dieselmotor. Eine Kompromisslösung also?

Nun, im Dauertest, so viel sei vorab verraten, hat der mattweiß lackierte (und fast 87 000 Euro teure) Elektro-SUV bewiesen, dass er eigentlich alles draufhat, was ein Elektroauto können sollte. Und doch gehört er noch zur ersten Generation von 800-Volt-Autos aus Korea, die nicht frei von Kinderkrankheiten war und ist. Doch der Reihe nach.

Genesis verkauft seine Autos nicht über klassische Händler, sondern direkt übers Netz. Schon die Auslieferung unseres GV70 erfolgte im geschlossenen Händler direkt vor die Redaktionstür. Das Konzept beinhaltet einen Fünf-Jahres-Care-Plan (bis 75 000 Kilometer) und einen Concierge-Service: Das Auto wird zur Inspektion abgeholt und ein gleichwertiges Ersatzfahrzeug gestellt.

Das funktionierte anfangs hervorragend – etwa als ein Marder gleich in den ersten Tagen einen Kabelstrang durchbiss und innerhalb eines Werktag's Ersatz vor der Tür stand. Auch

der erste planmäßige Service nach rund 30 000 km verlief völlig reibungslos. Als aber die zentrale Lade- und Steuereinheit (ICCU) ihren Dienst quittierte, dauerte die Ersatzteilbeschaffung rund fünf Wochen – gar nicht „Premium-like“. Und mittlerweile gilt der Hol- und Bringdienst nur noch in einem Umkreis von 50 Kilometern um die Stützpunkte.

Lernkurve via Update

Der Testwagen ist heute nicht mehr ganz derselbe wie zu Testbeginn. Zahlreiche Over-the-Air-Updates haben ihn im Laufe der letzten zwei Jahre kontinuierlich besser gemacht. So wurde beispielsweise Amazon Music integriert und das Infotainment mit Naturklängen bespielt. Viel wichtiger jedoch: Anfangs fehlte dem SUV ein intelligentes Batteriemanagement. Nach etwa einem halben Jahr wurde es per Update in einer nächtlichen Aktion aufgespielt.

Seitdem kann der Genesis seinen 77,4-kWh-Akku auf das schnelle Laden aktiv vorbereiten, sobald man eine Station über das interne Navi ansteuert. Es integriert Ladestopps mittlerweile sehr zuverlässig in die Routenplanung und erkennt deutlich mehr Ladepunkte als zu Beginn – wobei die Sprachsteuerung des Infotainments das Radio nach wie vor nur mit formelhaften Zaubersprüchen umschaltet. Übrigens: Auf Wunsch warnt das Navi auch in Deutschland vor festen Blitzen.

Frisch wie ein junger Gebrauchter

Am Ende des Dauertests nimmt GTÜ-Gutachter Stoll den Genesis genau unter die Lupe und zeigt sich beeindruckt von geringen Verschleißerscheinungen sowie unempfindlichem Lack.



Die am Ende unversehrten – zu Testbeginn angebrachten – Markierungen belegen: Niemand hat am Akku gearbeitet. Felgen und Mattlack zeigen kaum Beschädigungen

GTÜ-Gutachter Stoll zeigt sich beeindruckt: Auf der Hebebühne wirkt der GV70 noch wie ein junger Gebrauchter, Unterboden und Fahrwerksteile präsentieren sich fast im Neuzustand und weisen kaum Korrosion auf. Die Bremsen zeigen wenig Verschleiß, und auch die matte Lackierung hat den 100 000 Kilometern getrotzt. Nur die Chromelemente an der Front und einige Kunststoffe im Innenraum tragen leichte Kampfspuren. Makellos blieben die Alufelgen, die von üppigen Reifenflanken geschützt werden. Das wichtigste Zeugnis liefert jedoch der Batterie-Check: Der Schnelltest (Flash) des Batteriemanagementsystems bescheinigte dem Akku eine verbliebene Restkapazität (State of Health, SOH) von 96,6 Prozent. Bei acht Jahren oder 160 000 km Garantie auf die Batterie muss man sich hier kaum Sorgen machen.

Beim Thema Laden zeigte der GV70 zwei Gesichter. Im Sommer glänzte er mit seiner 800-Volt-Technik: In der Spitze zog er den Strom oft mit bis zu 240 kW in die Zellen. „10 bis 80 Prozent reicht für einmal Pommes plus Burger“, hieß es treffend im Fahrtenbuch. Im Winter jedoch kippte die Stimmung. Wer sich aus Gewohnheit von Android Auto oder Apple CarPlay navigieren ließ, bezahlte das an der Ladesäule mit Standzeiten von bis zu einer Stunde. Ohne die Vorkonditionierung über das interne Navi lädt der unterkühlte Akku bei Minustemperaturen extrem verhalten, oft mit weniger als 50 kW. Da der Dauertestwagen noch vor der Modellpflege (2025) gebaut wurde, gibt es leider keine manuelle Vorkonditionierung. Alternativ half auf langen Strecken sehr zügiges Fahren, um Antrieb und Akku thermisch auf Trab zu bringen.

Zudem folgte der Genesis einer eigenwilligen „20-Prozent-Regel“: Fällt der Ladestand (SOC) unter diese magische Grenze, weigert sich das System, den Akku vorzuheizen. Die Ladeplanung des Navis reagiert darauf übervorsichtig und plant Ladestopps teils schon nach 150 km ein.

Generell schmolz die ohnehin nicht üppige Reichweite von 316 km im Winter und bei Autobahntempo gern auf weniger als 240 km zusammen.

Große Klappe, CCS dahinter

Die Position des CCS-Anschlusses im Frontgrill ist clever, denn so entfällt beim Parken an Ladesäulen lästiges Rangieren. Allerdings gab es auch Probleme: Weil die Klappe nicht elektrisch öffnet, macht man sich stets die Finger schmutzig – auch beim Rauspulen der auf den Steckern sitzenden Gummiabdeckungen, die an Bündeln baumeln und irgendwann abreißen. Im Winter vereiste der Klappenmechanismus und verlangte nach einem beherzten Klaps. Gegen Ende des Dauertests reichte die Federkraft der Ladeklappe kaum noch aus, und der CCS-Anschluss selbst musste zuvor ausgetauscht werden, wie auch die zentrale Lade- und Steuereinheit (ICCU) bei Testmitte.

Solider wirkt dagegen das Interieur: Gebürstete Alu-Leisten, weiches Velours an den Säulen und abgesteppte Lederbezüge sorgen für Bentley-Flair. Und das Beste: Der Genesis trotz des Touchscreen-Overkill der

„Der Ladeanschluss ist gut positioniert, macht beim Öffnen aber leider oft die Finger schmutzig“

Paul Englert,
Leiter Testabteilung



„Ein stattlich wirkender SUV, aber unter dem Rollo wird der Platz fürs Gepäck schnell knapp“

Jens Dralle,
Ressortleiter Test und Technik



„An diesem fein eingerichteten Interieur beißt sich manch deutscher Premium-Rivale die Zähne aus“

Uli Holzwarth,
Redaktionsleiter Sonderobjekte



DAUERTEST

Neuzeit! Die Bedienung mit ihren vielen physischen, nachts beleuchteten Tasten, Reglern und Walzen bekam viel Lob von den Redakteuren. Genau wie der Dreh-Drück-Steller, auch wenn die Nähe zum optisch ähnlichen Gangwahlnrad schon mal für Verwechslungen sorgte. Qualitativ wirken Schalter und Tasten aber noch wie am ersten Tag.

Lediglich im Detail zeigten sich nach zweieinhalb Jahren Schwächen: Die kratzempfindlichen Kunststoffe an den Rückseiten der Vordersitze, das inzwischen etwas faltige Leder der Fahrer-Sitzfläche, abblättrendes Chrom am Schlüssel sowie eine ausgerissene Gepäcköse und die abgebrochene Frunk-Verriegelung trübten das Bild minimal. Ein echtes Ärgernis blieben für manchen die weit nach vorn ragenden Kopfstützen. Anders als die anderen Bereiche der voll klimatisierten und mit Massagefunktion ausgestatteten Sitze lassen sie sich nicht optimal an den Fahrer anpassen. Auch das Stauvolumen des 4,72 Meter langen SUV (503 Liter) ist aufgrund des zu tief angebrachten Rollos eher knapp bemessen.

Fahren, federn und ziehen

Auf der Straße gibt der 360 kW (490 PS) starke Allradler den souveränen Gleiter. Zwei E-Motoren liefern mit 700 Nm selbst im Eco-Modus sattes Drehmoment. Auch um Wohnwagen zu ziehen, die sich am Ziel per Adapter vom GV70 mit Strom versorgen lassen. Das Fahrwerk mit den adaptiven Dämpfern federt angenehm komfortabel. Bei voller Besatzung ist der etwas straffere Sport-Modus empfehlenswert, da die Besatzung auf der Rückbank beim Comfort-Modus teils über zu hohen Seegang klagte.

Die Fahrassistenten hält Abstände und Spur nicht immer vorbildlich, lässt sich aber ähnlich wie bei BMW feinjustieren. Der Kollisionsswarner hingegen reagierte oft nervös, besonders bei Nebenspur-Verkehr oder beim Rückwärtsfahren mit Anhängen, was zu vorausseilenden harschen Notbremsungen führte. Lob gab's für die vielen Kameraperspektiven, die der Unversehrtheit der Felgen zugutekamen, sowie für die Möglichkeit, den GV70 mittels Schlüsselfernbedienung von außen in enge Parklücken zu manövrieren.

Nicht schlecht für einen Dauertest-Neuling, oder? Wir freuen uns schon auf den nächsten Genesis.

Text: Clemens Hirschfeld

Erfahrungen der Leser

Top Design, ein Innenraum wie ein gediegenes Wohnzimmer, und das Infotainment ist einfach und intuitiv zu bedienen. Der absolute Clou aber ist der Preis des Genesis, für vergleichbare deutsche Modelle müsste man locker ein Viertel mehr auf den Tisch blättern. Und die Fünf-Jahres-Garantie beinhaltet alle Inspektionen und Wartungen mit Hol- und Bringservice. So sieht Wertschätzung für den Kunden aus.

BERND WAGNER, RUTESHEIM

Ich fahre seit fast zwei Jahren einen Genesis GV70 Electrified, bin immer noch begeistert und würde ihn zum jetzigen Zeitpunkt sofort wieder kaufen. Denn bis jetzt gab es keinerlei Probleme. Ein sehr ruhiges und komfortables, noch einfach mit Tasten zu bedienendes Auto ohne störendes Gepiepse, das schnell (18 min) lädt und, wenn man will, sehr sportlich fährt (360 kW). Dabei mit einem ansprechenden Design und serienmäßig hochwertig ausgestattet. Negativ: verringerte Reichweite im Winter.

ULRICH SIKORA, BERLIN

Wir fahren dieses Fahrzeug seit Mai 2023. Einziger Kritikpunkt: Klappergeräusche, die aus der labilen Unterbodenverkleidung im Heck resultieren. Sie oszilliert, was dazu führt, dass sich die Spreiznieten lockern und sogar gänzlich verabschieden. Ich habe Genesis darüber informiert, einen Sack neue Nieten angefordert und erhalten. Die Lösung ist jedoch nicht von Dauer, hält nur circa 20 000 km je nach Auto-

bahneinsatz. Ansonsten sind wir bis auf den nur auf der Autobahn funktionierenden Drive Assistant, die lausige Schilderererkennung und die fehlenden Kamera-Waschdüsen sehr zufrieden, vor allem mit Antrieb und Interieur.

JAN HESSING, SINDELFINGEN

Mittlerweile habe ich 40 000 km auf dem Tacho. Bisher kein Problem, kein Ärger, absolut nichts! Der Fahrkomfort ist mit den 19-Zoll-Rädern sehr gut. Viele Details findet man bei vergleichbaren Modellen nicht, etwa die Kamera für den toten Winkel im Display oder das Parken per Fernbedienung in engen Lücken. Also ein tolles Fahrzeug, und der Service ist top.

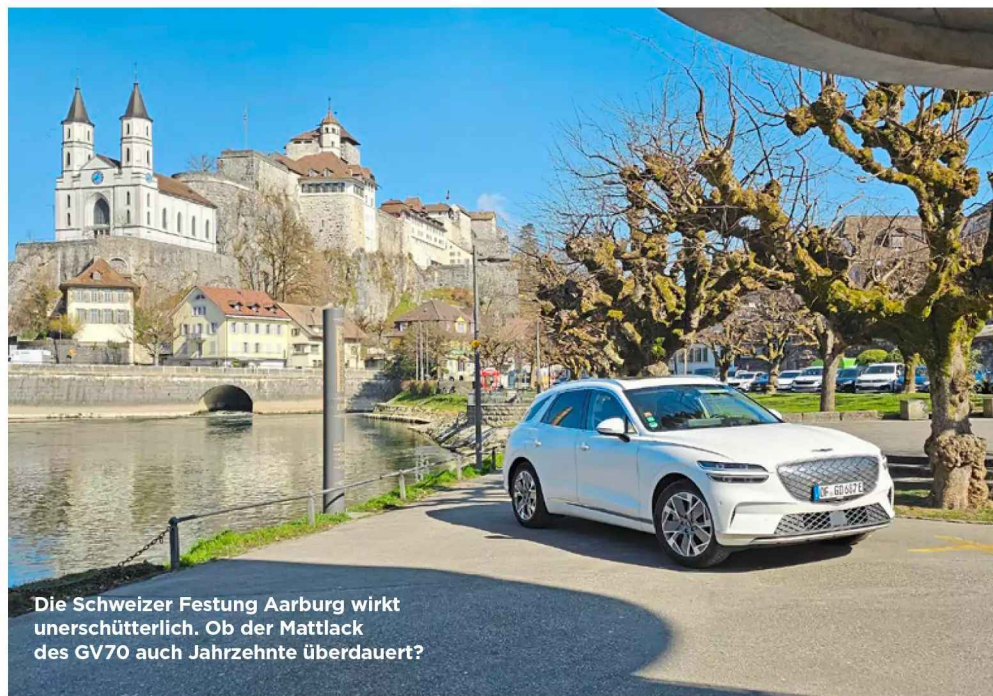
CHRISTIAN WIGHARDT, FULDA

UMFRAGE

Für künftige Dauertest-Berichte sind wir an Ihren Erfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- BMW Fünfer
- Cupra Formentor
- Land Rover Defender
- Mazda CX-60
- Mercedes E-Klasse
- Tesla Model Y

Schicken Sie Ihren Bericht bitte per Post oder E-Mail an: [auto.motor.and.sport](mailto:auto.motor.and.sport@motorpresse.de), zu Händen von Andreas Lucyk, Stichwort Dauertest-Umfrage, 70 162 Stuttgart, E-Mail (bitte immer mit Angabe der Postadresse): dauertest@motorpresse.de



Die Schweizer Festung Aarburg wirkt unerschütterlich. Ob der Matlack des GV70 auch Jahrzehnte überdauert?

GENESIS GV70 ELECTRIFIED SPORT FÜNFSTZIGER SUV, AB 67 200 EURO (PURE)



FAZIT

VIELES MACHT DER GENESIS RICHTIG. Der GV70 glänzt mit gutem Federungskomfort, bentley-esker Optik, feiner Qualitätsanmutung mit nur leichten Verschleißerscheinungen im Interieur sowie einer intuitiven, von Tasten und Dreh-Drück-Steller gestützten Bedienung. Allerdings raubt einem im Winter die Temperaturabhängigkeit von Reichweite und Schnellladeleistung oft den Nerv. Dennoch: Für den ersten Auftritt der noch jungen Premium-Marke aus Südkorea ist dieser Dauerläufer ein beachtliches Statement, an das wir uns gern zurückerinnern werden.

DATEN

Erstzulassung	31.3.2023
Fahrgestellnummer	KMTMA811PPU004296
km-Stand bei Übernahme	1447
km-Stand bei Abschluss	101 503
gefahrte km	100056
zwei Elektromotoren (PSM)	
Leistung Motor vorn/hinten kW	180/180
max. Systemleistung (Boost) kW (PS)	360 (490)
max. Systemdrehmoment (Boost) Nm	700
Dauerleistung kW (PS)	120 (163)
Lithium-Ionen-Batterie	
Kapazität netto kWh	77,4
Ladeleistung AC/DC kW	11/240
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	2311/2845

Fahrleistungen

Dauertest	Anfang/Ende
Beschleunigung in Sekunden	
0 – 50 km/h	1,8/1,9
0 – 80 km/h	3,0/3,1
0 – 100 km/h	4,2/4,2
0 – 120 km/h	5,6/5,7
0 – 140 km/h	7,4/7,5
0 – 160 km/h	9,8/9,8
0 – 180 km/h	13,2/13,1
0 – 200 km/h	17,8/17,7
Zwischenspur in Sekunden	
60 – 100 km/h	2,0/1,9
80 – 120 km/h	2,6/2,6
Höchstgeschwindigkeit in km/h	235

Verbrauch (WLTP-Norm)	kWh/100 km
gesamt	19,2
Schadstoffklasse Testwagen	30AX

Verbrauch/Reichweite im Test

Ladeenergie AC Vollladung ¹⁾	81,1 kWh
Ladedauer AC Vollladung ¹⁾	7:25 h:min
Ladedauer DC Vollladung	51 min
Ladedauer DC 10–80% SOC	23 min
Verbrauch ams-Eco-Runde	
kalt/warm	24,2/20,9 kWh/100 km
Reichweite ams-Eco-Runde kalt/warm	335/388 km
Verbrauch ams-Pendler	
kalt/warm	27,6/25,3 kWh/100 km
Verbrauch ams-Sport	
kalt/warm	33,9/32,4 kWh/100 km
Testverbrauch	25,6 kWh/100 km
Reichweite nach Testverbrauch	316 km

¹⁾ inkl. Ladeverlust, Messung an 22-kW-Wallbox

MODELLPFLEGE

DEZ. 20 Weltpremiere des neuen GV70
SEPT. 21 Markteinführung des GV70 Benziners: 2.5T mit 304 PS mit Allradantrieb (AWD) und Achtstufenautomatik. Diesel: 2.2D mit 210 PS und Achtstufenautomatik, wahlweise Hinterrad- oder Allradantrieb
NOV. 21 Weltpremiere des Electrified GV70. V6-Benziner: 3.5T mit 380 PS mit Allradantrieb (AWD) und Achtstufenautomatik
OKT. 22 Marktstart des Electrified GV70 in Deutschland mit zwei Elektromotoren (Allrad), Systemleistung 360 kW (490 PS) und 77,4-kWh-Batterie
NOV. 22 Erste Over-the-Air-Updates von Infotainment- und Navigationskarten
JAN. 23 Anpassungen von Ausstattungspaketen und verbesserte Software für die Fahrsistenz
APR. 24 Offizielle Vorstellung des Facelifts, neue Stoßfänger, 27-Zoll-OLED-Display
DEZ. 24 Verbrenner werden eingestellt
JUN. 25 Facelift des Electrified GV70 mit Akku-Update auf 84 kWh

MÄNGELINDEX

Im Mängelindex fällt der GV70 mit zwei außerplanmäßigen Pit-Stops auf. Sie umfassten den Austausch des Ladeanschlusses sowie den Wechsel der zentralen Lade- und Steuer-einheit (ICCU). Der Ausfall durch den Marderangriff zu Beginn wird nicht gewertet.

Modell	Mängel-index ¹⁾	außerplan-mäßige Werkstatt-besuche/Ausfälle	cm ³ /PS	Test-verbrauch auf 100 km	Kilometer-kosten in Cent ²⁾	Testwagen-Neupreis in Euro	Wert-verlust in Prozent	Veröffent-lichung in Heft/Jahr
1. Audi Q8 50 TDI	0	0 / 0	2967/286	9,6 l D	23,5/4,2	114 825,-	43,7	8/25
1. Honda CR-V 2.0 Hybrid	0	0 / 0	1993/184	7,9 l S	16,0/1,1	37 840,-	36,4	19/23
1. Skoda Karoq 2.0 TDI 4x4	0	0 / 0	1968/150	7,2 l D	16,9/3,0	57 500,-	48,8	10/26
1. Toyota RAV4 Hybrid 2WD	0	0 / 0	2487/218	7,0 l S	15,7/1,9	47 280,-	34,0	21/23
5. Renault Austral E-Tech 200	1	1 / 0	1199/200	7,4 l S	15,9/1,5	50 890,-	42,7	4/26
6. Mazda CX-30 2.0 e-Skyact. X 186	1,5	0 / 0	1998/186	8,2 l S	18,3/2,0	37 850,-	46,5	4/24
6. Mitsubishi Eclipse Cross	1,5	1 / 0	2360/188	2,2 l S + 16,7 kWh	13,4/2,6	49 300,-	60,1	26/24
8. BMW iX xDrive50	2	1 / 0	-/523	27,5 kWh	17,9/0,7	126 170,-	54,8	5/25
9. Kia Sorento 2.2 CRDI AWD	3,5	4 / 0	2151/202	8,0 l D	17,1/1,2	56 710,-	33,2	26/23
10. Genesis GV70 Electrified	11	2 / 1	-/490	25,6 kWh	16,3/0,5	86 550,-	50,3	13/26

¹⁾ Punkteschlüssel Mängelindex: Schäden im Bereich Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie 1 Punkt. Im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk 1,5 Punkte. Einfache Starthilfe 3 Punkte. Totalausfall mit Liegenbleiben und Abschleppen 10 Punkte; ²⁾ mit/ohne Strom- und Reifenkosten

REIFEN

HERSTELLER/TYP

- Reifengröße • Satzpreis¹⁾
- Laufleistung • Restprofil • Reifenkosten²⁾

Michelin Pilot Sport EV

- 265/45 R 20 • Erstausrüstung
- 33 938 km • ca. 30% • keine

Michelin Pilot Sport EV

- 265/45 R 20 • 931,00
- 92 99 km • ca. 80% • 306,17

Bridgestone Blizzak LM005

- 265/45 R 20 • 1186,80
- 38 497 km • ca. 20% • 982,41

Michelin Alpin 5

- 235/55 R 19 • 1094,60
- 18 322 km • ca. 60% • 502,93

¹⁾ inkl. Montage in Euro; ²⁾ beinhaltet Montagekosten und anteilige Kosten für genutztes Profil

PLUS/MINUS

- ✦ Guter Langstreckenkomfort
- ✦ Einfache Bedienung
- ✦ Kräftiger Allradantrieb
- ✦ Preis-Leistungs-Verhältnis
- ✦ All-inclusive-Garantie und -Wartung
- ✦ Caravan-zugtauglich
- ✦ Bemerkenswerte Solidität selbst nach 100 000 km
- Fehlalarme der Assistenzsysteme
- Geringer Transportnutzen
- DC-Laden im Winter
- Überschaubare Reichweite



Bereit fürs Technikmuseum?
Von wegen! Allgemeinzustand und SOH sind am Ende sehr gut

¹⁾ alle Preise in Euro; ²⁾ einschließlich 20-Zoll-Rädern, Aluminiumleisten Interieur, Komfortpaket, Matt-Lackierung, Nappaleder-Sitzpaket, Panorama-Glasdach, Sitzpaket-Komfort, Soundsystem, Technikpaket, Vehicle-to-Load-Paket; ³⁾ Händlerverkaufswert; ⁴⁾ steuerbefreit bis 2035; ⁵⁾ Typklasse 21 (100-Prozent-Prämie); ⁶⁾ Typklasse 25 (ohne Selbstbeteiligung); ⁷⁾ Typklasse 29 (mit 150 Euro Selbstbeteiligung); ⁸⁾ Kosten basierend auf durchschnittlichem Strompreis von 55 ct/kWh für AC-Ladungen an privater Wallbox und DC-Ladungen auf Langstrecke



DER ZETTIE KRATZT DIE KURVE

Nein, dies wird kein Abgesang auf den **BMW Z4**. Klar, die Produktion ist eingestellt, aber das ist kein Grund zur Trauer. Denn es gibt noch ein paar neue, und überdies winkt dem agilen Roadster eine Karriere als Klassiker.

Kinder, wie die Zeit vergeht! Oder kommt es nur dem schon etwas bejahrten Autor so vor, als wäre es gestern gewesen, dass James Bond im blauen BMW Z3 das Goldeneye suchte? Damals ein Lehrstück für Product-Placement, die halbe Welt wartete im ganzen Sommer 1995 auf den neuen kleinen Roadster, obwohl der im Kino nur knapp 30 Sekunden zu sehen war.

Und jetzt, 31 Jahre später, hat BMW das Roadster-Kapitel sang- und klanglos wieder beendet. Dazwischen liegen vier Generationen Z. Den Z3, der so hieß, weil er auf dem Dreier Compact aufbaute, beerbte 2002 der etwas fischig designte größere Z4, dem noch zwei weitere Auflagen folgten. Und wenn wir schon bei der Historie sind: Den Z3 und den ersten Z4 gab es auch als Coupé, jeweils nur

mit den Spitzenmotorisierungen und beide heute längst in Liebhaberhänden. Wobei, auch das muss erwähnt werden, das versteifende feste Dach gerade dem Z3 guttat, um dessen doch etwas weich geratene Karosserie man sich speziell mit dem M-Motor im Bug und 325 PS an den Hinterrädern stets etwas Sorgen machte.

Übrigens gibt es die letzte Generation Z4, intern G29 genannt, auch als

Coupé, nur heißt das dann nicht BMW, sondern Toyota GR Supra. Und wurde zusammen mit dem BMW auf demselben Band bei Magna Steyr gebaut. Gleiche Technik, gleiches Infotainment, nur dass Toyota den Sechszylinder richtig von der Leine lässt, bis zu 441 PS und 275 km/h Spitze erlaubt.

Aber auch beim jüngst eingestellten Z4 ist Besorgnis um die Stabilität unbegründet, sein Gehäuse erweist sich bei offenem wie geschlossenem Verdeck als gleichermaßen stabil. Und auch im harschen Euro-NCAP-Crash gab es Lob für den uneingeschränkten Überlebensraum. Fußgänger haben bei intensivem Kontakt mit dem Z4 ebenfalls gute Chancen: Die weiche Nase und die aktive Motorhaube liften sie nach oben, und der BMW flutscht unter ihnen durch. Jedenfalls nennt die Wertung 91 Prozent der möglichen Punkte, das ist so ziemlich ein Spitzenwert.

Die Kehrseite: Jene die Haube hebenden Gasfedern haben ein Haltbarkeitsdatum, ein Überschreiten gilt als schwerer Mangel bei der Hauptuntersuchung. Die gute Nachricht: Ansonsten haben Z4-Kunden von den Göttern im Kittel wenig zu befürchten. Zum einen sorgen die zumeist geringen Jahresfahrleistungen für entsprechend wenig Verschleiß, zum anderen darf man dem Z4 wie auch den anderen BMW mit einem G in der

internen Typenbezeichnung eine sehr solide Konstruktion bescheinigen.

1460 Kilo für zwei Leute

Das merkt man am Gewicht, 1460 Kilo im leichtesten Fall sind ein Haufen Holz für einen Zwei-Personen-Transporteur. Gut, da ist die stets zu feiernde ZF-Achtgangautomatik mit dabei, aber die ist sowieso so gut wie obligatorisch, denn eine Handschaltung – sechs Gänge – gab es zunächst nur für den kleinsten Motor, und das auch nicht von Anfang an. Und so entbehrt es nicht einer gewissen Komik, dass BMW bei der Präsentation betonte, allein am Verdeck gegenüber dem Vorgänger 50 Kilogramm gespart zu haben. Denn der war nun wirklich ein wenig zu klopsig geraten, seine komfortbetonte Auslegung wurde ebenso gescholten wie die reichlich straffe seines Vorläufers.

Und der Testwagen? Der stammt aus dem September 2022, ist also die geliftete Version und besitzt das M Sportpaket samt M Fahrwerk. Das sorgt für strammen Straßenkontakt, auf den narbigen niedersächsischen Belägen fast schon zu viel des Guten. Man wünscht sich, der erste und einzige Besitzer hätte auch noch die 700 Euro für den Ausstattungscod 2VF übrig gehabt, das adaptive M Fahrwerk. Denn das, Serie im M40i, nimmt dem Auto doch viel von der Unruhe.



„Der Z4 war so etwas wie das Sahnehäubchen auf dem Modellprogramm“

Luc Schweizer, Verkaufsberater BMW Weller in Lüneburg

Ansonsten aber gibt es nichts zu meckern über den Portimao-blauen Zettie, dem der Erstbesitzer in drei Jahren schon über 97 000 Kilometer draufgespult hat – ungewöhnlich für Z4-Verhältnisse. An Leckerbissen sind noch adaptive LED-Scheinwerfer und das Harman-Kardon-HiFi-System an Bord, auf dem Preisschild hatte BMW Weller in Lüneburg 34 990 Euro notiert. Offenbar marktgerecht,

MODELLE

Roadster haben bei BMW Tradition, bereits vor dem Zweiten Weltkrieg gab es ganze Familien offener Zweisitzer. Später waren geräumigere Autos gefragt, bis Ende der 80er-Jahre eine neue Roadster-Welle nach Europa schwappte. BMW reagierte und brachte Ende 1995

auf Basis des dreitürigen Compact den Z3. Der galt als Frauenauto, erst der Nachfolger Z4 lieferte ab 2002 die erwartete Sportlichkeit, gefolgt vom wiederum komfortbetonten nächsten Z4 mit Blechklappdach, ehe Ende 2018 die letzte Generation erschien.



Z3, 1995–2002
Breit aufgestellt von 115 bis 325 PS



Z3 COUPÉ, 1997–2002
Turnschuh-Design, nur als Sechszylinder



Z4, 2002–2008
Hart, aber herzlich, 150 bis 343 PS



Z4, 2009–2016
Schwer und komfortabel, 156 bis 340 PS



GR SUPRA, 2019–2026
Coupé von Toyota mit der Technik des Z4

MOTOREN UND TECHNIK

		BMW Z4 sDrive20i	BMW Z4 sDrive30i	BMW Z4 M40i	Toyota GR Supra 2.0	Toyota GR Supra 3.0	Toyota GR Supra 3.0 A90
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/6
Bohrung x Hub	mm	82,0 x 94,6	82,0 x 94,6	82,0 x 94,6	82,0 x 94,6	82,0 x 94,6	82,0 x 94,6
Hubraum	cm³	1998	1998	2998	1998	2998	2998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	145 (197) bei 4500	190 (258) bei 5000	250 (340) bei 5000	190 (258) bei 5000	250 (340) bei 5000	324 (441) bei 6000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	320 bei 1450	400 bei 1550	500 bei 1600	400 bei 1550	500 bei 1600	571 bei 1600
Höchstgeschwindigkeit	km/h	240	250	250	250	250	275
Kraftübertragung		Sechsganggetriebe, Achtgangautomatik	Achtgangautomatik	Sechsganggetriebe, Achtgangautomatik	Achtgangautomatik	Sechsganggetriebe, Achtgangautomatik	Sechsganggetriebe



”

Vier Kurven sind alles, was der Z4 braucht, um seine ganze mitreißende Brillanz zu zeigen. Wobei – eine reicht auch schon. Über die Kanten der langen Motorhaube peilst du den Scheitelpunkt an...

Sebastian Renz im ersten Test des Z4 M40i, Ausgabe 7/2019

VOR DER HAUPTUNTERSUCHUNG AUF DIESE STELLEN ACHTEN, DAS ERSPART ÄRGER

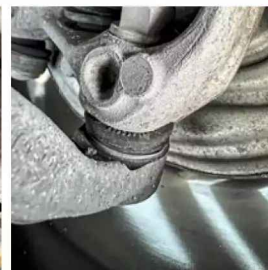
Korrosion ist hier unbekannt: Klagen über die Abgasentsorgung liegen bislang nicht vor



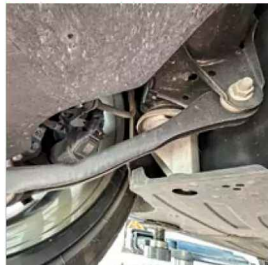
Knacken, Klopfen? Die Buchsen der vorderen Querlenker waren zeitweise falsch eingepresst



Standfest: Der Verschleiß der Kugelgelenke ist vom Zustand der Dichtmanschetten abhängig



Ärgerlich: Die Haltbarkeit der Koppelstangen lässt auch beim BMW Z4 Luft nach oben



Stark gestresst: Längslenker der Hinterachse. Qualität im Teilehandel oft suboptimal



Hier noch bestens in Schuss, neigen aber zum Rosten: Federlenker der Hinterachse



Falls es vorn klappert: Frühe Baujahre leiden unter sich verdrehenden Federunterlagen



Sichere Stopper: Blaue Sättel sind das Markenzeichen der M Sportbremse. Ersatz ist teuer

Grip ist keine Krankheit: Der G29 haftet auf dem Asphalt – wenn seine Michelins erst mal warm geknetet sind

denn schon kurz nach unserer Foto-
produktion hatte der Z4 einen neuen
Besitzer gefunden.

Unter der Haube: der 20i, der Basis-Vierzylinder – was bei 197 PS doch eine leichte Untertreibung ist. Denn 320 Newtonmeter ab 1450/min sorgen für dieselstarken Durchzug in allen Lebenslagen, null bis hundert in 6,6 Sekunden und 240 Spitze sind nicht trödelig. Testverbrauch: 8,0 Liter. Die nächststärkere Ausführung, der 30i, nutzt den gleichen Zweiliter, bringt es aber auf 258 PS und 400 Nm, die 1,2 Sekunden einsparen und 10 km/h mehr bringen.

Grandioser Sechszylinder

Darüber: der M40i, der grandiose Sechszylinder. Drei Liter Hubraum, 340 PS und 500 Newtonmeter, wie der 30i bei Tempo 250 abgeregelt, aber nochmals 0,9 Sekunden schneller im Standardsprint. Großartige Vorteile in der Laufruhe sollte man sich aber nicht erwarten: Der B48-Vierzylinder kompensiert die Massenkräfte zweiter Ordnung, die der B58-Reihensechser nicht kennt, mit zwei Ausgleichswellen.

Schaut man sich die Verteilung auf dem Gebrauchtmakrt an, so findet man dort die gleiche Reihenfolge vor wie in dieser Aufzählung: Zwei Drittel aller Z4 vom Typ G29 sind 20i,



Über die kruden Anzeigen wollen wir uns nicht ärgern. Und den Rest behalten wir als gute alte Zeit der perfekten Bedienbarkeit in Erinnerung

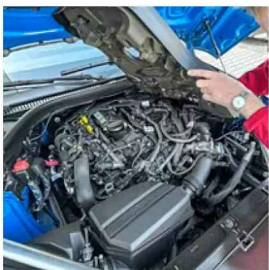
ein knappes Viertel 30i, nur rund zehn Prozent besitzen das stärkste Triebwerk. Konstruktiv unterscheiden sich Vier- und Sechszylinder nur durch die Anzahl ihrer Verbrennungseinheiten, der Rest ist identisch.

Das betrifft auch die Ersatzteile, selbst die Steuerkette passt für beide. Das ist insofern interessant, als deren Lebensdauer in früheren Baujahren zu wünschen übrig ließ und für den Austausch um die 14 Stunden zu veranschlagen sind. Allerdings sind die Motoren im Z4 in diesem Punkt bisher unauffällig, was natürlich auch an der meist niedrigen Jahresfahr-

leistung liegen mag – der Spitzenreiter in den Internetbörsen hatte 170 000 Kilometer drauf, das Gros aber deutlich unter 100 000.

Im Zubehör sind Kettensätze verfügbar, was zwar auf einen gewissen Bedarf hinweist. Allerdings werden diese Motoren seit elf Jahren quer durch alle Baureihen von BMW und Mini eingesetzt und in den anderen Modellen sicher erheblich mehr gefordert. Der reine Kettensatz inklusive Spanner und Spannschienen ist ab 200 Euro zu haben; für den kompletten Steuertrieb mit den Stellern für die Valvetronic werden 1200 Euro fällig.

Schau, ein Vierzylinder: „Basismotor“ ist vielleicht nicht der richtige Begriff für 197 agile PS



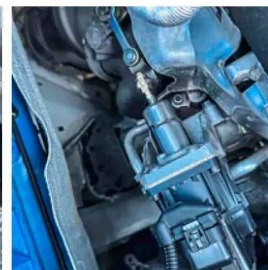
Kühlwasser öfter nachsehen: Der B48-Motor hat Probleme mit undichten Wasserpumpen



Läuft im Verborgenen: Der Aggregateriemen hält nicht ewig. Auf Profilablösungen achten!



Wenn Leistung fehlt: Der E-Steller für die Turbolader-Leitschaufeln kann im Alter versagen



Probleme mit diversen Assistenzsystemen? Mögliche Ursache: eine defekte Frontkamera



Leuchtet der Gurtwarner? Wenn nicht, ist meistens die Sitzbelegungserkennung defekt



Leuchtet die Motorlampe? Kann am Antrieb liegen, aber auch am ESP-Steuergerät



Heulboje: Singt das Differenzial leise, muss das Zahnflankenspiel neu justiert werden



Schwerer Job: Die Har-dyscheibe muss das Drehmoment übertragen, reißt irgendwann ein



Absolut zuverlässig mit brillanter Erscheinung: Heckleuchten in OLED-Technologie

INTERIEUR

Knapp 160 Sachen, und die Mütze sitzt: Die Frischluftzufuhr lässt sich im BMW Z4 mit den Seitenscheiben regulieren



Nein, wir lassen uns nicht über diese Anzeigen aus. Aber es gab auch schöne Rundinstrumente, allerdings nur in der Basis



Gehobenes Mobiliar: perfekt passende Sport-sitze, Bestandteil des M-Pakets. Gut auch der große Verstellbereich



Adäquat: 281 Liter Kofferraum sollten auch für längere Reisen genügen. Das Dach schränkt den Gepäckraum nicht ein

Wenn man bei den Z4-Motoren überhaupt von einer Achillesferse sprechen muss, dann eher bei den Wasserpumpen. Es gibt mehrere, eine mechanische und eine elektrisch angetriebene. Die mechanische bedient den Hochtemperaturkreislauf rund um die Zylinder und die elektrische den Niedertemperaturbereich im Zylinderkopf. Weshalb es auch zwei Kühlwasser-Ausgleichsbehälter gibt. Dazu jede Menge Schläuche und Rohre, das meiste aus Plastik. Dort kommt es gelegentlich zu Undichtigkeiten, weshalb es sich empfiehlt, immer wieder mal den Kühlwasserstand in beiden Kreisläufen zu kontrollieren. Bei kaltem Motor, wegen der Verbrühungsgefahr.

2020er-Motoren: Öldurst!

Die Motorblöcke sind übrigens aus Aluminium gegossen, in den Zylinderlaufbahnen wird als Verschleiß-

schutz eine 0,3 Millimeter dicke Schicht aus Eisen aufgebracht. Im Baujahr 2020 gelang das nicht immer fehlerfrei, die betroffenen Aggregate erkannte man am exorbitanten Ölverbrauch. Mittlerweile sollten sie allerdings sämtlich von BMW ersetzt worden sein. Nach wie vor aktuell: zwei Rückrufe wegen defekter Anlasser-Relais. Der erste betrifft vor dem 7. September 2021 gebaute Autos, bei ihnen kann unkontrolliert Wasser eindringen und den Starter – nun ja – starten, auch ohne dass die Zündung eingeschaltet ist. Je nach Zustand der Batterie orgelt er dann so lange, bis er in Flammen aufgeht.

Der zweite Rückruf geht an die Baujahre 2020 bis 2024, hier kann Abrieb im Magnetschalter den gleichen Effekt hervorrufen. Auch nicht wünschenswert: Bei Anfang 2023 gebauten Fahrzeugen kann Öl ins Steuergerät des Automatikgetriebes

dringen, das dann während der Fahrt auf P wie Parken schaltet – Getriebesalat inklusive.

Das war's dann aber mit den dicken Klopfen, ansonsten gibt's nur noch die üblichen Nebenwirkungen der digitalen Vernetzung im Auto zu beklagen. So legt eine defekte oder beschlagene Frontkamera nicht nur diverse Assistenzsysteme lahm, sondern auch das automatische Notbremsystem – jedoch nur dessen zweite und stärkste Bremsstufe.

James Bond hatte derlei Probleme nicht, obwohl sein Zettie über umfangreiche Sonderausstattungen wie Raketenwerfer verfügte. Sein Auto steht schon lange im BMW-Museum. Und der letzte Z4 sicher bald in den Garagen vieler Fans, die ihn als kommenden Klassiker rechtzeitig wertschätzen.

Text: Hendrik Dieckmann

FAZIT

Natürlich darf man eine Träne darüber vergießen, dass BMW die Z-Baureihe nach 31 Jahren einstampft. Doch das Wehklagen hält sich in Grenzen, die Zeit für reine Genussfahrzeuge scheint sich dem Ende zuzuneigen. Bedeutet im Umkehrschluss:

Bevor wir unsere limitierten Privatfahrten nur noch in gesichtslosen Elektrokarren unternehmen, sollte man sich noch einmal dieses Vergnügen gönnen – zum Beispiel mit einem Z4 die Alpen in Längsrichtung durchqueren und richtig Kurven kratzen.



BMW Z4 (TYP G29, 2018 BIS 2026)

AUF EINEN BLICK



MODELLGESCHICHTE

10/2018 Vorstellung auf dem Pariser Autosalon
1/2019 Premiere Toyota GR Supra
3/2019 Markteinführung Z4 in Deutschland mit Zweiliter-Vierzylinder, 197/258 PS, und als M40i mit Dreiliter-Sechszylinder (340 PS). Achtgangautomatik Serie
7/2019 Sechsgang-Schaltgetriebe für 197-PS-Version lieferbar, ab 3/24 auch für Sechszylinder
7/2020 Umstellung auf Abgasnorm Euro 6d
9/2022 Facelift. M-Paket Serie
3/2024 Umstellung auf Euro 6e
11/2024 Final Edition des GR Supra, 441 PS und Handschaltung
11/2025 Final Edition des Z4
3/2026 Produktionsende von Z4 und GR Supra

UNTERHALTSKOSTEN

Alle drei Motorvarianten werden von den Versicherungen in die sehr günstige Haftpflicht-Typklasse 12 eingestuft. Bei Teil- und Vollkasko gilt für die Vierzylinder jeweils die Typklasse 20, beim M40i die 22 und 21 (Vollkasko).

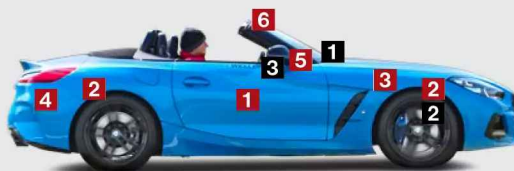
GEBRAUCHTPREISE

Jahr	sDrive20i	sDrive30i	M40i
2024	36 751,-	40 883,-	47 644,-
2023	33 443,-	38 664,-	44 738,-
2022	32 569,-	35 872,-	42 360,-
2021	31 017,-	33 971,-	39 666,-
2020	29 475,-	32 256,-	37 664,-
2019	27 182,-	30 696,-	35 844,-

Quelle: DAT; Händlerverkaufspreise in Euro

Warum sich nicht mal etwas gönnen? Die Kinder sind aus dem Haus, man ist noch halbwegs in der Lage, würdevoll aus einem flachen Zweisitzer auszusteigen – dann ist der BMW Z4 der ideale Partner für kürzere und längere Lustreisen. Die Technik ist grundsätzlich solide, wie bei allen BMW mit einem G in der internen Typenbezeichnung. Voraussetzung ist jedoch ein unberührter Originalzustand. Die BMW-Community neigt zum Basteln – Chiptuning und brutale, die Karosseriestruktur belastende Tieferlegungen sind häufig zu beobachten. Also auf pflegenden Vorbesitz achten! Nach höheren Laufleistungen ist mit Verschleiß am Fahrwerk zu rechnen, alle Teile lassen sich aber preiswert im Handel beschaffen. Auch das Interieur ist haltbar und Rost kein Thema – was für langen Genuss ohne Reue spricht.

DARAUF GILT ES ZU ACHTEN



- 1** Originalzustand
- 2** Radaufhängungen
- 3** Wasserpumpen
- 4** Batterie
- 5** Fehlermeldungen
- 6** Funktion eCall

RÜCKRUFE: **1** Starterrelais (Bj. 2020–2024) **2** Spurstangen (Bj. 2018–2019) **3** Getriebebesteuergerät (Bj. 2023)

MARKTSITUATION

Wen Taxi-ähnliche Tachostände, die allerdings sehr selten sind, nicht schrecken, der ist ab 24 000 Euro dabei. Z4 der letzten Generation mit niedrigen Laufleistungen beginnen bei 30 000 Euro; der kraftvolle, aber seltene M40i kostet mindestens 38 000 Euro. Und EU-Neuwagen liegen bei 47 000 Euro – bei Redaktionschluss dieses Hefts gab es noch etwa 70 Stück.

Empfehlenswerter Antrieb

sDrive30i (258 PS)

Natürlich wollen alle den Sechszylinder, aber dessen Trauben hängen verflucht hoch. Und mal ehrlich: Die Vierzylinder reichen auch, dort ist das Angebot groß, und mit ein paar schönen Rädern ist der optische Unterschied zum M40i vernachlässigbar. Und in technischer Hinsicht lassen sich alle Antriebe nichts am Zeug flicken.

DATEN (TEST 2019)

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 82,0 x 94,6 mm, Hubraum 1998 cm³, Leistung 190 kW (258 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 400 Nm bei 1550/min, Achtgang-Automatikgetriebe, Hinterradantrieb.

MASSE UND GEWICHTE

Länge x Breite x Höhe 4324 x 1864 x 1304 mm, Leergewicht 1518 kg, Zuladung 222 kg.

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

0–100 km/h 5,6 s, Vmax 250 km/h, Testverbrauch 8,6 Liter.

SICHERHEIT

Euro-NCAP-Crashtest 2019

★★★★★

Sie haben es tatsächlich getan und eine Handvoll neuer Z4 gecrasht. Mit bestem Ergebnis: Die Zelle bleibt stabil, erzielt 97 Prozent im Insassenschutz und 91 Prozent im Fußgängeraufprall. Das sind Top-Werte.

Kurz und knapp

- + Brillante Motoren, auch schon mit vier Zylindern
- + Präzises Fahrverhalten
- + Mitteilsame Lenkung
- + Solide Verarbeitung
- + Tiefe Sitzposition
- + Genügend Platz für zwei...
- + ...und ihr Gepäck (281 Liter)
- + Schnelles Stoffverdeck, schließt in zehn Sekunden
- Mühseliger Ausstieg
- Teils billige Materialien
- Mäßige Übersichtlichkeit
- Hohes Preisniveau

TESTS IN DIESEN AUSGABEN

Z4 sDrive30i: Vergleichstest 14/19, 2/21; Impression 9/23; Z4 M40i: Test 7/19, Vergleichstest 11/19, 20/22; Impression (mit Sechsgang-Handschaltung) 3/24.

So schön
Cabrio fahren
auch ist: Aus
dermatolo-
gischer Sicht
sollte man
unbedingt eine
Kopfbedeckung
tragen



Fotos: Getty Images, Carglass, privat

SONNENSCHUTZ BEIM AUTOFAHREN

Sommerzeit ist **HAUTSCHUTZ-ZEIT**, das gilt bekanntermaßen nicht nur am Strand oder Badeseen. Was viele Autofahrer nicht wissen: Die Wirkung der UV-Strahlung kommt auch im Fahrzeug zum Tragen. Wir haben mit einem Experten gesprochen und erklären, warum Seitenscheiben und Glasdächer keinen vollständigen Schutz bieten – und das Cabrio fahren besonders riskant ist.

Wer ist besonders gefährdet?

Klassisch hautkrebsgefährdet sind typischerweise Menschen mit sehr hellem Hauttyp (I/II). Der Dermatologe Professor Dr. Thomas Schwarz weist zudem darauf hin, dass auch Menschen mit geschwächtem Immunsystem – etwa nach Organtransplantationen oder durch eine medikamentöse Behandlung – stark gefährdet sind. Ihr Hautkrebsrisiko sei dramatisch erhöht.

UV-Strahlen im Auto

Viele Autofahrer verlassen sich intuitiv auf Scheiben und Glasdächer als Schutzschild. Physikalisch nutzen

die aber nur teilweise. Hautexperte Schwarz unterscheidet zwischen:

- UV-B-Strahlen (energiereicher): Haupttreiber für Sonnenbrand und wichtig für die Entstehung von Plattenepithel-Karzinomen;
- und UV-A-Strahlen (langwelliger): Sie dringen tiefer in die Haut ein und sind schwieriger abzuschirmen.

Für normales Fensterglas gilt: UV-B wird fast vollständig herausgefiltert, UV-A dagegen nur teilweise. Die Konsequenz ist doppelt wichtig: Hinter Glas bekommt man praktisch keinen Sonnenbrand (denn der ist UV-B-getrieben), doch die Haut ist dennoch UV-A-exponiert. UV-A spielt unter

anderem bei Lichtreaktionen wie der „Sonnenallergie“ (polymorphe Lichtdermatose) eine große Rolle – und ist ein Grund dafür, weshalb moderne Sonnenschutzprodukte nicht nur einen UV-B-, sondern auch einen UV-A-Schutz bieten müssen.

Intelligentes Autoglas

Und wie sind Autoscheiben aufgebaut? Wir haben bei Carglass nachgefragt. Windschutzscheiben werden aus Verbundsicherheitsglas (VSG) gefertigt. Es besteht meist aus zwei Glasschichten, die durch eine Folie aus Polyvinylbutyral verbunden sind. Hinzu kommen funktionale

Beschichtungen, die etwa die Sicht verbessern, zum schnellen Enteisen beitragen, die Witterungsbeständigkeit erhöhen – oder vor UV-Strahlung schützen. Carglass-Sprecher Sebastian Benninghaus: „Die meisten Gläser absorbieren einen Großteil der UV-Strahlung. Bei Bedarf können weitere spezielle Beschichtungen aufgebracht werden, um die Strahlung vollständig abzuhalten. Bei Schiebedächern blockieren die üblicherweise vorhandenen Tönungen ebenfalls die UV-Strahlung.“

Elektrisch schaltbares Glas

Hier, so Benninghaus, werde auch „Smart Glass“ oder sogenanntes schaltbares Glas verwendet. Vor allem bei großen Panoramadächern in Premium- und Elektroautos werde es zunehmend eingesetzt. Die Lichtdurchlässigkeit einer solchen Scheibe lässt sich stufenlos regulieren – von komplett transparent bis blickdicht. Möglich machen dies hauchdünne Schichten aus Flüssigkristallen (PDLC-Technologie), die durch Anlegen einer elektrischen Spannung ihre Ausrichtung verändern. Das schützt die Insassen effektiv vor Hitze und UV-Strahlung.

Sonnenbrand im Cabrio

Während hinter geschlossenen Scheiben UV-B also kaum ein Thema ist, stellt sich die Lage im Cabrio anders dar. Professor Schwarz: „Cabriofahren ohne Sonnenschutz ist einer der effizientesten Wege zu Sonnenbrand.“ Der Fahrtwind nimmt das Hitzegefühl. Es wäre sonst ein Warnsignal, sich aus der Sonne zu nehmen – im offenen Auto fehlt es. Ähnlich riskant: den (unbekleideten) Arm aus dem Seitenfenster zu halten. Gerade

bei Vielfahrern summieren sich so über Jahre einseitige Expositionen.

Laut Schwarz gehört im Cabrio eine Kopfbedeckung bei Sonne auf jeden Fall „genauso dazu wie der Sicherheitsgurt“. Hier gilt eine einfache Hierarchie: Textiler Schutz ist verlässlicher als Sonnencreme – doch es kommt auf die Materialbeschaffenheit an. Entscheidend ist nach Aussage des Kieler Dermatologen vor allem die Webdichte, nicht die Farbe. Locker gewebte Kappen und Hüte, Mesheinsätze und luftige Materialien lassen UV-Strahlen durch. Sprays für Haare und Kopfhaut betrachtet Schwarz mit Skepsis, es gebe keine überzeugenden Daten dazu.

Sonnencreme: Viel hilft viel

Nicht der Lichtschutzfaktor ist das eigentliche Thema, sondern der Umstand, dass Menschen zu wenig Creme auftragen. Getestet werden Sonnenschutzprodukte wegen der Vergleichbarkeit mit zwei Milligramm pro Quadratzentimeter Haut. Schwarz rechnet vor: Ein Erwachsener mit rund zwei Quadratmetern Haut bräuchte für eine einmalige Ganzkörperanwendung etwa 40 Gramm Lotion. „So dick cremt sich niemand ein, gerade auch im Gesicht.“ Sein Praxis-Tipp ist deshalb pragmatisch: „Wählen Sie ein Sonnenschutzprodukt, das sich kosmetisch angenehm anfühlt. Nur dann wird es großzügig genug aufgetragen.“ Und: Nachcremen ist sinnvoll, aber kein Freifahrtschein. Es ersetzt nicht die großzügig bemessene erste Schicht – die verbreitete „Ich creme später nach“-Logik sei eine der häufigsten Fehlannahmen.

Text: Andrea Weller



Nicht nur für Kinderhaut: beim Eincremen stets eine großzügig bemessene Menge Sonnenschutz verwenden

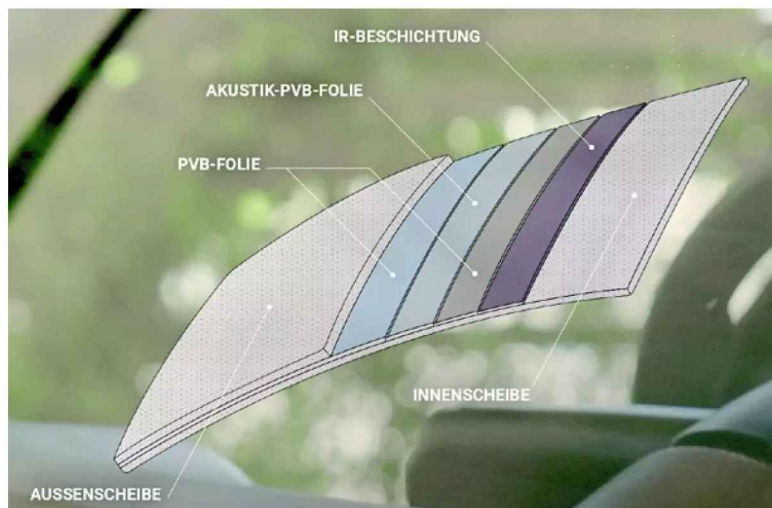
VERSCHIEDENE KREBSFORMEN

Weißer Hautkrebs

■ Beim weißen Hautkrebs (präziser: Non-Melanoma Skin Cancer, vor allem Basalzell- und Plattenepithel-Karzinome) sieht Dermatologe Prof. Thomas Schwarz Hinweise auf ein Plateau: „Vorsichtsmaßnahmen scheinen langsam zu wirken.“ Trotzdem bleibe die Erkrankung häufig – auch, weil sie stark mit der Lebenszeit-UV-Belastung zusammenhängt. Entscheidend ist die kumulative Dosis der Strahlung: Wer über Jahrzehnte Sonne „sammelt“, erhöht sein Risiko, vor allem für Plattenepithel-Karzinome. Ein wesentlicher, oft übersehener Faktor: Wir werden älter. Weißer Hautkrebs ist primär eine Erkrankung des höheren Lebensalters. Dass er jetzt öfter diagnostiziert wird, liegt laut Schwarz auch daran, dass Menschen heute Spannen erreichen, in denen sich die „UV-Lebensrechnung“ dermatologisch bemerkbar macht.

Schwarzer Hautkrebs

■ Beim Melanom ist die Lage ernster: Schwarzer Hautkrebs ist eine wesentlich aggressivere Krebsart. Jedes Melanom hat ein Metastasierungspotenzial – auch wenn nicht jedes zwangsläufig streut. Prognostisch entscheidend ist, ob der Tumor nur oberflächlich wächst oder in die Tiefe geht: Ab dann steigt das Risiko, dass Tumorzellen über die Blut- oder Lymphbahnen im Körper weiterwandern. Tückisch sind Melanome an schwer einsehbaren Stellen – etwa unter den Nägeln oder an Körperstellen, die im Alltag kaum kontrolliert werden. Dazu kommt eine besondere Variante, die viele nicht auf dem Radar haben: das amelanotische Melanom, das sein Pigment verliert und nicht „schwarz“ erscheint. Solche Tumoren werden oft später erkannt, was die Heilungsprognose verschlechtern kann.



Moderne Verbundglas-scheiben bieten einen besseren UV-Schutz als herkömmliches Fensterglas



Der Experte: Prof. (emer.) Dr. Thomas Schwarz, zuvor Direktor der Uniklinik für Dermatologie, Venerologie und Allergologie in Kiel

AUF NEUEN PFADEN



Jahr für Jahr bringt die Rallye historische Automobile ins Montafon, auch den E-Type des Alpecin-Teams

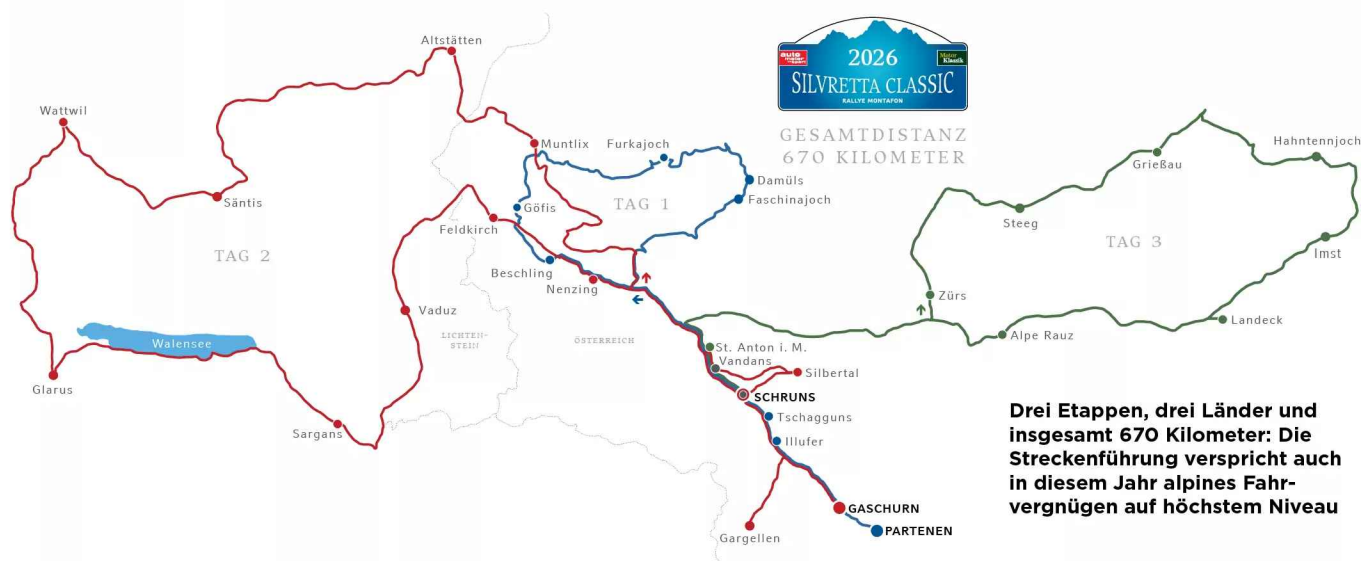
Drei Länder, 670 Kilometer Strecke und feinste Automobilkultur: Die 2026er **SILVRETТА CLASSIC RALLYE MONTAFON** verspricht wieder ein Fest für Klassiker-Fans zu werden. Dieses Jahr geht's in die Schweiz.

Der Duft von warmem Öl, das leise Knistern abkühlender Auspuffanlagen und das dumpfe Grollen betagter Motoren – wenn die Klassiker durch das Montafon rollen, erwacht ein Stück Automobilgeschichte wieder. Und die Wiege und das Herzstück der Rallye ist Partenen. Wer in dem kleinen Ort am Talschluss ankommt, spürt sofort den Puls der Veranstaltung. Hier starten Motoren, werden

Roadbooks studiert, ab hier wird die insgesamt 670 Kilometer lange Strecke unter die Räder genommen.

Das sportliche Highlight wartet dieses Jahr am Freitag. Gemäß dem Motto „Silvretta goes Swiss“ führt die über 300 Kilometer lange Königsetappe das rollende Museum tief in die Schweiz. Über Altstätten und nach einer ausgiebigen Mittagspause in der Markthalle von Wattwil weiter über Sargans geht es zurück nach

Österreich. Dort wartet am späten Freitagnachmittag einer der emotionalsten Höhepunkte: der Zieleinlauf in Gaschurn, der fest in das traditionelle Därfliäscht eingebettet ist. Wenn die historischen Boliden eintreffen, verschmelzen Oldtimer-Faszination und Montafoner Gemütlichkeit zu einem großen Fest. Dieses Bad in der Menge lässt sich dann wohl auch Daniel Sandrell, Lokalmatador und Ständesrepräsentant des Monta-



Drei Etappen, drei Länder und insgesamt 670 Kilometer: Die Streckenführung verspricht auch in diesem Jahr alpines Fahrvergnügen auf höchstem Niveau

fon, nicht entgehen: Der Bürgermeister von Gaschurn-Partenen greift wie im Vorjahr auch wieder selbst ins Lenkrad.

Dass dieses Event überhaupt so stattfinden kann, liegt an der starken regionalen Verankerung. Zu den essenziellen lokalen Partnern zählen nicht nur Montafon Tourismus, sondern auch die Silvretta-Montafon-Bergbahnen, die uns bereits unvergessliche Abende in 2000 Metern Höhe beschert haben. Und nicht zu vergessen die Vorarlberger Illwerke AG.

Aber auch auf weitere Weggefährten ist Verlass. Langjährige Partner, die die Leidenschaft teilen und traditionell selbst im Starterfeld mitfahren, prägen das Event maßgeblich mit: die Württembergische Versicherung, Union Glashütte, Reller Automobile und Alpecin. Wenn am Samstag das erste Auto in Schruns durch den Zielbogen rollt, wird einmal mehr klar: Diese Rallye ist nicht nur gefah-

Text: Clemens Hirschfeld

ZEITPLAN

28. Silvretta Classic Rallye

Donnerstag, 9. Juli 2026

11:01 Uhr Start in Partenen zur 1. Etappe (150 km)
11:20 Uhr Illufer
12:07 Uhr Beschling-Latz
12:27 Uhr Göfis
12:55 Uhr Furkajoch
14:30 Uhr Tschagguns
14:58 Uhr Partenen, Tagesziel

Freitag, 10. Juli 2026

08:01 Uhr Start zur 2. Etappe in Schruns (303 km)
08:10 Uhr Silbertal
09:35 Uhr Muntlix
10:02 Uhr Altstätten
11:34 Uhr Mittagsstopp Wattwil
14:09 Uhr Sargans
14:56 Uhr Feldkirch

15:17 Uhr Nenzing
16:12 Uhr Gargellen
16:44 Uhr Gaschurn, Tagesziel beim Därlfläsch

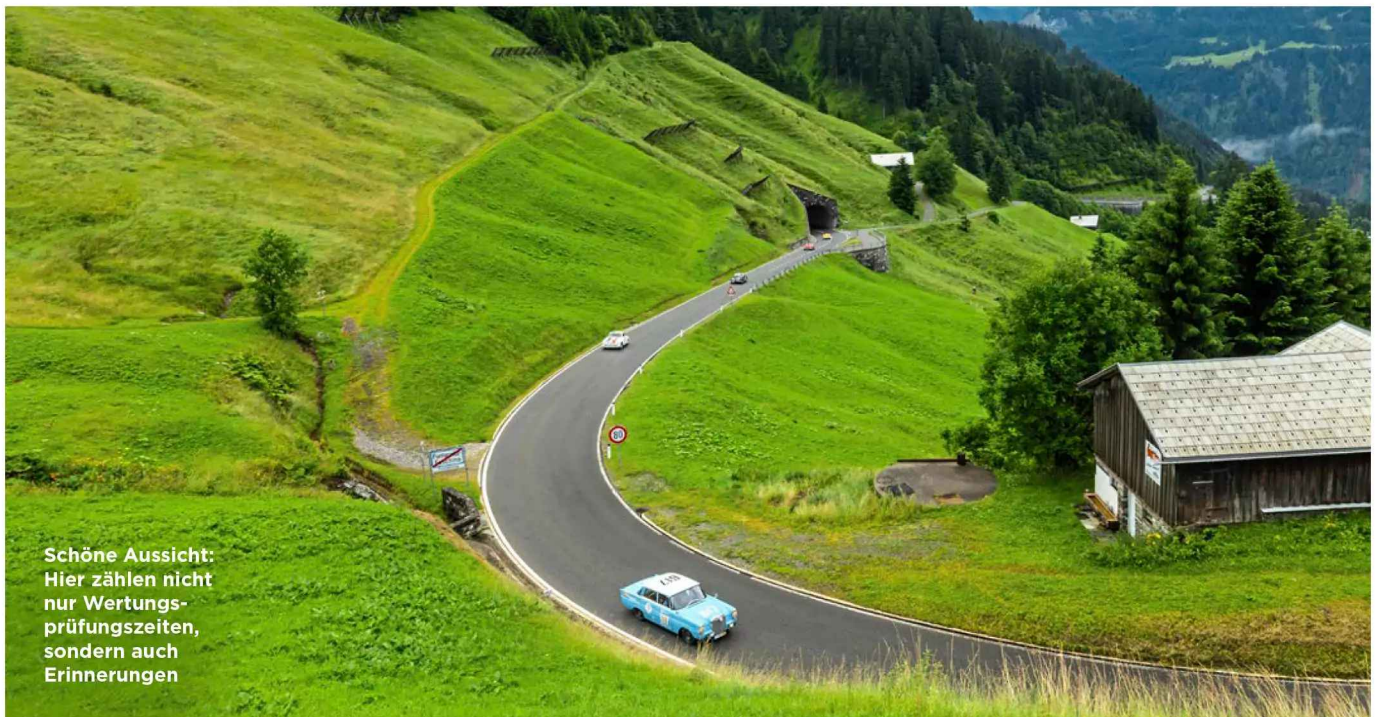
Samstag, 11. Juli 2026

08:01 Uhr Start zur 3. Etappe in Schruns (217 km)
08:12 Uhr St. Anton
09:10 Uhr Zürs
10:10 Uhr Griesbau
11:42 Uhr Mittagsstopp Landeck
13:25 Uhr Alpe Rauz
14:25 Uhr Vandans
14:42 Uhr Schruns, Tagesziel am Marktplatz, Ausstellung der Fahrzeuge vor dem „Posthotel Taube“

Die Silvretta Classic Rallye Montafon ist nicht nur gefahrene Distanz – sie ist gelebte Zeit



Auch 2026 wieder mit am Start sind die Teams von Reller Automobile (links), Union Glashütte (Mitte) und Württembergische (rechts)



Schöne Aussicht: Hier zählen nicht nur Wertungsprüfungszeiten, sondern auch Erinnerungen

Fotos: Arturo Rivas

KONTAKT



Fotos: Wolfgang Wilhelm, Getty Images (1), XPB (1)

Die Formel 1 ist ein schnelllebiges Geschäft. Der Ausfall der beiden Golf-Rennen hatte die Ingenieure dazu gezwungen, ihre Entwicklungsfahrpläne umzuschmeißen. Wie immer kamen die vier Top-Teams auf unterschiedliche Strategien. Ferrari und Red Bull schraubten ihre Upgrade-Pakete direkt nach der Pause in Miami an ihre Autos. Mercedes reizte die Zeit zur Entwicklung bis zum Wochenende in Montreal aus. Bei McLaren wählte man einen Mittelweg: Neue Teile wurden häppchenweise auf beide Nordamerika-Rennen verteilt. Entsprechend groß war die Spannung, wie wild die erste Upgrade-

Welle durch die Boxengasse schwappen würde.

Nachdem McLaren mit seinem halben Paket in Miami schon fast auf Augenhöhe mit Mercedes gelegen hatte, rechneten viele Experten in Montreal mit dem großen Silberpfeil-Konter. Auf den ersten Blick sah es auch so aus, als wäre die dominante Form zurück beim WM-Spitzenreiter. In beiden Quali-Sessions stellten George Russell und Kimi Antonelli ihre Autos in die erste Reihe. Und auch die Siegerpokale wanderten dann brav nach Brackley in den Trophäenschrank.

Das Resultat erzählt aber nur die halbe Geschichte. McLarens Quali-

Rückstand fiel mit anderthalb Zehnteln äußerst knapp aus. Und auch im Sprint hatten Russell und Antonelli Mühe, die Papaya-Verfolger abzuschütteln, was auch an einer kreativen Auslegung der teaminternen Vorfahrtsregeln lag: Zum ersten Mal duellierten sich die beiden Sternfahrer mit offenem Visier.

Bei Antonellis Angriff auf der Außenseite von Kurve 1 schmiss Russell die Tür kompromisslos zu und schickte den Italiener per Hüftcheck neben die Piste. Mit ordentlich Wut im Bauch probierte es der Youngster in Kurve 8 direkt noch einmal, verbremste sich dabei auf einer Boden-

SPORT

In Montreal bekamen die Fans sowohl im Sprint als auch im Rennen **HEISSE DUELLE DER SILBERPFEILE** geboten. Auch abseits der Strecke wird mit harten Bandagen gekämpft.



welle und musste erneut durch die Wiese. Lando Norris sagte Danke und staubte den zweiten Platz zwischen den beiden Streithähnen ab.

Kapitaler Reifenpatzer

Im Rennen am Sonntag konnte McLaren aus dem Mercedes-Intermezzo keinen Profit schlagen. An der Boxenmauer der Silberpfeile rieb man sich verwundert die Augen, als die Papaya-Konkurrenz mit Intermediates auf die Reise geschickt wurde – obwohl kein Regen mehr in Sicht war. Nach wenigen Runden mussten Piastri und Norris schon wieder an die Box, was sie weit zurückwarf.

McLaren wurde Opfer eines unglücklichen Timings. Drei Minuten vor dem Start, als die Reifenwahl fällig war, legte das Nieseln kurz zu, die weitere Prognose war unklar. Piastri brachte den Irrtum brutal auf den Punkt: „Hätte der Regen angehalten, wären wir die Helden gewesen. So waren wir die Idioten.“ Teamchef Andrea Stella klagte zudem, dass der Asphalt nach zwei zusätzlichen Formationsrunden komplett abgetrocknet war. Der Racing Bull von Arvid Lindblad musste aus der Startaufstellung geschoben werden, nachdem ihn ein Defekt an der Kupplung niedergestreckt hatte.

Ohne die McLaren im Nacken entspannte sich die Situation für Mercedes erheblich. Das Silberpfeil-Duo konnte sich trotz rundenlanger Duelle locker an der Spitze absetzen. Weil von hinten keine Gefahr drohte, verzichtete Teamchef Toto Wolff auch auf künstliche Eingriffe in das trotz Aussprache immer noch intensiv geführte Silber-Duell. So bekamen die Fans eine tolle Show mit mehreren Führungswechseln geboten.

In Runde 30 war dann plötzlich Schluss mit lustig. In der Batterie von Russell hatte sich ohne Vorwarnung ein Modul verabschiedet. Das Auto gab kein Lebenszeichen mehr ab.

Rad an Rad:
Kimi Antonelli und George Russell trieben den Puls am Mercedes-Kommandostand hoch. Erst ein Defekt sorgte für eine unfreiwillige Entspannung der Lage

Antonelli feierte den vierten Sieg in Folge per Abstauber und führt die WM jetzt mit 43 Punkten Vorsprung an. So ein Rückstand wurde in der F1-Historie bisher erst zweimal gedreht – von Sebastian Vettel (2012) und von Max Verstappen (2022).

McLaren hätte wohl auch ohne Reifenpatzer nicht vorne mitspielen können. Die Piloten brachten ihre Vorderreifen nicht ins Fenster und verbremsten sich regelmäßig. Piastriräumte den Williams von Alex Albon ab und blieb ohne Punkte, Norris verabschiedete sich nach 38 Runden mit Getriebedefekt.

Für Papaya-Ärger sorgte in Montreal auch der neue Frontflügel, auf den die Ingenieure viel Hoffnung gesetzt hatten. Auf den ersten Probeunden am Freitag fühlten sich beide Fahrer mit der alten Spezifikation wohler. Dass ein Upgrade nicht direkt zündet, ist für die Truppe aus Woking eher ungewöhnlich. In Monaco will man nun einen zweiten Anlauf starten. Vor allem auf Strecken, die mehr Abtrieb verlangen, soll der Flügel zum Joker werden.

Dass man in Montreal trotzdem lange mit Mercedes mithalten konnte, wollte Stella nicht überbewerten: „Man kann die Situation nicht einfach nur mathematisch beurteilen. Es wäre zu einfach, die anderthalb Zehntel Rückstand in der Qualifikation zu betrachten und den erwarteten Fortschritt des Frontflügels gegenzurechnen. Ich sehe das ganz einfach: Mercedes war das ganze Montreal-Wochenende in jeder Session schneller. Wir müssen mit dem nächsten Upgrade-Paket also einen noch größeren Schritt machen.“

Temperatur-Lotterie

Das wahre Kräfteverhältnis war auch wegen des Streckenlayouts schwer zu lesen. Langsame Kurven passen gut zum traktionsstarken McLaren, Mercedes glänzt eher in schnellen Ecken – und davon hat der Circuit Gilles Villeneuve keine einzige im Angebot. Dafür schmecken dem MCL40 die langen Geraden nicht so sehr, weil das Getriebe des Kundenrenners etwas kürzer übersetzt ist als das des Werks-Mercedes.

Dazu kam das kühle Wetter, das in Kombination mit dem glatten Asphalt zu einer Temperatur-Lotterie bei den Reifen führte. Wer das Fenster nicht traf, dem halfen auch die Upgrades nicht weiter. Mercedes opferte am Samstag etwas Quali-Speed, um die Felgenheizung per Bremsenabwärme für das Rennen hochzufahren. So schwankten die Leistungen von Session zu Session.

Ferrari war das beste Beispiel für das diffuse Formbarometer. Lewis Hamilton konnte die Mercedes-Pace immer wieder mitgehen und holte mit Rang zwei sein bestes Ferrari-Rennergebnis. In der Vorbereitung auf Montreal hatte der Rekordsieger auf Simulator-Sessions verzichtet, weil ihn das Tool in Miami auf die falsche Fährte gelockt hatte. Prompt lief es deutlich besser. „Das werde ich jetzt wohl erst mal so beibehalten“, grinste der Brite. Charles Leclerc dagegen erwischte ein Wochenende zum Vergessen, mit kalten Reifen und zickigen Bremsen. „Eines der schlimmsten meiner Karriere – wenn nicht das schlimmste“, fluchte er.

Motorstreit:
Audi und Ferrari wollen den angekündigten 60/40-Power-Split auf 2028 verschieben. Red Bull fordert die Maßnahme schon für 2027, um Verstappen zu besänftigen



Reifenpoker:
Lando Norris hielt sich mit den Intermediates am Start eine Runde lang an der Spitze. Danach übernahm Mercedes das Kommando





Hoch soll er leben: Kimi Antonelli ist der 16. Pilot in der F1-Geschichte, der vier Siege in Serie feiern konnte. Die anderen 15 wurden alle Weltmeister

Ähnlich groß war der Frust bei Red Bull. Isack Hadjar zauberte in der zweiten Quali-Runde eine absolute Bestzeit aus dem Hut. Max Verstappen schimpfte lange über ein hüpfendes Auto auf der Bremse und plötzlichen Speedverlust auf den Geraden. Im Rennen lief es dann plötzlich rund. Knapp hinter Hamilton sprang der erste Podiumsplatz der Saison heraus. „Das ist alles so verwirrend“, schüttelte der Niederländer den Kopf.

Auch abseits der Piste produzierte Verstappen mal wieder Schlagzeilen. In Montreal mäkelte er erneut an der Antriebsformel herum. Daran änderte auch das konkurrenzfähigere Auto nichts. „Das Energiemanagement ist ein Witz. Es schmerzt einfach nur“, moserte der Vierfach-Weltmeister. „Um auf den Geraden schneller zu sein, muss man langsamer durch die Kurven fahren. Das hat mit Rennfahren nicht mehr viel zu tun. Das ist einfach nur frustrierend.“

Hilfe schien schon auf dem Weg. Die FIA verkündete vor Montreal, dass Teams und Hersteller grundsätzlich einig seien, das Verhältnis Verbrenner/Elektro von 50/50 auf 60/40 zu verschieben. Mehr V6-Power durch eine höhere Einspritzmenge bedeutet weniger Lupfen und Superclipping – und ein natürlicheres Fahrgefühl, besonders in der Quali.

Verstappen machte noch einmal klar, wie wichtig dieser Schritt sei, um den Spaßfaktor für alle Beteiligten zu steigern. Und dass der Schritt schon 2027 kommen müsse, sonst würde sich der Superstar nach Alternativen umschauen. „Wenn es so bleibt wie jetzt, wird es ein langes

nächstes Jahr. Und das will ich nicht. Es wäre für mich einfach nicht machbar, wenn alles so bliebe“, grummelte der Red-Bull-Pilot.

Man muss Verstappen ernst nehmen. Der 28-Jährige ist nicht für leere Drohungen bekannt. Doch aktuell klemmt es noch hinter den Kulissen. Die Anpassung der Motoren an eine höhere Einspritzmenge würde grundlegende Änderungen nach sich ziehen, vom Block bis zu den Kolben. Für 2027 unterstützen aktuell nur Mercedes und Red Bull das Vorhaben. Honda würde mitziehen, wenn alle anderen zustimmen.

Blockade-Haltung

Um die Maßnahme per „Super-Mehrheit“ durchzudrücken, müssten mindestens vier der sechs Motorenlieferanten dafür votieren. Cadillac sitzt als eingeschriebener Hersteller ebenfalls mit am Tisch. Weil die US-Amerikaner aktuell aber noch auf Triebwerke von Ferrari angewiesen sind, dürfte der Formel-1-Neuling am Ende im Einklang mit seinem italienischen Partner abstimmen.

Bei der Scuderia sieht man die Umsetzung für 2027 allerdings skeptisch. In den heiligen Hallen von Maranello läuft die Entwicklung jetzt schon heiß. Das Upgrade des aktuellen Motors nach den Richtlinien, mit denen die FIA das Kräfteverhältnis zwischen den Herstellern ausgleichen will, soll möglichst schon in Spa-Francorchamps debütieren. Damit wollen die Ingenieure das Leistungsdefizit gegenüber den Silberpfeilen noch in dieser Saison spürbar verringern. Wenn Mercedes und Red

Bull parallel schon 60/40 anpacken, fürchtet Ferrari, beim Verbrenner gleich wieder hinterherzufahren.

Sollten die Italiener nicht umkippen, müssen die 60/40-Befürworter auf einen Sinneswandel bei Audi hoffen. Für den Neuling wäre eine grundlegende Überarbeitung des Motors direkt in Saison zwei allerdings eine Herkulesaufgabe. Weil im Motorenwerk in Neuburg noch nicht alle Prozesse eingespielt sind und fast alle Komponenten bei Zulieferern bestellt werden müssen, dauern die Entwicklung und Produktion von Antriebs teilen hier noch ein gutes Stück länger als bei den etablierten Herstellern.

Angeblich will Audi auch nicht die Zusatzkosten von rund zehn Millionen Euro schultern, selbst wenn die FIA den Platz dafür im Motorenbudget freiräumen würde. Wie man hört, soll Audi ohnehin für 2028 eine fundamentale Neukonstruktion des Antriebsstrangs planen, also würde es aus Kostensicht passen, 60/40 gleich mit nach hinten zu schieben.

Red Bull hält dagegen, dass alle Formel-1-Teams von einer schnellen Regeländerung profitieren würden. Zum Wohle des Sports seien jetzt von allen Beteiligten Kompromisse gefragt, erklärte Laurent Mekies. Der Teamchef befürchtet, seinen Superstar zu verlieren. Die Uhr tickt. Je länger diskutiert wird, desto kleiner wird die Chance, dass es noch rechtzeitig für 2027 klappt. Verstappen sollte sich also schon mal nach Alternativen umschauen, wenn er denn wirklich gehen will.

„Kimi hat in der WM alles zu verlieren. Ich kann nur noch gewinnen“

George Russell

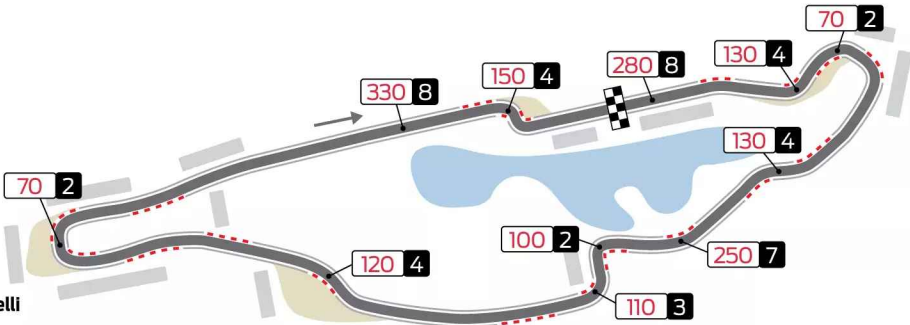


Text: Tobias Grüner

296,548 km über 68 Runden à 4,361 km. Wetter/Piste: bewölkt, Luft: 12 Grad, Asphalt: 16 Grad. Zuschauer: 110 000

km/hGang

Kurvenzahl	14 (6 links/8 rechts)
Pole-Position → 1. Kurve	165 Meter
Griplevel	2 von 5
Bremsbelastung	5 von 5
Reifenmischungen	C3, C4 & C5
Reifenverschleiß	3 von 5
Länge Boxengasse	405 Meter
Zeitverlust beim Boxenstopp	18 s
Rundenrekord (Rennen)	1.13,078 min Valtteri Bottas, 2019
Topspeed Rennen	348,2 km/h, Pierre Gasly
Durchschnittsspeed Rennen	201,590 km/h, Kimi Antonelli
Safety-Car-Phasen	0
Führungswechsel	6
Boxenstrategie Sieger	1 (s/m)



STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Nr.
1. George Russell (GBR) 1.12,578 min	63
2. Andrea Kimi Antonelli (ITA) 1.12,646 min	12
3. Lando Norris (GBR) 1.12,729 min	1
4. Oscar Piastri (AUS) 1.12,781 min	81
5. Lewis Hamilton (GBR) 1.12,868 min	44
6. Max Verstappen (NED) 1.12,907 min	3
7. Isack Hadjar (FRA) 1.12,935 min	6
8. Charles Leclerc (MON) 1.12,976 min	16
9. Arvid Lindblad (GBR) 1.13,280 min	41
10. Franco Colapinto (ARG) 1.13,697 min	43
11. Nico Hülkenberg (GER) 1.13,886 min	27
12. Liam Lawson (NZL) 1.13,897 min	30
13. Gabriel Bortoleto (BRA) 1.14,071 min	5
14. Pierre Gasly (FRA) 1.14,187 min	10
15. Carlos Sainz (ESP) 1.14,273 min	55
16. Oliver Bearman (GBR) 1.14,416 min	87
17. Esteban Ocon (FRA) 1.14,845 min	31
18. Alexander Albon (THA) 1.14,851 min	23
19. Fernando Alonso (ESP) 1.15,196 min	14
20. Sergio Pérez (MEX) 1.15,429 min	11
21. Valtteri Bottas (FIN) 1.16,272 min	18
22. Lance Stroll (CAN) ¹⁾ 1.16,195 min	77

¹⁾ Start aus der Boxengasse

RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit/Rückstand	Schnellste Runde	Punkte
1. Andrea Kimi Antonelli	Mercedes	68/46 ¹⁾	1:28.15,758 h	1.14,210 min	25
2. Lewis Hamilton	Ferrari	68	+ 10,768 s	1.14,573 min	18
3. Max Verstappen	Red Bull	68	+ 11,276 s	1.14,398 min	15
4. Charles Leclerc	Ferrari	68	+ 44,151 s	1.15,297 min	12
5. Isack Hadjar	Red Bull	67	+ 1 Runde	1.14,578 min	10
6. Franco Colapinto	Alpine	67	+ 1 Runde	1.15,462 min	8
7. Liam Lawson	Racing Bulls	67	+ 1 Runde	1.15,604 min	6
8. Pierre Gasly	Alpine	67	+ 1 Runde	1.15,390 min	4
9. Carlos Sainz	Williams	67	+ 1 Runde	1.15,852 min	2
10. Oliver Bearman	Haas	67	+ 1 Runde	1.16,002 min	1
11. Oscar Piastri	McLaren	66	+ 2 Runden	1.15,456 min	0
12. Nico Hülkenberg	Audi	66	+ 2 Runden	1.16,275 min	0
13. Gabriel Bortoleto ²⁾	Audi	66	+ 2 Runden	1.16,221 min	0
14. Esteban Ocon	Haas	66	+ 2 Runden	1.16,577 min	0
15. Lance Stroll	Aston Martin	64	+ 4 Runden	1.18,721 min	0
16. Valtteri Bottas	Cadillac	64	+ 4 Runden	1.17,725 min	0
17. Sergio Pérez	Cadillac	39	DNF (Aufhängung)	1.16,915 min	0
18. Lando Norris	McLaren	38/1	DNF (Getriebe)	1.15,845 min	0
19. George Russell	Mercedes	29/21	DNF (Batterie)	1.15,477 min	0
20. Fernando Alonso	Aston Martin	23	DNF (Sitz)	1.19,635 min	0
21. Alexander Albon	Williams	11	DNF (Unfall)	1.17,221 min	0
22. Arvid Lindblad	Racing Bulls	0	DNS (Kupplung)	keine Zeit	0

Bestwerte in Rot, ¹⁾ Runden in Führung, ²⁾ +5 Sekunden

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Kimi Antonelli	131
2. George Russell	88
3. Charles Leclerc	75
4. Lewis Hamilton	72
5. Lando Norris	58
6. Oscar Piastri	48
7. Max Verstappen	43
8. Pierre Gasly	20
9. Oliver Bearman	18
10. Liam Lawson	16
18. N. Hülkenberg	0

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mercedes	219
2. Ferrari	147
3. McLaren	106
4. Red Bull	57
5. Alpine	35
6. Racing Bulls	21
7. Haas	19
8. Williams	7
9. Audi	2
10. Cadillac	0
11. Aston Martin	0

QUALI-DUELLE

Fahrer	Stand
Norris – Piastri	2 : 3
Russell – Antonelli	2 : 3
Verstappen – Hadjar	3 : 2
Leclerc – Hamilton	3 : 2
Albon – Sainz	1 : 4
Lawson – Lindblad	3 : 2
Alonso – Stroll	5 : 0
Ocon – Bearman	1 : 4
Hülkenberg – Bortoleto	3 : 2
Gasly – Colapinto	3 : 2
Bottas – Pérez	2 : 3

Das Letzte,
was Sie brauchen,
wenn's brennt:
heiße Luft.



Substanz entscheidet.
Heute mehr denn je.



Handelsblatt

INDY 500



Fotos: IndyCar/Penske



WEDE!

350 000 Fans bestätigten den Status des Indy 500 als größtes Eintages-Sport-event der Welt. Das bereits jetzt ikonische Foto-finish wird die Beliebtheit noch weiter erhöhen

Mick Schumacher hat die volle Ladung Indy 500 abbekommen. In der **110. AUSGABE** spielte der Rookie erst lange eine Nebenrolle. Doch beim engsten Zielsprint der Historie stand er plötzlich im Fokus – unfreiwillig.

Indy ist anders – ganz anders. Die amerikanische Rennhauptstadt, die mit bürgerlichem Namen Indianapolis heißt, schafft es, selbst gestandene Formel-1-Absolventen noch zu überraschen. Das jüngste Beispiel lieferte Mick Schumacher, der nach schwierigen Jahren in der Königs-klasse und der Le-Mans-Szene sein Glück nun in der höchsten Formelli-ga Nordamerikas sucht.

Die skurrilste Tradition ihres Hö-hepunkts Indy 500 erlebte der Indy-Car-Neuling nach dem solide bewäl-tigten Quali-Wochenende. Auf den ersten deutschen Starter seit über 100 Jahren wartete nämlich eine sehr spezielle Gratulantin: die sechsjäh-rige Bertha. Normalerweise lebt sie auf einem Bauernhof, wo sie dank ihrer 35 Liter Milch pro Tag zu den Top-Performerinnen gehört. Den Trip zum Indianapolis Motor Speedway trat die rund 900 Kilogramm schwere Kuh aber als Botschafterin des Bundes-staates Indiana an. Denn ihr Produkt ist seit 90 Jahren fest mit dem My-thos der 500 Meilen verbunden: 1936 ließ sich der Triumphator Louis Mey-er zum Anlass seines damaligen Re-kordsiegs Buttermilch reichen.

Gladiatoren im Rennanzug

Die clevere Lobby des tierischen Drinks stellte anschließend sicher, dass auch zukünftige Gewinner mit Milch versorgt werden. Über die Zeit wuchs eine ganze Reihe von Extra-Traditionen. So wird die persönliche Vorabwahl einer Milchsorte wie ein Glaubensbekenntnis zelebriert. Und dann ist da eben dieser Pressetermin des Molkereiverbands für die Roo-kies, der sie alle etwas nervös macht. Mick Schumacher erzählte: „Ich habe tatsächlich schon mal als Kind ge-



„In Indy lernt man Runde für Runde! Ich verstehe nun das Motto des ‚größten Spektakels des Rennsports‘“

Indy-500-Neuling Mick Schumacher

molken, aber ohne den Druck von Kameras. Glücklicherweise war Bertha lieb und spendierte uns Milch.“

Dem 27-jährigen Renn-Kosmopoliten konnte man hier den Marathon-Vorlauf des Mega-Events bereits etwas aus dem Gesicht ablesen. Denn los ging das Treiben schon Ende April mit dem offiziellen Vortest auf dem 2,5 Meilen (vier Kilometer) langen Oval. Wegen des einzigartigen Charakters mit Höchstgeschwindigkeiten über 370 km/h und nur Zentimetern zwischen den Formelautos legt die Rennleitung extrem hohen Wert auf die Ausbildung der Piloten. Neulinge müssen gar eine Führerscheinprüfung ablegen. Wie das Allermeiste beim Indy 500 hat auch das „Rookie Orientation Program“ eine Jahrzehnte umspannende Vergangenheit. Nachdem Schumacher es abgearbeitet hatte, ging es in die echte Vorbereitung auf den Klassiker.

Ryan Briscoe, früherer Indy-Pole-Setter und nun Fahrercoach, erzählte über seinen Schützling Schumacher: „Mick fuhr zunächst alleine und bekam dann eine immer höhere Dosis an Autos. Vielleicht haben wir ihn so erst unterfordert. Doch gleichermaßen war er dann bei verrückten Situationen weniger überfordert.“ Die vor allem in Europa grassierenden Klischees über Ovale kennt der Experte aus Sydney alle. Entsprechend seiner sonnigen Herkunft hat er nur ein freundliches Lachen dafür übrig. „Banal im Kreis fahren? Schön wär's! Die Geschwindigkeiten sind extrem hoch – bei gleichzeitig kleinstmöglichem Anpressdruck.“

Ex-F1-Pilot Romain Grosjean, der zu Beginn seiner IndyCar-Karriere Ovale noch ausgelassen hatte, befand: „Wenn das Auto in Indianapolis perfekt läuft, gibt es kaum einen größeren Spaß. Wenn nicht...“ Gleich



Fanliebling, „Rookie des Jahres“ und Kurzzeit-Bauer: Debütant Mick Schumacher erlebte einen historischen Mai. Nach dem ordentlichen 18. von 33 Plätzen wanderte sein Blick bereits zur Ausgabe 2027

mehrere brutale Abflüge belegten zudem das Bild der Gladiatoren im Rennanzug. Mit Alexander Rossi und Josef Newgarden verunfallten zwei Ex-Sieger. Beide zogen sich kleinere Verletzungen zu, nahmen das Event und die Technik dennoch in Schutz.

Wie eigen die Mentalität der Fahrer des US-Klassikers ist, beschrieb der mexikanische McLaren-Pilot Patricio „Pato“ O'Ward: „Im regulären Motorsport gilt ein Einschlag mit 50+ G schon als massiv. Hier kann man froh sein, unter 100 zu bleiben.“ Aber man solle aus dem allerersten Unfall etwas Gutes ziehen. „Spätestens dann ist man sich der Realität bewusst, fährt mit einer intensiveren Wahrnehmung. Selbst diese extrem sicheren Autos kommen schlicht an physikalische Grenzen. Aber ganz ehrlich, ich kann mir keinen besseren Job vorstellen.“

0,0233 Sekunden Ewigkeit

Falls Sie sich nun fragen, ob Mick Schumacher diesen Realitäts-Check hinter sich gebracht hat: Jein! Mehr dazu gleich. Zunächst begeben wir uns zum Morgen des Renntags. Weil auch dieses Jahr 350 000 Fans anreisen – kein Sportevent hat weltweit

mehr Besucher an einem Tag –, begann er früh. Um 6.00 Uhr ertönte ein lauter Donnerschlag über dem weiten Rund. Ein Kanonenschuss signalisiert stets die Öffnung der Tribünen und setzt ein wildes Wuseln in Gang. Spätestens dann sollte selbst der letzte der traditionell 33 Piloten aus dem nervösen Schlaf erawacht sein. Auch im Schumacher-Lager war die Anspannung greifbar.

Wegen seines 27. Startrangs, der Mick trotzdem zum bestplatzierten Rookie machte, drohte von der ersten Runde an ein hektisches Rennen. Bevor der Deutsche eine seit 1923 herrschende Durststrecke an Landsmännern beenden konnte – Grenzgänger wie den großen Jochen Rindt klammern wir respektvoll aus –, durfte er noch mal einer langen Reihe an Traditionsaufführungen beiwohnen. Weil das Indy 500 am langen Memorial-Day-Wochenende stattfindet, dreht sich alles um die Streitkräfte des „Land of the Free“. Dass die USA 2026 auch noch den 250. Geburtstag feiern, drehte die patriotische Feierlaune auf die höchste Einstellung.

Der inoffizielle Höhepunkt hat allerdings nichts mit Waffen oder dem Land zu tun. Kurz bevor die Pi-

loten die Aufwärmrunden starten, ertönt „Back Home Again in Indiana“. Der recht schnulzige Song bricht nicht nur mit den vorherigen staatstragenden Akten, sondern spiegelt auch die Emotionen Zehntausender wider, die extra für das IndyCar-Highlight in ihre Heimat reisen. Und auch die Fahrer berichten stets von Gänsehaut. Mit dem ikonischen Ausruf „Drivers, start your engines“ ist dann endlich Zeit für Action. 2026 war da keine Ausnahme.

Davor sprach noch vieles gegen die Austragung. Regen sollte das Rennen eigentlich zu einer Hängepartie machen, wenn nicht vorzeitig beenden. Doch wie so häufig zeigten die Wettergötter Gnade und beließen es bei Tropfen, die man aussitzen konnte. Die zahllosen Verpflegungsstände und das für seine Exzesse bekannte Konzertareal halfen hierbei.

Bis zum letzten Rennviertel zeigte sich die 110. Ausgabe typisch. Unfälle teilten sie in Zwischensprints auf, und ab der Halbzeit begann das taktische Black Jack. Durch späte Neutralisierungen verpuffte der Effekt der Strategie wieder. Stattdessen entfaltete sich die große Windschattenschlacht. Zwei Lager hatten die bes-

ten Karten: Team Penske und Meyer Shank Racing. Oder auch: die Rekordsieger gegen eines der kleinsten Teams. Die MSR-Truppe unterschätzte aber keiner, denn ihr bislang einziger Triumph kam 2021 beim Indy 500. Das irre Duell sollte schließlich auf die allerletzte Runde heruntergebrochen werden. Weil Mick Schumacher vier Umläufe vor Schluss die Wand gestreift hatte, schob das finale Safety-Car noch mal alle zusammen.

MSR-Mann Felix Rosenqvist startete von P3 und musste zunächst Kollege Marcus Armstrong über drei Kurven hinweg außen herum überholen; so was hatte der Speedway noch nie gesehen. Dann schnappte er sich dank Honda-Power den Penske-Chevrolet-Youngster David Malukas auf den letzten Metern. Während der Schwede vielleicht Berthas Milch genoss, war der Rivale aus Chicago am Boden zerstört. Indys radikalste Emotionen auf einen Blick! Schumacher rettete den RLL-Honda noch ins Ziel, mit allen 200 Umläufen. „Hier lernt man Runde für Runde. Ich verstehe nun das Motto des ‚größten Spektakels des Rennsports‘.“

Text: Philipp Körner

Prost, der Herr!
Erstlingssieger
Felix Rosenqvist
übergoss sich
mit traditioneller
Milch, beim
geschlagenen
David Malukas
flossen Tränen.
Passend zur
250-Jahre-Feier
der USA zog der
Speedway alle
Patriotismus-
Register



INTERVIEW: SIEGER ROSENQVIST

„Viele Leute sagten, der Wechsel sei verrückt“



Ihr Sieg weckte in Europa Erinnerungen. Sie fuhren etliche Jahre Formel 3 im Rahmen der DTM und sogar eine halbe Saison in Deutschlands Topserie!

Ich habe einen massiven Teil meiner Karriere in Deutschland verbracht und hatte Mercedes als starken Unterstützer. 2019 bekam ich dann ein Angebot aus der IndyCar-Szene. Obwohl es vielversprechend in Europa lief, entschied ich mich für das amerikanische Abenteuer. Ich spürte, dass ich es tun musste. Der erste schwedische Indy-500-Sieger Kenny Bräck hatte mich schon als Kind fasziniert. Zu Hause sagten viele Leute, der Wechsel sei verrückt. Danach lief es auch erst nicht wirklich rund, besonders auf Ovalen, aber nun erreichte eine lange Reise ihr Ziel.

Was macht Ovale so speziell?

Es mag schief klingen, aber ich vergleiche es gern mit Tennis und Badminton. Sie haben ähnliche Grundlagen, sind aber andere Sportarten! Mein Erlernen des Handwerks dauerte zwei Jahre, im Rookie-Jahr legte ich mich auch böse in Indy ab. Das Ausbalancieren von Geschwindigkeit, Mut und Taktik ist extrem schwer.

Ihre erst Anfang Mai geborene Tochter war laut Ihnen der Schlüssel zum Sieg. Warum?

Wir Rennfahrer nehmen uns alles zu Herzen. Der Sport bestimmt das gesamte Denken. Mit der Geburt meiner Stella endete das aber plötzlich. Jetzt kann ich auch mal den Kopf ausmachen, schlechte Dinge akzeptieren. Schnell habe ich gelernt, dass das eine echte Stärke ist. Und ich bin jetzt Nächte mit wenig Schlaf gewohnt, das hilft bei den langen Feierwochen (lacht).

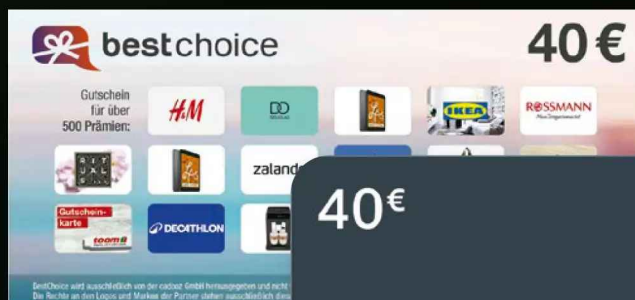


SICHERN SIE SICH 26 AUSGABEN + WUNSCHPRÄMIE

Lesen oder verschenken Sie auto motor und sport.

IHRE VORTEILE

- ▶ Jederzeit kündbar nach Erstbezug
- ▶ Versandkostenfreie Lieferung
- ▶ Prämie zur Auswahl (weitere im Shop)
- ▶ 6 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- ▶ Abonnenten erhalten Rabatt auf **ams+** mit exklusiven Online-Artikeln und allen E-Paper Ausgaben von auto motor und sport



DIREKT BESTELLEN UND VORTEILE SICHERN

 **auto-motor-und-sport.de/angebot**

 040-855 388 90  motorpresse@dpv.de



Coupon ausfüllen und einsenden: Motor Presse Kundenservice, 20080 Hamburg

Ja, ich möchte auto motor und sport

☐ selbst lesen (Best.-Nr. 2186241)

☐ verschenken (Best.-Nr. 2186244)

Prämie wählen

☐ Gutschein: Amazon.de

☐ Gutschein: bestchoice drive & ride

☐ Gutschein: bestchoice

Senden Sie mir bzw. der/dem Beschenkten auto motor und sport ab der nächsterreichbaren Ausgabe fortlaufend zum Preis von zzt. 4,60€ statt 4,90€ pro Ausgabe. Die Mindestlaufzeit beträgt 26 Ausgaben zum Preis von 119,60€. Die Abrechnung erfolgt im Voraus. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Meine Prämie erhalte ich nach Zahlungseingang. Bei Prämien mit Zuzahlung erhalte ich diese zzgl. einer einmaligen Zahlung. Das Abonnement umfasst auch ggf. erscheinende Sonderhefte zum oben genannten Ausgabenpreis. Ich kann die Belieferung jederzeit mit einem Vorlauf von einem Monat kündigen, frühestens zum Ende der Mindestlaufzeit. Preise inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Auslandsangebote auf Anfrage oder online unter shop.motorpresse.de.

Meine persönlichen Angaben

☐ Herr ☐ Frau ☐ Divers

Geburtsdatum

Name, Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ Wohnort

Telefonnummer

E-Mail Adresse (Pflichtfeld bei Gutscheinprämien)

☐ Ich zahle bequem per Bankeinzug **plus 2 Monate GRATIS**

IBAN

Ich verschenke auto motor und sport

☐ Herr ☐ Frau ☐ Divers

Geburtsdatum

Name, Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ Wohnort

☐ Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch oder per E-Mail auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungsangebote hinweisen und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeiten. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie in der unter shop.motorpresse.de/datenschutz

☐ Ich möchte per Rechnung bezahlen

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Koreastraße 7, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers

Verantwortlicher und Kontakt: Anbieter des Abonnements ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer. **Widerrufsrecht:** Ich habe das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Einzelheiten zu meinem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen kann ich unter shop.motorpresse.de/agb abrufen.

TRAVEL GUIDE

SO NAH DOCH SO FE

Fotos: Hans-Dieter Seufert, Burgenland Tourismus_Birgit Machtinger



Typisch Blaufränkisch-
land: Toskana-Flair in
Neckenmarkt

& RN



Die Friedensburg
Schlaining ragt über
das Tauchental empor



Man muss nicht weit reisen, um weit zu reisen. Eine dreitägige Fahrt quer durchs **BURGENLAND** reicht aus. Österreichs östlichstes und einwohnermäßig kleinstes Bundesland liegt zwischen Wien und Ungarn. Vielfalt ist seine Stärke.



Nur selten trifft der
DS N°8 im Burgenland auf
so perfekte Serpentina

Vogelbeobachtung
in der Steppe.
Ja, auch das ist
Österreich



Man kennt diese Situationen von Familienfeiern: Der angeheiratete Onkel erzählt von seinen letzten Reisen, nennt Serengeti, Toskana und Amazonas in einem Atemzug, und man stellt sich innerlich bereits auf einen langen Abend ein. Was man weniger erwartet, ist ein Reisebericht aus Österreich. Dabei entstehen sofort vertraute Bilder: Berge, Serpentine, schneebedeckte Gipfel, irgendwo eine Hütte auf der Alm. Selbst wer das Land kennt, trägt diese Motive im Kopf. Doch diese Reise beginnt an einem Ort, der all das nicht bedient. Keine Felsen, kein alpines Pathos. Stattdessen Wind, Wasser, Weite.

Der Leuchtturm von Podersdorf steht am Rand des Neusiedler Sees, des größten Sees in Österreich, der seinen Ursprung vor 15 Millionen Jahren als Meer hatte. Eine leichte Brise ist hier fast immer zu spüren, der Salzgehalt des Wassers erinnert eher an die Nordsee als an einen klaren Gebirgssee. Der DS N°8 der französischen Automarke DS Automobiles steht an der Strandpromenade bereit. Leise, unaufgeregt. Ein stilles Losgleiten auf unsere kleine Weltreise. Erster Stopp: die „St. Martins Therme & Lodge“ im Seewinkel. Ein Ort, um anzukommen und Tempo herauszunehmen.

Der nächste Morgen beginnt früh in Illmitz, am Nationalparkzentrum Neusiedler See – Seewinkel. Der Norden erschließt sich nicht mit dem Auto, sondern auf zwei Rädern. Gemeinsam mit Ranger Sebastian Perlinger geht

es per Fahrrad hinaus in den Nationalpark, ausgerüstet mit dem obligatorischen Fernglas. Schon nach wenigen Kilometern wird klar, warum dieser Landstrich mit der Serengeti verglichen wird. Wir befinden uns am westlichsten Ausläufer der Eurasischen Steppe. Die Landschaft ist offen, weitgehend eben, der Horizont kaum begrenzt. Wasserflächen, Salzlacken, Wiesen und Schilfgürtel prägen das Bild.

Die Kraft der Natur

Perlinger erklärt die Struktur der Landschaft während der Fahrt. Der Seewinkel ist kein statischer Raum, sondern ein System in Bewegung. Lacken, Salzlebensräume in der Steppe, trocknen aus und füllen sich wieder, Wasserstände verändern sich mit Wetter und Jahreszeit. Rund 350 Vogelarten nutzen die Region als Lebensraum oder Rastplatz. Ein Stopp an der Schilfhütte mit Ziehbrunnen zeigt, wie eng Natur- und Kulturlandschaft verbunden sind. Was heute Fotomotiv ist, war früher Teil des Alltags. Der Brunnen diente als Viehtränke, das Schilf als Baumaterial und Rohstoff. Von der Aussichtswarte in der „Hölle“ wird die Dimension des Gebiets greifbar, ehe die Tour wieder in Illmitz endet.

Nächste Station: Eisenstadt mit Schloss Esterházy ist mit rund 16000 Einwohnern die kleinste Landeshauptstadt Österreichs. Über Jahrhunderte prägte die Familie Esterházy als eine der bedeutendsten Adelsdynastien



Glanz und Glamour für den
DS N°8 vor Schloss Esterházy.
Fehlt nur noch der rote Teppich



Den National-
park Neusiedler
See – Seewinkel
erkundet man
am besten mit
dem Fahrrad.
Der Sonnen-
untergang in
Podersdorf oder
ein Konzert im
Haydnsaal
entschädigt für
die Anstrengung



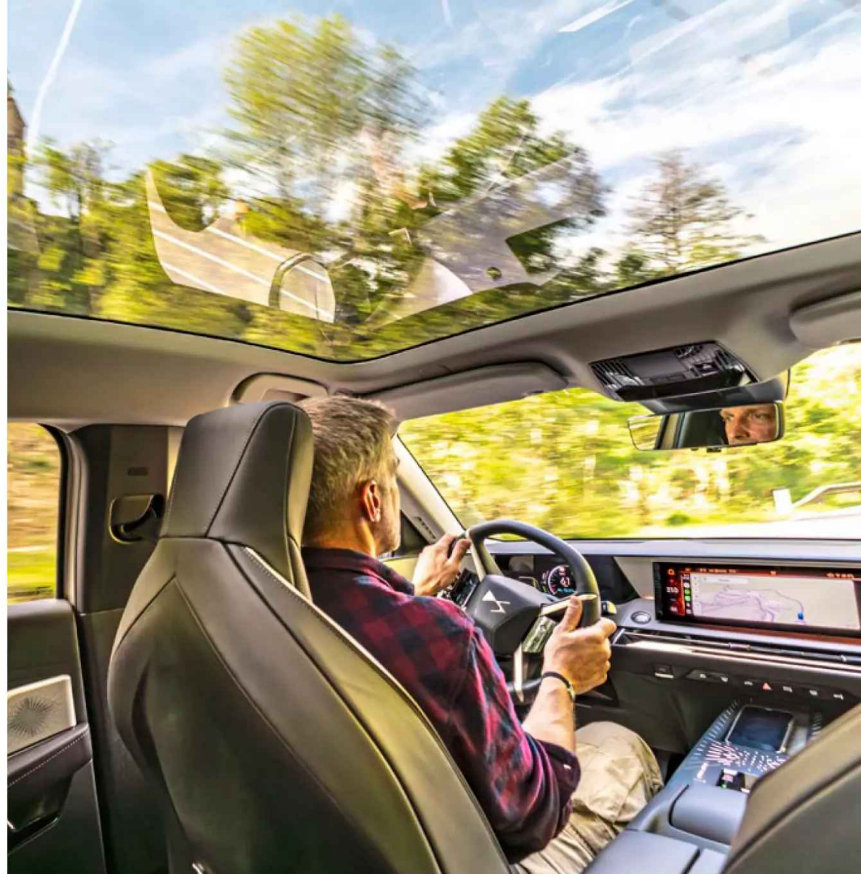


**FÜR CHRISTINA PRICKLER
BESTIMMEN DIE REBEN DEN
RHYTHMUS DES JAHRES**



Kellerstöckl sind die klassische
Bebauung am Csaterberg.
Unbedingt in eine der
Buschenschänken einkehren!

**Ruhe genießen:
hoch oben auf
Burg Forchtenstein
oder auf der Raab**



Mitteleuropas Politik und Kultur der Region. Eisenstadt entwickelte sich unter ihrem Einfluss vom Grenzort zur Residenzstadt. Besondere Bedeutung erlangte das Schloss im 18. Jahrhundert als Wirkungsstätte des Komponisten Joseph Haydn. Der prunkvolle Haydnssaal zählt bis heute zu den akustisch bedeutendsten Konzertsälen Europas.

Zentrum für Weinliebhaber

Nach dem offenen Norden wirkt das Mittelburgenland dichter und strukturierter. Die Landschaft gewinnt an Höhenmetern, Straßen beginnen sich zu winden. Der DS N°8 bewegt sich mit stoischer Gelassenheit durch die Kurven. Die Arbeit in den Weinbergen rückt in den Vordergrund. Am Rand des Rosalingebirges thront Burg Forchtenstein, eine der zahlreichen Burgen und Schlösser im jüngsten Bundesland Österreichs. Erst seit 1921 gehört diese Region zu Österreich. Eingebettet zwischen Weinbergen liegt Neckenmarkt, es steht exemplarisch für das Mittelburgenland: funktional, landwirtschaftlich geprägt, ohne touristisch überlaufen zu sein. Der Vergleich mit der Toskana erklärt sich visuell, sanfte Hügel, zahlreiche Reihen von Rebstöcken, warmes Licht.

Am Nachmittag führt die Route nach Lutzmannsburg. Gemeinsam mit Christina Prickler geht es hinaus in die Weingärten des gleichnamigen Rotweinguts, eines kleinen Familienunternehmens in zweiter Generation. Steiniges Terrain, moderate Höhenunterschiede und präzise Arbeit prägen den Weinbau im Blaufränkischland. Der Gang durch die Reben zeigt: Es geht um Details. Die Reben bestimmen den Rhythmus des Jahres, den Aufbau der Flächen und die Nutzung des Bodens.

Weiter südlich werden die Straßen schmalere, die Orte ruhiger, der Verkehr nimmt ab. Die Friedensburg Schlaining taucht am Horizont auf. Sie liegt erhöht über dem Ort und markiert den Übergang ins Südburgenland. Im angeschlos-

senen Burghotel lässt sich eine verdiente Pause einlegen. Neben den Ausstellungen in der Burg lohnt sich ein Gang in die Vinothek, die in den alten Burgmauern aus dem 13. Jahrhundert gelegen ist. Die Winzer aus dem Burgenland stellen hier ihre Weine zur Verfügung. 600 Weine stehen permanent zur Verkostung und zum Kauf bereit.

Nach Weinbergen und Waldflächen tauchen am Eisenberg die typischen Kellerstöckl auf, einfache Bauten in den Weingärten, die entfernt mit unseren Schrebergärten vergleichbar sind. Kellergassen, kleine Anhöhen, schmale Verbindungen prägen diesen Abschnitt.

Den Abschluss bildet die Raab. Der schmale, naturnahe Fluss ist weitgehend unberührt und von dichter Ufervegetation begleitet. Der DS N°8 bleibt am Ufer stehen, und die letzten Kilometer unserer Reise legen wir mit dem Kanu zurück. Die Perspektive verändert sich sofort. Bäume ragen über das Boot, Straßen und Infrastruktur verschwinden. Das Kanu gleitet langsam durch enge Kurven, Eingriffe in die Natur sind kaum sichtbar. Das Eintauchen des Paddels und die Vögel bilden die dominierende Geräuschkulisse. Als Teil des grenzüberschreitenden Naturparks Raab-Őrség-Goričko steht die Raab exemplarisch für naturnahe Flusslandschaften in Mitteleuropa.

Das Burgenland ist klein, die Wege sind kurz. Und genau darin liegt seine Anziehungskraft. Im Norden dominiert die Steppenlandschaft die Pannonische Tiefebene, in der Mitte ordnen Geschichte und Weinbau den Raum, im Süden rückt die Natur wieder nah heran. Drei Regionen, drei Perspektiven auf engstem Raum. Geografisch bleibt man in Österreich und reist dennoch durch sehr unterschiedliche Welten. Das Burgenland zeigt, dass echtes Reisen nicht von Kilometern abhängt, sondern von Kontrasten.

**Das riesige
Panoramadach
lädt ein zum
Sightseeing**



**FÜR EINE
LECKERE
JAUSE
BIETEN SICH
IM BURGEN-
LAND VIELE
GELEGEN-
HEITEN**

Text: Nils Büchner

DIE BESTEN ADRESSEN



Die Reisetipps stammen zum Teil aus dem Reiseführer „Burgenland“ vom Trescher Verlag

*Das **Burgenland** zeigt, dass echtes Reisen nicht von Kilometern abhängt, sondern von Kontrasten*



AKTIVITÄTEN, EVENTS & SHOPPING

McArthurGlen Designer Outlet Parndorf

Wer genug von Natur und Ruhe hat, findet im größten Designer-Outlet Zentraleuropas einen bewussten Kontrast. Über 160 internationale Marken aus Fashion, Sport und Lifestyle-Bereichen sind ganzjährig vertreten, ergänzt durch Gastronomie, Cafés und großzügige Freiflächen. Die Anlage ist wie ein Dorf aufgebaut und eignet sich auch für einen Stopp auf der Durchreise.
Adresse: Designer-Outlet-Str. 1, 7111 Parndorf
www.mcarthurglen.com



Nationalparkzentrum

Zentrale Anlaufstelle im österreichischen Teil des Nationalparks und erster Orientierungspunkt für Besucher. Neben einer informativen Dauerausstellung zur Tier- und Pflanzenwelt starten von hier geführte Ranger-Touren sowie markierte Rad- und Wanderwege. Auch Kartenmaterial, aktuelle



Beobachtungstipps und Veranstaltungshinweise sind vor Ort erhältlich.
Adresse: Hauswiese, 7142 Illmitz
www.nationalparkneusiedlersee.at

Radfahren im Seewinkel

Der Seewinkel zählt zu den fahrradfreundlichsten Regionen Österreichs. Flaches Gelände, gut ausgebaute Radwege und weite Sicht prägen das Unterwegssein. Zwischen Illmitz, Podersdorf und den Salzlacken lassen sich Natur und Landschaft ohne große Höhenmeter erkunden. Ideal für Genussradler und Familien.
Routen: z. B. Neusiedler See-Radweg (117 km), Kirschblüten-Radweg (43 km), Nationalpark-Radweg (65 km).
www.burgenland.info

Dorfmuseum Mönchhof

Im Nordburgenland bewahrt das Dorf-museum Mönchhof den Alltag vergangener Jahrzehnte. Auf einem weitläufigen Areal stehen mehr als 35 original erhaltene Gebäude, von der Dorfschule über das Milchhaus bis zum Kino. Die mit viel Sorgfalt zusammengetragenen Möbel, Werkzeuge und Fahrzeuge stammen aus der Zeit von 1890 bis in die 1960er-Jahre. Josef Haubenwallner gewährt Besuchern seit mehr als 30 Jahren auf seinem Grund einen anschaulichen Einblick in das ländliche Leben und die Alltagskultur des Burgenlands.

Adresse: Bahngasse 62, 7123 Mönchhof
www.dorfmuseum.at

Picknick in den Weinbergen

Für eine individuelle Erkundung des Weinbaugebiets können im Tschardakenhof Picknick-Rucksäcke bestellt werden. Sie sind mit regionalen Produkten bestückt und ermöglichen eine genussvolle Pause direkt zwischen den Reben. Ideal für alle, die Landschaft und Kulinarik ohne festen Zeitplan erleben möchten.
Preise: 65 € (2 Personen), 120 € (4 Personen)
www.tschardakenhof.at



Fotos: Hans-Dieter Seufert, myburgenland.shop



ESSEN & TRINKEN

my burgenland Shop

Hier ist das kulinarische Burgenland kompakt versammelt. Von Wein über Delikatessen bis hin zu handwerklich hergestellten Produkten reicht das Angebot. Viele Spezialitäten können direkt vor Ort verkostet werden, was den Shop zu einem guten Zwischenstopp auf der Route macht. Wer Souvenirs sucht, ist hier richtig. Adresse: Designer Outlet Str. 1, 7111 Parndorf www.myburgenland.shop

Gasthof Zur Traube

Der Gasthof steht für eine bodenständige und abwechslungsreiche Küche mit regionalem Schwerpunkt. Auf der Karte finden sich burgenländische Klassiker sowie internationale Spezialitäten. Die Zutaten für die Gerichte werden von regionalen Produzenten aus dem Burgenland bezogen. Adresse: Herrengasse 42, 7311 Neckenmarkt www.zurtraube.at

Weinkosterei Vinothek Burgenland

In der Friedensburg Schlaining bieten über 100 burgenländische Winzer ihre Weine zur Verkostung und zum Einkauf zu Ab-

Hof-Preisen an. Die Vinothek eignet sich besonders gut, um sich einen strukturierten Überblick über Rebsorten, Stilistik und regionale Unterschiede zu verschaffen, unabhängig von einzelnen Weingütern. Adresse: Rochusplatz 1, 7461 Stadtschlaining www.burghotel-schlaining.at/hotel/weinkosterei



das Kranich

Das Boutique-Restaurant befindet sich direkt in der Friedensburg Schlaining. Serviert werden frisch zubereitete, saisonale Gerichte mit regionalem Bezug. Die ruhige Atmosphäre und der historische Rahmen machen „das Kranich“ zu einer besonderen Adresse für einen entspannten Tagesabschluss. Öffnungszeiten Dienstag



bis Sonntag und an Feiertagen von 9.00 bis 21.00 Uhr.

www.burghotel-schlaining.at

Buschenschank am Csaterberg

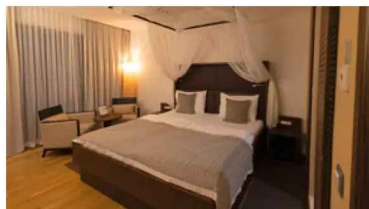
Am Csaterberg im Südburgenland findet man traditionelle Buschenschänken zwischen Weinbergen und alten Kellerstöckln. Serviert werden für das Burgenland typische und charakterstarke Weinsorten, wie z. B. Blaufränkisch, und regionale Jausen. Die Lage zwischen Wald und Reben macht den Besuch besonders stimmungsvoll, vor allem zum Nachmittag oder bei Sonnenuntergang.



Ein Original:
Der Uhudler
wird nur im
Südburgen-
land angebaut



SCHLAFEN



St. Martins Therme & Lodge

Großzügiges Wellness-Resort an einem eigenen See im Seewinkel. Neben purer Entspannung in den Spa- und Saunalandschaften dient die Lodge auch als Ausgangspunkt für Naturerlebnisse: Geführte Ranger-Touren in den Nationalpark starten direkt am Haus, ebenso Rad- und Spazierwege in den Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel. Ideal für Reisende, die Natur und Komfort verbinden möchten. Adresse: Im Seewinkel 1, 7132 Frauenkirchen www.stmartins.at



Tscharadakenhof Appartements

Fünf liebevoll restaurierte Ferienwohnungen in einem denkmalgeschützten Streckhof. Die Appartements liegen mitten im Blaufränkischland und eignen sich gut für mehrtägige Aufenthalte. Besonders geschätzt werden die persönliche Betreuung, regionale Frühstücksangebote und die Nähe zu Weingütern und Genussrouten. www.tscharadakenhof.at



Burghotel Schlaining

Direkt gegenüber der majestätischen Friedensburg gelegenes Schlosshotel in der ehemaligen Schmiede der

Burg. Die 64 Zimmer wurden 2022 frisch renoviert. Kurze Wege zu Burgmuseum, Vinothek und Naturparkregion machen das Haus zur besonders praktischen Basis für Kultur- und Naturerkundungen im Südburgenland. www.burghotel-schlaining.at

Weinloft I-III

Martina Frank und Ronald Kantauer haben die traditionellen Kellerstöckl zeitgemäß interpretiert. Neben der ruhigen Lage zwischen Rebstöcken überzeugen die Weinlofts durch viel Privatsphäre, klare Architektur und direkten Zugang zu Wander- und Radwegen rund um den Eisenberg. Im „Weinloft II“ können Sonnenanbeter auf dem Liegedeck zwischen den Rebstöcken den Ausblick über die Pannonische Tiefebene genießen. Ein idealer Rückzugsort nach aktiven Tagen. www.weinlofts.at



Text: Nils Büchner

GEWINNEN SIE UNSERE REISE!



Fotos: Hans-Dieter Seufert, Burgenland Tourismus, Thomas Schmid

Wein, Wellness und ursprüngliche, weite Naturparadiese mit viel Wasser und auch Steppenlandschaften: All das bietet das Burgenland. Wer durch unseren Travel Guide Lust bekommen hat, Österreichs sonnige Seite mit dem eigenen Fahrzeug selbst zu erkunden, ist hier richtig: Gewinnen Sie einen Genuss-Roadtrip durch das Burgenland, wo Natur auf Kultur und Genuss auf Erlebnis trifft.

Das Burgenland hat ein attraktives Gewinnpaket geschnürt mit den Stationen unserer Tour: exklusive Hotelübernachtungen, Schloss- und Burgführungen, Safari, Kanutour – und natürlich Weinverkostungen. Machen Sie mit bei unserem Gewinnspiel, und gewinnen Sie dieses unvergessliche Reiseerlebnis für zwei Personen im östlichsten Bundesland Österreichs, der kontrastreichen Region mit 300 Sonnentagen!



Das Gewinnpaket

Das Burgenland und Partner stellen folgende Leistungen für zwei Personen zur Verfügung – für Selbstfahrer mit eigenem Fahrzeug:

- Erste Übernachtung: St. Martins Therme & Lodge
- Teilnahme an einer Safari im Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel
- Verkostung im my burgenland Shop
- Führung im Schloss Esterházy
- Führung auf der Burg Forchtenstein

- Zweite Übernachtung: Tschardakenhof Apartments
- Weinverkostung im Rotweingut Prickler
- Dritte Übernachtung: Burghotel Schlaining
- Führung Friedensburg Schlaining
- Verkostung in der Weinkosterei Vinothek Burgenland (Friedensburg)
- Vierte Übernachtung: Weinloft Kellerstöckl
- Kanutour auf der Raab



QR-Code zum Gewinnspiel
Hier gelangen Sie direkt zur Teilnahmemaske

Teilnahmebedingungen Gewinnspiel „80 Jahre auto motor und sport“ (Motor Presse Stuttgart). Teilnahme ab 18 Jahren, Wohnsitz in Deutschland, Österreich oder der Schweiz. Teilnahme kostenlos, kein Kauf erforderlich. Gültigkeit: ein Jahr ab Auslosung/Gewinnmitteilung. Buchung nur nach Verfügbarkeit. Keine Barauszahlung. Einsendeschluss: 1. August 2026. Details zu Teilnahmezeitraum, Teilnahmeweg, Gewinn, Ziehung sowie Teilnahmebedingungen und Datenschutz unter www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/80-jahre-auto-motor-und-sport-gewinnspiel-reise-ins-burgenland-gewinnen/ Veranstalter: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart. Rechtsweg ausgeschlossen.



Limousine, SUV-Coupé,
Crossover – der DS N°8
kann alles sein

Fotos: Hans-Dieter Seufert



Beides zieht die Blicke auf sich: die Aussicht
und das Cockpit des N°8

„DER N°8 SPIELT AUF LANGEN, GLEICHMÄSSIGEN ABSCHNITTEN SEINE STÄRKEN AUS“

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4820 x 1900 x 1580 mm, Radstand 2900 mm, Kofferraum 621 – 1553 l, Leergewicht/Zuladung 2180/520 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/50 R 20.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Elektromotor, Leistung 180 kW (245 PS), max. Drehmoment 343 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 97,2 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....7,8 s
Höchstgeschwindigkeit.....190 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....15,9 kWh/100 km

Grundpreis

DS N°8 Long Range Étoile72 000 Euro

DS N°8

Ist das ein Chinesische?“ – „Nein.“ – „Was ist das für eine Marke?“ – „DS.“ – „DS?“ So oder so ähnlich verlaufen viele Gespräche auf dieser Reise, wenn wir mit dem DS N°8 irgendwo vorfahren. Der 4,82 Meter lange Crossover ist kein Auto für die breite Masse. Am Bekanntheitsgrad der französischen Nobelmarke DS Automobiles im Stellantis-Konzern darf durchaus noch gearbeitet werden. Aufmerksamkeit erzeugt der N°8 trotzdem. Spätestens dann, wenn ein neugieriger Blick in den Innenraum fällt, folgt fast immer ein anerkennendes „schick“ oder „toll“. Innen setzt DS auf Materialien und Formen, die man nicht überall findet. Viel Fläche, ruhige Farben, ein eigenständiges Bedienkonzept. Das Ambiente erinnert eher an einen modernen Salon als an ein klassisches Cockpit. Auch äußerlich wirkt der DS N°8 nicht laut, sondern bewusst anders. Die Linien sind klar, fast skulptural, der Auftritt ist elegant statt aggressiv.

Der N°8 gleitet ruhig durch die Landschaften, dämpft Außengeräusche wirkungsvoll und lässt Strecken mühelos schrumpfen. Gerade auf langen, gleichmäßigen Abschnitten spielt er seine Stärken aus. Das große Panoramadach erweitert den Blick nach oben, Massagefunktion und Nackenwärmer unterstützen entspanntes Ankommen.

Zur Entspannung trägt auch bei, dass wir uns auf der Reise durch das Burgenland über eines kaum Sorgen machen: die Reichweite. Zu Beginn zeigt der Bordcomputer über 600 Kilometer an – dank 97,2-kWh-Akku. Und sollte doch mal der Bedarf nach zusätzlichem Strom vorhanden sein – kein Problem. Das östlichste Bundesland Österreichs bietet entlang der Route genügend Ladeoptionen. Lediglich Geduld ist gefragt: Die durchschnittliche Ladeleistung liegt bei rund 100 kW. Für den Hub von 20 auf 80 Prozent vergehen 27 Minuten. Genug Zeit, um der einen oder anderen regionalen Köstlichkeit zu erliegen.

Text: Nils Büchner

VORSCHAU

VERGLEICHSTEST

KOMBIS MIT KOMFORT

Im Test bewerten wir echte automobiler Leckerbissen – Oberklasse-Kombis mit Sechszylinder-Dieselmotoren. Audi A6 Avant, BMW Fünfer Touring und Mercedes E-Klasse T-Modell verbinden Fahrspaß und Luxus mit Antriebsgenuss auf höchstem Niveau



TEST LUCID GRAVITY

Mit dem Gravity Grand Touring testen wir einen der stärksten E-SUV überhaupt: 617 kW, über 1000 Newtonmeter Drehmoment und 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h



TRAVEL GUIDE SCHOTTLAND

Die North Coast 500 ist eine spektakuläre Route durch die schottischen Highlands. Wir haben den ultimativen Roadtrip mit einem Opel Mokka GSE unternommen



TEST KIA PV5 PASSENGER

Aus Korea kommt ein starker, bezahlbarer Elektro-Typ mit expressivem Erscheinungsbild. Wir haben getestet, ob der Kia PV5 Passenger auch rundum alltagsfit ist

Das nächste Heft erscheint am **18. JUNI 2026**



FAHRBERICHT

JAGUAR TYPE 01

Jaguar meint es ernst mit der neuen Modellgeneration. Der fünftürige elektrische GT soll keine Evolution alter Modelle darstellen, sondern gewachsene Werte in die Zukunft tragen. Ob er hält, was die Optik verspricht? Wir haben den Type 01 in Monaco gefahren, und zwar auf dem Formel-1-Stadtkurs.



DER ALTE IM TEST

ALFA ROMEO SPIDER

Sweet little Sixty: Nein, nicht Dustin Hoffman und Anne Bancroft, sondern Otto und Seb feiern den Alfa Romeo Spider zu dessen 60. Geburtstag mit einer „Reifepfropfung“. Großes Kino?

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

AUTO MOTOR UND SPORT **WELTWEIT**

Die Autozeitschriften der Motor Presse Stuttgart stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in sechs Ländern Europas und Asiens Titel, die eng zusammenarbeiten.

AUTO MOTOR UND SPORT WIRD VERÖFFENTLICHT IN

CHINA

Sogar in China gibt es eine Lizenzausgabe von auto motor und sport. Pro Jahr werden dort rund 55 000 Exemplare des Hochglanzmagazins verkauft



KROATIEN

RUMÄNIEN

SCHWEDEN

SLOWAKEI

UNGARN

WEITERE MAGAZINE DER AUTO MOTOR UND SPORT-FAMILIE:

AUTO ILLUSTRIERTE
SCHWEIZ

AUTOMOVIL, AUTOVIA
SPANIEN

AUTOMOBIL
TSCHECHIEN

**auto
motor
und sport**

Gründer:
Paul Pietsch,
Ernst Troeltsch,
Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch 1.

Chefredaktion: Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer, Birgit Priemer.

Ressortleiter und Chefreporter: Stefan Cerchez (Mobilität & Service), Jens Dralle (Test & Technik), Uli Holzwarth (Gebrauchtmarkt), Gerd Stegmaier, Jörn Thomas.

Test & Technik: Jens Dralle (Ltg.), Paul Englert (stv. Ressortleiter und Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (stv. Ltg. Testabteilung), Alexander Bernt, Christian Gebhardt, Jonas Greiner, Thomas Hellmanzik, Stefan Helmreich, Clemens Hirschfeld, Heinrich Lingner (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Gabriel Richter, Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, B.Eng. Michael Schoch, Uwe Sener, Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein.

Mobilität & Service: Stefan Cerchez (Ltg.), Carina Belluomo (stv.), Dirk Gulde, Sandro Vitale, Andrea Weller.

Gebrauchtmarkt: Uli Holzwarth (Ltg.), Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Claudius Maintz (Autor), Sascha Wölfl.

Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Tobias Grüner, Philipp Körner, Michael Bräutigam, Joel Lischka.

ams professional: Thiemo Fleck (Ltg.), Marko Elser.

Content Delivery Management: Matthias Ackermann (Leitung Grafik- und Produktionspool), Stefan Widmann (Stv.), Thomas Waldhauer (Produktion), Edwin Meister (Daten), B.Eng. Annette Bender-Napp, Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).

Grafik-Pool: Olga Kunz, Jürgen Decker (Senior Grafiker), Katrin Harten-Losch, Nikolaos Kyranidis, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafikerin), Raoul Rainer, Saskia Schechter, Christian Traulsen, Michael Wehner.

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.

Freie Fotografen: Maximilian Balázs, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm.

www.auto-motor-und-sport.de: Michael Winnebeck (Head of Digital Content & Strategy), Thomas Ranki-Harloff (Teamlead Digital), Holger Wittich (Project Lead Content Development), Thomas Gerhardt (Project Lead Content Transformation), Tobias Grüner, Patrick Lang (Head of Multimedia & Social Media), Ulrich Baumann, Gregor Hebermehl, Luca Leicht, Joel Lischka, Carina Mollner, Andreas Of-Allinger, Torsten Seibt.

Corporate Content: Stefan Cerchez (Chefredakteur)

Freie Mitarbeiter: Christian Bangemann, Larson, Michael Schmidt

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, 07 11/182-01.

Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen),

07 11/182-1241 oder -1267, Fax: 07 11/182-19 58 (nicht für Anzeigen).

Redaktionsmanagement: Laura Huber, Diana Hespeler.

Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.).

Leserbriefe zu den Artikeln im Heft: Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart,

redaktion_ams@motorpresse.de

Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:

AUTO Straßenverkehr (Chefredakteur Michael Pfeiffer), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Michael Pfeiffer), MOTORSPORT aktuell (Chefredakteur Marcus Schurig).

Geschäftsführer: Stefan Karcher, Michael Samak.

Leitung Geschäftsbereich: Stefan Karcher.

Publisher Automobil: Maik Müller.

Leitung Digital: Christian Jehle.

Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: Andrea Stitz.

Für Anzeigen: 07 11/182-188, Fax: 07 11/182-1349 oder -1783.

Vertrieb: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,

85716 Unterschleißheim, 089/319 06-0, info@mzv.de, www.mzv.de

Kontakt Kundenservice: Einzelbestellungen/Abonnement

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Telefon: 040-855 388 90

E-Mail: motorpresse@dpv.de

Web: shop.motorpresse.de/kontakt

Infoservice Verlagsabonnenten Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren. www.auto-motor-und-sport.de/infoservice

Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).

Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.

Druck: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh, Printed in Germany.

Syndication/Lizenzen: Mail: order@mpi.de

auto motor und sport erscheint 14-tägig donnerstags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Einzelheft 4,90 €. auto motor und sport im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,60 €) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 119,60 € (Österreich: 135,00 €, Schweiz: 191,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studierende erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,94 €) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 76,44 € (Österreich: 87,36 €, Schweiz: 123,24 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). ams professional im Abonnement (auto motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) einschließlich E-Paper: Preis für 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von 5,10 €, davon 4,60 € ams-Magazin und 0,50 € ams-E-Paper) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 132,60 € (Österreich: 149,00 €, Schweiz: 209,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Mitglieder der DEKRA e.V. und des VDI e.V. erhalten 26 Ausgaben auto motor und sport mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Datenschutzhinweis: Ausführliche Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten finden Sie jederzeit unter shop.motorpresse.de/datenschutz; Datenschutzanfragen: datenschutz@motorpresse.de

auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern. Zurzeit ist die Anzeigen-Preisliste vom 1. Januar 2026 gültig. Gerichtsstand Stuttgart.

auto motor und sport (USPS no 00731670) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Known Office of Publication: Data Media (A division of Avant Imaging and Integrated Media ULC.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205. Postmaster: Send address changes to AUTO MOTOR UND SPORT, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo, NY 14205-0155, E-Mail: service@roltek.com Toll free: 1-877-776-5835

ISSN: 0005-0806.



RÜCKBLICK

AUS UNSEREM REDAKTIONSARCHIV

„FÜR IHR REISEMERKBUCH“

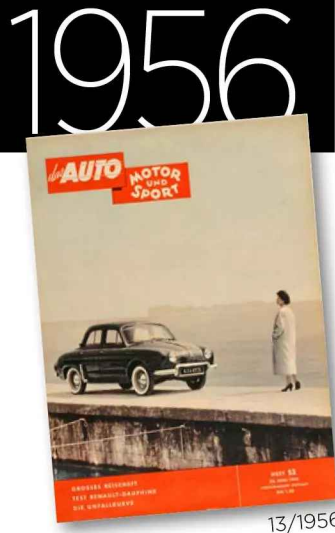
Wie schön, schon 1956 sind unsere Leser gerne mit dem Auto in den Urlaub gefahren. Daran hat sich bis heute nicht viel geändert. Im vorliegenden großen Reiseheft gibt es denn auch jede Menge **Tipps für Kosmopoliten**, wohin man sein Gefährt steuern könnte: Nizza, Chamonix, Jütland, Südslawien, Pyrenäen-Pässe, alles dabei. In Rothenburg ob der Tauber kann man etwa das dortige „Topplerschlösschen“ eine Woche lang für 30 D-Mark mieten, die Redaktion empfiehlt allerdings, „Bettwäsche, einen Spirituskocher und Kerzen mitzubringen“ – eine frühe Form des Glampings. International ausgerichtet sind auch die anderen Themen. Die „außergewöhnliche Vitalität“ der Jubiläumsauflage der **Targa Florio**, die **Umberto Maglioli** in einem Porsche gewinnt, wird ebenso inbrünstig beschrieben wie die Vorzüge des „bezaubernd hübschen“ **Renault Dauphine Coupés** im Test: „Die Spurhaltung und Bodenhaftung der Räder ist für heutige Begriffe vorbildlich“ etc. pp.

So wie die redaktionellen Inhalte sind auch die Werbeanzeigen ihrer Zeit immer einen Schritt voraus: „**Ist Dummheit eine Krankheit?**“ steht provokant über dem Inserat für die „Gehirn-Direkt-Nahrung“ namens Energlut, einen Vorboten der Nahrungsergänzungsmittel.



Fotos: Hans-Peter Seufert, Archiv

Preis: ab 5480 DM; 7,0 l Testverbrauch auf 100 km; Vmax: 112 km/h



13/1956

- Rund ums Reisen
- Der kleine Ärger unterwegs
- Fahreindrücke Abarth-Fiat 750

REISE OHNE RISIKO

Auch das 13er-Heft von 1976 beschäftigt sich mit dem Thema Reisen: „Autos haben mit Menschen zumindest eine Eigenschaft gemeinsam: Im Urlaub sind sie nicht wiederzuerkennen.“ Wohl wahr. Und schon damals steht die **Verkehrssicherheit** eines schwer beladenen Urlaubsautos im Fokus. Zu den Redaktionstipps gehört, **Ersatzteile** mitzunehmen. Wäre heute schwierig.



Volvo 244 DL im Dauertest

AMS BAUT EIN AUTO

Die Kollegen der ams-Test-&Technik-Abteilung, stets mit Überblick, hatten bei Volkswagen eine Lücke im Portfolio identifiziert – und haben kurzerhand selbst einen **VW Golf 1300** gebaut, ein „Modell der Mitte“ zwischen der 1,1-Liter-Version und dem 1600er. Auch heute ist bei den OEM die Expertise der Kollegen mehr gefragt denn je. Der **Volvo 224 DL** schneidet im 80 000-km-Dauertest indessen mit „Schönheitsfehlern“ ab. So musste die Lichtmaschine zweimal erneuert werden, die Batterie einmal usw. Kritik gibt es auch am **Motor**, der sei „modern, aber müde“, Gesamtbilanz: „Nicht so günstig.“



13/1976

- Grand Prix von Monaco
- Fahrbericht Yamaha XS 500
- Museen: Renner im Ruhestand



BMW 633 CSI: viele Pferdestärken

ONLINE LESEN Alle auto motor und sport-Hefte seit 1946 ab 39 €/Jahr auf <https://ams.zwischengas.com>

„Wir sind für dich vor Ort!“



*Das kicker-Reporter-Team bei der WM 2026:
Janek, Frank, Sebastian, Jim, Oliver, Matthias,
Thomas, Michael, Mario, Jörg (v. l. n. r.)*

Egal ob auf oder neben dem Platz – unsere Reporter sind bei der WM für dich im Einsatz.
News, Hintergründe, Analysen –
täglich neu auf allen Kanälen.

Jetzt App downloaden.



**Die ideale
Vorbereitung.
Ab 02.06. im
Handel!**



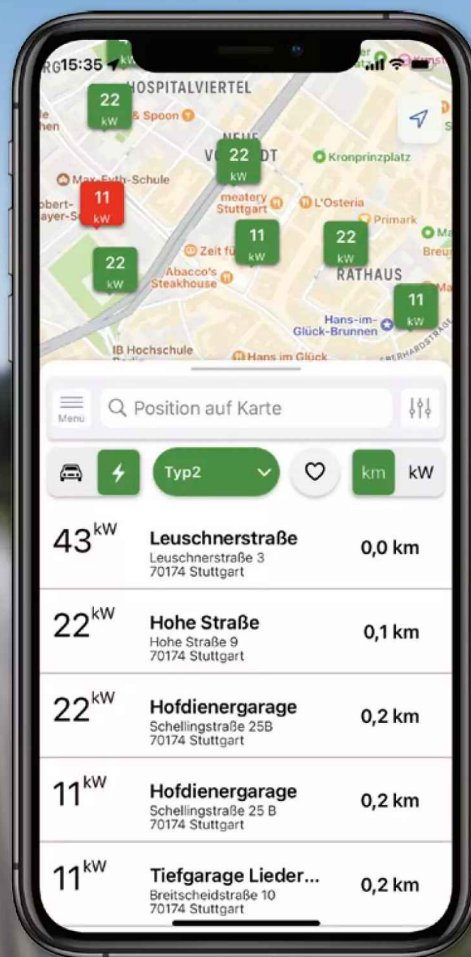
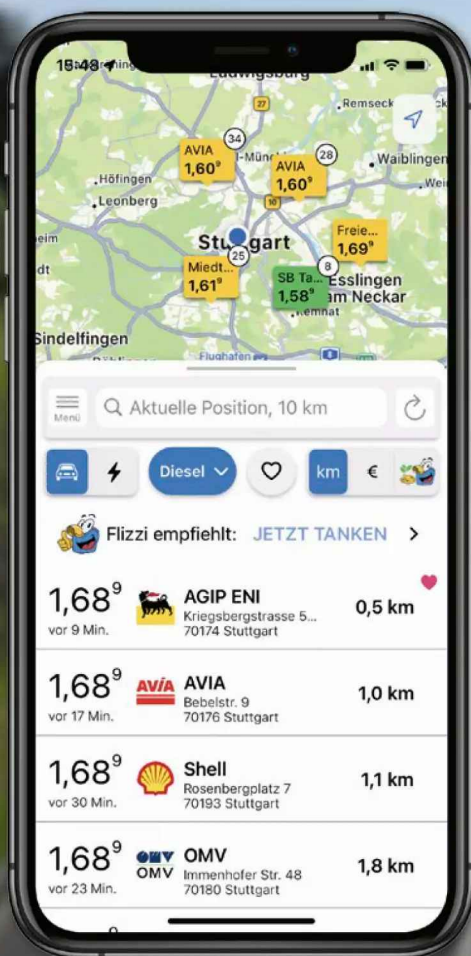


mehr-tanken

und clever sparen

- + Aktuelle Spritpreise
- + Günstigste Tankstelle finden
- + Tanken entlang einer Route

mehr-tanken



mehr-laden

- + Optimale Ladesäule finden
- + Kosten für deine Ladung berechnen
- + Ladestopps entlang einer Route planen



Jetzt die **mehr-tanken App** herunterladen und sparen

powered by



40 EXTRA-SEITEN Die Siegerautos 2026



**GEWINNEN SIE:
Einen Suzuki e-Vitara
und eine GSX-8S im
Wert von 53 000 €**

Abbildung
ähnlich



BEST CARS SPEZIAL

Alle Klassensieger • Best Cars Expo
FunFacts • Großes Gewinnspiel • Das Event

Ein Extra von





ANZEIGE

Zwei Interpretationen einer Vision: Bewegung, die begeistert. Wo der e VITARA elektrische Effizienz mit kraftvoller Vielseitigkeit vereint, zelebriert die GSX-8S unverfälschte Fahrdynamik. Beide verbindet Suzukis DNA: kompromisslose Alltagstauglichkeit gepaart mit jenem unbändigen Drang nach Freiheit, der jede Fahrt zum Erlebnis macht.

BEREIT FÜR ALLES!

Abenteuer und Fahrspaß warten auf Dich. Erlebe & gewinne Suzuki auf 4 oder 2 Rädern!

Im Rahmen der BEST CARS EXPO 2026 wird's jetzt besonders spannend: Suzuki Deutschland verlost in Kooperation mit auto motor und sport den brandneuen Suzuki e VITARA und eine Suzuki GSX-8S. Bei dieser exklusiven Gewinnspiel-Aktion habt Ihr die Chance, einen Suzuki e VITARA ALLGRIP-e Comfort+ im Wert von 44.280 Euro oder eine Suzuki GSX-8S im Wert von 8.990 Euro (UVP exkl. Überführung) zu gewinnen.

Nach vielen erfolgreichen Jahren des Vitara als Allrounder läutet Suzuki mit dem vollelektrischen e VITARA eine neue Ära in der Kompakt-SUV-Klasse ein. Er verbindet Suzukis bekannte Alltagstauglichkeit und robuste Vielseitigkeit mit einem modernen E-Antrieb. Markantes SUV-Design trifft auf ein aufgeräumtes, funktionales Interieur und ein Fahrerlebnis, das auf Effizienz und Komfort ausgelegt ist.

Mit der Suzuki GSX-8S setzt Suzuki zudem ein Statement im Naked-Bike-Segment. Kantiges Design, fahrerorientierte Ergonomie und agiles Handling sorgen für direkten Fahrspaß – in der Stadt wie auf der Landstraße. Die GSX-8S steht für präzise Rückmeldung und einen zeitgemäßen Auftritt und unterstreicht den Anspruch von Suzuki, Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit überzeugend zu verbinden. ■

Wir wünschen viel Erfolg bei der Teilnahme!

JETZT MITMACHEN!

Hier anmelden:
www.auto-motor-und-sport.de/suzuki-gewinnspiel

Teilnahmeschluss
ist am 31.07.2026



Energieverbrauch kombiniert für den Suzuki e VITARA eAxe ALLGRIP-e Comfort+: 16,6kWh/100km, CO₂-Emissionen kombiniert im Fahrbetrieb: 0 g/km, CO₂-Klasse: A.

Energieverbrauch kombiniert für die Suzuki GSX-8S: 4,2 Liter/100km, CO₂-Emissionen kombiniert g/km 99g/km.

Teilnahmebedingungen: Teilnehmen können Personen ab 18 Jahren, Mitarbeitende der Verlagsgruppe und von Suzuki Deutschland sind ausgeschlossen. Teilnahme-schluss ist am 31.07.2026. auto motor und sport veröffentlicht das Gewinnspiel in Print, Digital, auf Social Media und per Postkarte. Teilnahme nur mit Einverständnis zu den Datenschutzbestimmungen. Rechtsweg, Barauszahlung und Umtausch sind ausgeschlossen. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Ein Gewinnspiel von Suzuki Deutschland in Kooperation mit auto motor und sport. Ausführliche Teilnahmebedingungen finden Sie unter: www.auto-motor-und-sport.de/suzuki-gewinnspiel.

Eine Aktion von  **SUZUKI** und





SIE HABEN DIE BESTEN AUTOS 2026 GEWÄHLT

Mit 480 Kandidaten standen so viele Autos wie noch nie in der 50-jährigen Geschichte der großen auto motor und sport-Leserwahl zur Wahl. Ein großartiges Feld, entwickelt und gebaut von Herstellern aus aller Welt. Und alle Welt schaut nun auf die Ergebnisse in den 26 Klassen. Denn Ihr Votum, liebe Leserinnen und Leser, zeigt der gesamten Autoindustrie, wohin es in den nächsten Jahren geht.

Wie sehr begeistern die neuen Elektroautos im Vergleich zu den Verbrennern? Wie sehr überflügeln die chinesischen Marken die etablierten Importeure? Und wie attraktiv empfinden Sie neue Importautos im Vergleich zu den angebotenen Autos aus heimischer Produktion?

Die Ergebnisse überraschen. Und sie zeigen vor allem in der Zeitreihe der letzten Jahre einige Megatrends: Elektroautos kommen, aber wesentlich langsamer als von vielen gedacht oder von einigen gehofft. Chinesische Hersteller tun sich schwerer als von vielen Experten prognostiziert. Aber auch sie werden sich etablieren.

Wir gehen mit Ihrem Votum in die Öffentlichkeit. Wir stellen die 26 Siegerautos aus, vom 10. bis 13. Juni in Stuttgart, zusammen mit einem bunten Programm und einem großen Gewinnspiel mit zwei Suzuki-Fahrzeugen als Hauptpreise. Sie sind herzlich eingeladen!

Ihr Michael Pfeiffer



INHALT

- 10 Skoda** Könige der Importwertung, drei Modelle aus Mlada Boleslav auf Platz eins
- 12 Mercedes** Ganz vorn bei den BEST CARS – drei Bestseller von Mercedes
- 14 Audi** Der Q3 gewinnt die Klasse "Kompakte SUV und Geländewagen"
- 16 Renault** Pfiffiger Sieger der Importwertung Kleinwagen: Renault 5 E-Tech
- 18 BMW** Bayern Triple: Drei Leser-Awards für die Bayrischen Motorenwerke
- 20 Range Rover** Range Rover siegt bei den Luxus-SUV mit Kraft und Contenance
- 22 Reaktionen** So spricht die Branche über BEST CARS von auto motor und sport
- 24 Mazda** Dauersieger Mazda MX-5 gewinnt die Importwertung der Cabrios
- 28 VW** Großer Leserauspruch für die Niedersachsen – drei Klassensiege
- 30 Alfa Romeo** Doppelherz: die Marke mit dem Scudetto gewinnt zwei Awards
- 34 Zahlen und Fakten** Spannende Infos aus 50 Jahren Leserwahl

Ein Extra von **auto motor sport**

IMPRESSUM

Chefredaktion
Michael Pfeiffer, Birgit Priemer
Content Delivery Management
Matthias Ackermann (Ltg. Grafik- und Produktionspool), Stefan Widmann (Stv.), Thomas Waldhauer (Produktion),

Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)
Redaktion Christian Bangemann, Carina Belluomo, Stefan Cerchez
Fotos Adobe Stock, Burgenland, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Hersteller, MAC, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert
Layout Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Saskia Schechter

Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführung Stefan Karcher, Michael Samak
Leitung Geschäftsbereich Mobilität Stefan Karcher
Publisher Automobil Maik Müller
Unit Sales Director Automotive Markus Eiberger

Anzeigen Andrea Stilz
Herstellung Michael Wandler
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck Evers-Druck GmbH, 25704 Meldorf
Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart
Das Extra „BEST CARS 2026“ ist eine Beilage von auto motor und sport 13/2026

PUBLIKUMSPREIS

SUZUKI-DOPPEL

Nur wenige Autohersteller bauen auch Motorräder – Suzuki macht das schon seit mehr als 70 Jahren. Für unser Best Cars-Gewinnspiel 2026 lobt der Hersteller nicht nur einen brandneuen Suzuki e Vitara aus, sondern auch ein ebenso taufrisches Motorrad, die GSX-8S.



Fotos: Hersteller, Arturo Rivas



Suzuki e-Vitara

Der praktische SUV verbindet viel Platz und moderne Antriebstechnologie mit einem Schuss Offroadtauglichkeit. Die robuste Konstruktion verspricht eine lange Lebensdauer, die Reichweite des BEVs stimmt





Suzuki GSX-8S Der 61 kW starke Zweizylinder begeistert mit viel Drehmoment aus dem Drehzahlkeller. Ein tolles Landstraßenmotorrad

Suzuki gehört zu den größten Motorrad-Herstellern der Welt. Mit der neuen GSX-8S bauen die Japaner ein äußerst konkurrenzfähiges Mittelklasse-Naked Bike

Suzuki steht für bezahlbare Mobilität wie kaum ein anderer Hersteller. Denn für vergleichsweise günstige Preise baut die Marke bekannt robuste Fahrzeuge, die zwar nicht mit dem allerneuesten Hightech-Schnickschnack aufwarten, dafür aber dank bekannt langlebiger Japan-Technik viele Jahre zuverlässig funktionieren.

Der neue Suzuki e Vitara, der in Zusammenarbeit mit Toyota entwickelt wurde, ist das erste vollelektrische Auto der Marke. Unter seinen zwei Batteriegrößen und den drei Ausstattungsvarianten findet jeder für seinen Einsatzzweck die richtige Version. Allen gemeinsam ist die großzügig geschnittene Karosserie mit ihrem stark offroadtauglichen Design. Das Fahrwerk mit den ungewöhnlich langen Federwegen schreckt auch vor kernigen Pisten nicht zurück – in der Welt der E-Autos gibt es eine solche Konfiguration nur ganz selten.

Für Einsteiger bietet sich die Club-Version an. Bei ihr sorgen die einfachere Ausstattung und die kleinere 49-kWh-

Batterie für einen günstigen Preis von nur 30880 Euro. Der 144 PS (106 kW) starke Fronttriebler verbraucht nach WLTP-Zyklus nur 14,9 kWh/100 km. Die Comfort-Version liefert 174 Pferde (128 kW) an die Vorderachse und wird von einem 61-kWh-Akku versorgt. Die noch stärkere Allrad-Version Allgrip e-Comfort+ bietet 184 PS (135 kW) und satte 309 Nm Drehmoment, hohe Geländetauglichkeit und viel Grip auf der Straße.

Die Reichweite mit voll geladener Batterie liegt für die stärkste e-Vitara-Version bei 395 km laut WLTP. Am weitesten kommt der Fronttriebler Comfort mit 426 km, der Einstiegs-Vitara Club soll 344 km schaffen. In der Praxis darf man also von 250 bis 350 Kilometern je nach Fahrweise und Außentemperatur ausgehen.

Der Suzuki ist leicht zu bedienen, sein 10,1 Zoll großes Display wartet mit einer klaren Menüführung auf. Apple Car Play und Android Auto vernetzen das Smartphone mit dem Auto, unterwegs lässt sich das Handy in einer Ladeschale aufladen.

Nicht mehr ganz neu, aber auch erst seit 2023 auf der Straße begeistert die sportlich gestylte GSX-8S. Mit ihrem neu konstruierten Reihenzweizylinder begeistert die 800er mit bulligem Sound und kompakten Ausmaßen. Immerhin 83 PS (61 kW) leistet das einen V2 simulierende Aggregat. Mit ihnen werden die 202 Kilogramm des Motorrads und der Fahrer reichlich kräftig beschleunigt.

Das sehr handliche und leicht zu beherrschende Fahrwerk lässt die Suzuki auch für weniger erfahrene Biker empfehlenswert erscheinen. Dazu passt auch die relativ niedrige Sitzhöhe von angenehmen 810 Millimeter.

Ein praktisches Alltagsmotorrad also, mit dem es auch mal flott auf Tour gehen kann. Den Kaufpreis ab 8990 Euro kann sich einer oder eine sparen: Der Gewinner unseres Gewinnspiels bekommt die Suzuki von uns geschenkt. Mitmachen lohnt sich also. Viel Glück dabei!

Text: Michael Pfeiffer

Jetzt teilnehmen!

Wollen Sie zu den ersten Autofahrern in Deutschland gehören, die den vollelektrischen Suzuki e Vitara eAxe Allgrip-e Comfort+ in der Garage stehen haben? Oder eine brandneue Suzuki GSX-8S? Dann nehmen Sie am Gewinnspiel von auto motor und sport teil, und mit ein bisschen Glück gehört eines der beiden Suzuki-Fahrzeuge Ihnen. Das bestens

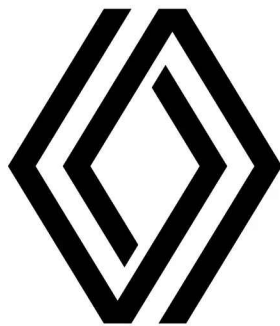


Melden Sie sich an unter: www.auto-motor-und-sport.de/suzuki-gewinnspiel

ausgestattete und 135 kW (184 PS) starke Auto hat einen Gesamtwert von 44280 Euro, das 61 kW (83 PS) starke Motorrad besitzt einen Wert ab 8990 Euro. Melden Sie sich unter dem Link oder über den QR-Code an. Teilnahmeschluss ist am 31.07.2026.



JETZT MIT
ELEKTROPRÄMIE⁵



RENAULT 5 E-TECH ELEKTRISCH

made in Europe
bis zu 410 km Reichweite¹
OpenR link mit integriertem Google²
bis zu 26 fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme³

mit 0,99 % Finanzierung

169 € ab
mtl. finanzieren⁴

zzgl. 6.000 € Elektroprämie⁵

jetzt
entdecken





Renault 5 E-Tech elektrisch 120 Urban Range (40-kWh-Batterie): Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 14,8; CO₂-Emission kombiniert (g/km): 0; CO₂-Klasse: A

Alle Informationen zur „BEST CARS“ Wahl 2026 finden sich in der Ausgabe 6/2026 der Zeitschrift „auto motor und sport“ und unter www.auto-motor-und-sport.de.¹ Gemäß WLTP-Verfahren. Die tatsächliche Reichweite hängt von Faktoren wie Fahrweise, Geschwindigkeit, Topografie, Zuladung, Außentemperatur und Nutzungsgrad elektrischer Verbraucher ab.² Google, Google Play, Google Maps, Waze und andere Marken sind Marken von Google LLC.³ Assistent für vorausschauendes Fahren verfügbar im Laufe des Jahres 2026. ⁴ Renault 5 E-Tech elektrisch Evolution 120 Urban Range: Fahrzeugpreis: 28.000 €. Sonderzahlung: 4.000 €. Nettodarlehensbetrag: 20.836 €. 48 Monate Laufzeit (47 Raten à 169 € und eine Schlussrate von 13.608 €). Gesamtlaufleistung 40.000 km. Effektiver Jahreszins 0,99 %. Gebundener Sollzins 0,99 %. Gesamtbetrag: 25.519 €. Ein Finanzierungsangebot (zzgl. Überführung) von Mobilize Financial Services, Geschäftsbereich der RCI Banque S.A., Niederlassung Deutschland, Jagenbergstr.1, 41468 Neuss. Gültig für Privatkund:innen mit Finanzierungsvertrag bis zum 30.06.2026 und Zulassung bis zum 31.03.2027. Abb. zeigt Sonderausstattung. Bei allen teilnehmenden Renault Partnern. ⁵ Zusätzlich die Elektropremie i. H. v. 6.000 €, entspricht dem max. Bundeszuschuss für Haushalte mit geringem bis mittlerem Einkommen, gemäß den Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Auszahlung des Bundeszuschusses nach Qualifizierung gemäß Richtlinien und positivem Bescheid eines von Ihnen gestellten Antrags beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Kein Rechtsanspruch. Eine Werbung der Renault Deutschland AG, Peter-Huppertz-Str. 5, 51063 Köln.

renault.de

SICHER FAHREN, VON ANFANG AN!



Fotos: Adobe Stock, Hans-Dieter Seufert

Seit fünf Jahren organisiert auto motor und sport eine umfangreiche Sicherheitskampagne, die an alle Verkehrsteilnehmer appelliert. Unterstützt wird sie von zahlreichen Unternehmen, denen das Thema Sicherheit im Straßenverkehr wichtig ist. Für 2026 legen wir einen Schwerpunkt auf Fahranfänger und Führerscheinerwerb und engagieren uns dafür.

Fahranfänger sind die am meisten gefährdete Personengruppe im Straßenverkehr. Und das, obwohl wir in Deutschland eine der aufwendigsten und teuersten Fahrschul- ausbildungen der Welt haben. Das muss sich ändern. Wir leisten unseren Beitrag

Mobilität muss bezahlbar bleiben. Deswegen verlosen wir mit der Initiative „Pro Führerschein“ und in Kooperation mit unseren Partnern zu unserem 80-jährigen Jubiläum Führerschein-Sponsorings, jeweils über 3000 Euro.

Und Mobilität muss auch sicher sein. auto motor und sport steht auch für dieses Ziel ein. Bei der diesjährigen Kampagne geht es uns um Fahranfänger und den Führerschein. Der kommt uns einfach zu teuer vor. Ein Fakt, den auch die Bundesregierung verstanden hat. Verkehrsminister Schnieder hat auch schon einen umfangreichen Maßnahmenkatalog vorgelegt, um den Führerscheinwerb günstiger zu gestalten. Er enthält viele gute Ansätze, aber wir wollen zunächst einmal klären, wie wir die Sicherheit für Fahranfänger erhöhen können.

Jeder von uns Führerscheinbesitzern weiß: Sicherheit entsteht durch Fahrpraxis. Dem trägt die aktuelle Ausbildung durch zahlreiche teure Pflichtstunden

Rechnung. Zudem ermöglichte der Gesetzgeber, dass schon Führerscheinneulinge ab 17 in Begleitung eines Elternteils am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Das hilft. Die Frage ist, ob man nicht noch einen Schritt weiter geht und das begleitete Fahren schon vor der Führerscheinprüfung freigibt. In Schweden ist das ab 16 erlaubt, offenbar mit Erfolg. Denn das Land hat die geringsten Unfallzahlen von Fahranfängern in Europa.

Zusammen mit den Unterstützern der Sicherheitskampagne wollen wir in den nächsten Monaten Vorschläge erarbeiten, die sowohl die Ausbildung günstiger als auch das Fahren danach sicherer machen können. Dem können sich dann auch die Fahrlehrerverbände nicht verschließen, die bisher die Vorschläge des Ministers vehement bekämpfen. „Wer Laienausbilder will, bekommt auch Laienfahrer“, tönt es aus diesen Kreisen. Wollen die Verbände wirklich behaupten, nach Ablegen der Fahrprüfung nach bisheriger Vorgehens-

weise sei man ein Profi? Wir halten das für billige Rhetorik. Viel wichtiger wäre es, wenn sich Verbände, Politik und Betroffene an einen Tisch setzen und Lösungen für die Probleme erarbeiten würden.

Immer wieder in der Diskussion sind auch die hohen Gebühren bei Behörden und Prüfungen. Die Behörden hätte der Staat selbst im Griff, das Prüfungsmonopol für TÜV und DEKRA sorgt automatisch für hohe Preise. Es gibt keinen realistischen Grund, daran festzuhalten. Prüfer kann man zertifizieren, hier ist endlich professionelles Handeln statt Verteidigen von Erbhöfen nötig.

Wichtig für unsere Partner und für uns bleibt: Sicher fahren muss für alle Verkehrsteilnehmer gelten! Ob Radfahrer, LKWs, Motorräder oder Autos: Alle sollen aufeinander Rücksicht nehmen mit dem gemeinsamen Ziel, gut und gesund nach Hause zu kommen. Von Anfang an.

Text: Michael Pfeiffer



Sicher fahren Gerade der Begegnungsverkehr von Auto und Motorrad birgt Risiken. Rücksicht müssen beide nehmen

Rücksicht hat Vorfahrt: Die große Verkehrssicherheitsinitiative



Eine Aktion von

AUTO professional AUTO BikeX CARAVANING eurotransport.de FERNFAHRER firmenauto MC/VE MOTORRAD BIKE PRO mobil ROADBIKE RUNNER'S trans aktuell

Unsere Partner



Skoda Octavia **Sieger** Kompaktklasse



Wertig Ein fein eingerichtetes Interieur mit großem Display erwartet die Octavia-Besatzung. Zum Facelift 2024 gab es eine neu gestaltete Front

EIN DREIFACH HOCH

Schon im vergangenen Jahr gewann Skoda drei BEST CARS-Awards. 2026 reißt die Erfolgsserie nicht ab, abermals gewinnen die Tschechen in drei Kategorien.

Es ist schon erstaunlich, was Skoda aus den Baukästen des Volkswagen-Konzerns rausholt. Mit dem Octavia begann vor genau 30 Jahren die Reise an die Spitze der Lesergunst. 1996 schickten die Tschechen ein Modell über die Grenze, das viel mehr war als ein neu designer Golf mit Stufenheck, zu einem erfreulich günstigen Preis.

Natürlich hat auch die vierte Octavia Generation sehr viele technische Gemeinsamkeiten mit dem Bestseller von VW; und dennoch ist der Octavia längst ein ganz eigenständiges Auto. Vor allem das Platzangebot, seit jeher eine Stärke der Modelle aus Mlada Boleslav, hebt den Octavia von den Wettbewerbern ab. Vorn wie hinten reisen die Passagiere für Kompaktklasse-Verhältnisse luftig. Beim Kombi (etwa 700 Euro Aufpreis) darf auch sehr viel Gepäck mit (max. 1700 Liter). Sportlich kann der Octavia natürlich auch. Als RS lässt er 265 PS auf die Vorderräder los und die sind damit keineswegs überfordert. Wer eher die Traktion im Blick hat, bekommt den Skoda traktionsstark und wintertauglich auch als Allradler mit 204 PS.

Volksnah stellt sich die Basis-Benzinervariante mit 115 PS auf. Sie ist schon für weniger als 30 000 Euro zu haben, der Einstigsdiesel kostet knapp 33 000 Euro und leistet ebenfalls 115 PS. Mit zwei Mild-Hybriden stehen auch teilelektrifizierte Varianten des Kompaktklassen-Importsiegers zur Verfügung.

In der Importwertung der kleinen SUV gewinnt der Skoda Kamiq. Und obwohl er zur Klasse der kleinen City-SUV gezählt wird – Konkurrenten sind hier beispielsweise Jeep Renegade oder Toyota Yaris Cross – überrascht er mit großem Radstand (2,64 Meter), typisch Skoda. Und erfreulich für die Passagiere, die im Kamiq-Fond ausreichende Platzverhältnisse vorfinden. Der Kofferraum fasst zwischen 400 und 1395 Liter, ebenfalls gute Werte. Offensichtlich stand beim Package des Kamiq Skodas Claim "Simply Clever" ganz oben im Lastenheft. Schon in der Basis strahlt der Kamiq sein Vorfeld mit LED-Leuchten an, die lassen sich seit dem Facelift 2024 – gegen einen moderaten Aufpreis – in sehr gute Matrix-LED aufwerten, deren variable Lichtverteilung einen echten Sicherheits-

Skoda darf sich über drei BEST CARS-Sieger freuen. Octavia, Kamiq und Kodiaq waren von der Konkurrenz nicht zu schlagen

gewinn bringt. Die Preise starten bei massentauglichen 25980 Euro. Dann ist ein 95 PS starker Dreizylinder mit einem Liter Hubraum an Bord. Der 1,5-Liter-Vierzylinder mit 150 PS kostet ab 31980 Euro und bringt die gehobene Ausstattungslinie Selection mit.

Der große SUV-Bruder des Kamiq ist der Kodiaq, der ebenfalls als Klassensieger den Pokal für die Importwertung große SUV für seinen Hersteller erringt. Er ist Skodas Flaggschiff und in seiner zweiten Generation gegenüber dem Vorgänger in der Länge um gute sechs Zentimeter gewachsen. Entsprechend großzügig fällt das Raumangebot aus.

Die Fondsitze – eine dritte Sitzreihe ist optional zu haben – lassen sich verschieben, was entweder einen Beinraum auf Oberklasse-Niveau ermöglicht oder, wenn die Bank nach vorn gerückt und umgelegt wird, maximale 2105 Liter Kofferraumvolumen garantiert, was auch in der Kategorie der großen SUV einen sehr guten Wert darstellt.

Auch auf der Antriebsseite herrscht Üppigkeit. Einerseits beim Leistungsspektrum, das von 150 bis 265 PS hinauf reicht, aber auch bei der Variantenvielfalt, die vierzylindrige Benziner, Diesel und einen Plug-in-Hybriden mit 122 km elektrischer Reichweite umfasst. Wahlweise lässt sich der Kodiaq als Fronttriebler oder Allradler ordern.

Wie bei einem Flaggschiff zu erwarten, ist das Assistenzsystemangebot groß und zusätzlich zum großen Touch-Monitor ist auch ein Head-up-Display verfügbar. Aber die Bedienung ist nicht ausschließlich auf Touch ausgerichtet, es finden sich für wichtige Funktionen herkömmliche Schalter und Regler im Kodiaq-Cockpit. Auch das ist Simply Clever.

Text: Christian Bangemann

Skoda Kodiaq

Sieger Große SUV*



*und Geländewagen



Skoda Kamiq

Sieger Kleine SUV/Crossover

Preiswert Beim Kamiq bekommt man viel Auto für sein Geld. Der Radstand ist lang, das Platzangebot dadurch vor allem im Fond überraschend groß. Das Cockpit ist solide verarbeitet und ohne Rätselraten zu bedienen

Geräumig Ein über die Klassengrenzen hinausgehendes Raumangebot ist typisch für Skoda, der Kodiaq ist entsprechend luftig eingerichtet. Sein Cockpit lässt sich mit Drehreglern, Knöpfen und Touch gut bedienen



Fotos: Hersteller, Achim Hartmann, Hans-Dieter Seufert

STERNEN-SIEGER

Das Beste oder nichts – im Jahr 2026 sehen die auto motor und sport-Leser Mercedes-Benz immerhin gleich drei Mal als beste Marke auf dem Treppchen.

Wenn die elfte Generation eines Autos bei BEST CARS gut für einen ersten Platz ist, muss der Hersteller wirklich sehr viel sehr richtig gemacht haben, so wie Mercedes bei der E-Klasse. Komfort, Dynamik und natürlich Sicherheit – es ist schließlich ein Mercedes – liegen auf sehr hohem Niveau. So gewinnt man nicht nur Testsiege bei auto motor und sport, sondern auch Auszeichnungen in der traditionellen Leserbefragung.

Der Allesbezwinger von Mercedes hat die Wettbewerber ebenfalls wieder in einer Staubfahne hinter sich gelassen und ist auf dem Siegerpodest ganz nach oben gekraxelt: Das G-Modell vereint seit Jahren mühelos Luxus und Abenteuer unter seiner Karosse. Die Traditionalisten schätzen seinen soliden Leiterrahmen, den Futuristen auch mit einem elektrischen Antrieb (Stichwort "G-Turn") kombinieren können.

Der Nimbus der Mercedes S-Klasse schließlich ist für unsere Leser ungebrochen. Die aktuelle Generation zeigt wie schon die Vorgänger, was technisch möglich ist – sei es beim Komfort oder bei der Sicherheit. Dabei kommen weder die Effizienz noch das Handling zu kurz. Im Gegenteil, beide suchen selbst in der Luxusklasse nach ihresgleichen.

Text: Christian Bangemann

Mercedes E-Klasse Sieger Obere Mittelklasse



Klassiker In der oberen Mittelklasse ist die E-Klasse seit Jahrzehnten ein Maßstab für die Premium-Konkurrenten

Mercedes G-Klasse Sieger Luxus-SUV



Ikone Optisch wurde der Allradler in vier Jahrzehnten nur moderat verändert – Ecken und Kanten sind schließlich seine Markenzeichen

Mercedes S-Klasse Sieger Luxusklasse



Champion Bereits 1975 titelte auto motor und sport über den W 116: "Bestes Auto der Welt"

AUF DER POLEPOSITION ZU HAUSE



Mit Fahrspaß zum dreizehnten Sieg: der Mazda MX-5 bedankt sich für die erneute BEST CARS Auszeichnung in der Kategorie „Cabrio-Import“ und gratuliert BEST CARS zum 50. Jubiläum.



CRAFTED WITH JAPANESE SOUL



Energieverbrauch kombiniert für den Mazda MX-5 Roadster Skyactiv-G 132: 6,2 l/100 km. CO₂-Emissionen kombiniert: 140 g/km. CO₂-Klasse: E. Informationen zur elektrischen Reichweite, Energiekosten, KFZ-Steuer und CO₂-Kosten finden Sie unter www.mazda.de/energieverbrauch

*Der Mazda MX-5/Mazda MX-5 RF ist auch 2026 Gewinner in der Kategorie Cabrios (Importwertung) (1990, 1991, 1992, 1993, 2016, 2017, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2026) bei der Leserwahl BEST CARS von auto motor und sport. Berichterstattung auto motor und sport-Ausgabe 6/2026.

Q WIE QUALITÄT

Audis Q3 ist eine feste Größe, bei den Kunden beliebt und in seiner dritten Generation sogar ganz vorn in der auto motor und sport-Lesergunst.

AUDI Q3

Sieger Kompakte SUV*



Dynamisch Schnörkellose Optik kombiniert Audi im Q3 mit sportlich abgestimmtem Fahrwerk

Vielseitig Viertürer mit umfangreicher Motorenpalette, zu der auch ein Plug-in-Hybrid gehört

Im vergangenen Jahr hat Audi ein echtes Neuheiten-Feuerwerk gezündet, zu dem sich im Oktober 2025 auch die dritte Generation des Q3 gesellt hat. Nach rund 350 000 verkauften Modellen wurde der beliebte Kompakt-SUV gründlich überholt und aufgefrischt, um an die Erfolge der Vorgänger anknüpfen zu können. Schließlich stammen die Konkurrenten BMW X1 und Mercedes GLA auch nicht von schlechten Eltern. Eine Fehlzündung konnte sich Audi mit dem Q3 definitiv nicht erlauben.

Also besser auf Nummer sicher gehen und dem Q3 noch einen Mitstreiter zur Seite stellen, der mit sportlich abgeflachter Dachlinie auf den Namen Q3 Sportback hört und am Heck 29 Millimeter tiefer baut als der etwas nutzwertigere Q3. Wobei Nutzwert bei Audi aber nicht das zentrale Thema darstellt. Richtig, die Fondbank des Q3 lässt sich verschieben (um 40 Millimeter) und ihre Lehne in der Teilung 40/20/40 umlegen, was ein maximales Kofferraumvolumen von 1386 Litern ermöglicht (Q3 Sportback 1289 Liter). Aber noch mehr als auf Transportqualitäten ist man in Ingolstadt, ganz im Sinne der Markenfans, fokussiert auf die feinen Seiten des Autolebens. Fahrdynamik gehört ganz sicher dazu.

Blick nach vorn Das Interieur ist wertig eingerichtet, mit leicht gebogenem Zentralsdisplay



Fotos: Hersteller

Der Q3 war viele Jahre Audis bestverkaufter SUV. Der Neue hat das Zeug an diesen Erfolg anzuknüpfen

Dem Fahrwerk des Q3 wurde deshalb besondere Aufmerksamkeit geschenkt und eine optionale Adaptivität mit hineinkonstruiert, die grundsätzlich straff ausgelegt ist. Dies soll ungebührliche Aufbauabhebungen vermeiden und dynamisches Fahren unterstützen, um im Comfort-Modus dennoch dem Premiumanspruch von Audi gerecht zu werden.

Premium ist ein gutes Stichwort, denn auch die Materialauswahl und die Verarbeitung des Interieurs erreichen im Q3 wieder jene Flughöhe, die Kunden von einem Audi erwarten dürfen.

Technikfans kommen beim Q3 auch nicht zu kurz. Natürlich verfügt dieser Audi über hervorragendes LED-Matrixlicht (LED ist ab Basisausstattung Serie) und am Heck funkeln OLED-Leuchten in

diversen Lichtmustern – eine Spielerei, ohne die es auf dem asiatischen Markt gar nicht mehr geht. Mit Asien im Blick ist der leicht gebogene Zentralmonitor ebenfalls ein Muss, das auch europäische Kunden zunehmend schätzen.

Was die Antriebe angeht, ist die Auswahl breit gefächert: drei Benziner, ein Dieselmotor sowie ein flexibler Plug-in-Hybrid mit großer elektrischer Reichweite (119 km nach WLTP).

Offensichtlich hat auch die dritte Generation des Audi Q3 einiges zu bieten und das Paket ist so gut geschnürt, dass die auto motor und sport-Leser diesen Audi in seiner Kategorie ganz oben auf dem Treppchen sehen.

Text: Christian Bangemann

* und Geländewagen

auto
motor
und sport

PRÄSENTIERT:

BEST CARS EXPO

EINTRITT
FREI

10.-13. JUNI 2026 · STUTTGART DOROTHEEN QUARTIER

Bewundern Sie die **30** frisch prämierten **Siegerfahrzeuge**, erfahren Sie in **geführten Touren** mit den **Redakteuren** von auto motor und sport alles über das jeweilige Modell und genießen Sie ein exklusives **Wine-Tasting**.

In Kooperation mit Suzuki verlosen wir einen **Suzuki e Vitara** oder eine **Suzuki GSX-8S**. Gewinnen Sie eine Mitfahrt bei der Silvretta Classic Rallye mit Ex-Weltmeister **Walter Röhrl** sowie ein **Führerschein-Sponsoring** im Wert von bis zu 3.000 €.



Abbildungen
beispielhaft

*Teilnahmebedingungen: Teilnehmen können Personen ab 18 Jahren, Mitarbeitende der Verlagsgruppe und von Suzuki Deutschland sind ausgeschlossen. Teilnahmeschluss ist am 31.07.2026. auto motor und sport veröffentlicht das Gewinnspiel in Print, Digital, auf Social Media und per Postkarte. Weitere Teilnahmebedingungen hier: www.bestcars.de



5 IST TRUMPFF

Retro-Charme und E-Mobilität, das kombiniert der elektrifizierte Renault 5 so vortrefflich, dass er bei BEST CARS in diesem Jahr einen Award abräumt.

Luca de Meo hat in seiner Zeit als Renault-CEO im Jahr 2021 die "Renaulution" angezettelt. Und das klang schon damals viel charmanter als Transformation, also die Wandlung eines Herstellers, der Benzin- und Diesel-Modelle unters Volk bringt, hin zu einem Zukunftsunternehmen mit Fokus auf E-Mobilität. Wirklich greifbar wurde die Renaulution 2024 mit dem 5 E-Tech, einem kleinen Auto, das wir heute schon als großen Wurf bezeichnen können. Natürlich einmal, weil es bei BEST CARS den ersten Platz in der Importwertung Kleinwagen erobert hat. Aber vor allem, weil der strombetriebene "kleine Freund" die E-Mobilität herzerwärmend verpackt und er obendrein zu einem Preis angeboten wird, der ihn für viele Kunden erschwinglich macht (ab 28 000 Euro).

25 Jahre mussten die Freunde des Renault 5 nach der Einstellung der zweiten Generation auf einen Nachfolger warten. Auf einen, der würdig sein würde, den Staffelfstab der früheren Ikone aufzunehmen. Erfahrung mit E-Mobilität im Kleinwagen-Segment sammelten die Franzosen intensiv mit dem Zoe. Auch der Clio, ein Bestseller seit 1990, ist ein Beleg dafür, dass Renault Kleinwagen kann. Die Voraussetzungen, aus diesen Zutaten und der eigenen Design-Historie einen gelungenen Stromer zu formen, waren definitiv gegeben – das Ergebnis aber nicht selbstverständlich.

Retro-Charme Natürlich erinnert er uns an den Ur-R5, aber optisch und beim Antrieb ist der Renault 5 E-Tech in der Jetztzeit angekommen

An dieser Stelle ist ein Zitat aus dem Renault 5-Test des geschätzten Kollegen Sebastian Renz angebracht. In auto motor und sport 15/2025 schreibt er: "Der R5 ist ein Auto, das vielen so gut gefällt, dass sie es fahren wollen – egal, ob ihn Strom oder Benzin antreibt. Das Wichtigste: Sie kennen uns, wir würden den Renault 5 nicht so bejubeln, hätte er es nicht verdient."

Sein Federungskomfort, schon bei den Vorgängern eine Tugend, wird lobend hervorgehoben. Wie fröhlich er sich durch Kurven und um Ecken wirbeln lässt, erfreut die testenden Kollegen. Sein niedriges Geräuschniveau wird positiv vermerkt – auch das eine angenehme Begleiterscheinung seiner Antriebsart.

Vom Renault-Händler um die Ecke ist zu hören, wie stark der Kundenstrom

gewachsen ist, seit der R5 E-Tech in der Ausstellung steht, dort meist in fröhlichen Farben, oft gelb oder grün, die Blicke der Kundschaft fängt und länger hält als manch teureres Modell.

Zwei Versionen, eine mit einem 40 kWh-Akku und 90 kW Antriebsleistung sowie eine weitere mit 52 kWh-Batterie und 110 kW-Motor stehen zur Verfügung. Beide sind mit Reichweiten zwischen gut 300 km und rund 400 km nicht nur zweitwagentauglich. Denn der 5 E-Tech funktioniert auch als kleines Fluchtfahrzeug aus dem grauen Alltagstrott, so beschwingt, wie er sich über Land treiben lässt. Den Sieg in seiner Klasse hat er sich redlich verdient – schön, dass er wieder da ist, der "kleine Freund".

Text: Christian Bangemann

Mit der Besinnung auf die eigene Design-Historie hat Renault einen gelungenen Stromer auf die Räder gestellt

Fotos: Hersteller, Hans-Dieter Seufert



Wohnlich Mit Stoff bezogene Flächen prägen das Interieur – und natürlich ein großer Monitor



Schön bunt Pop Yellow mit Dach in Black-Pearl-Schwarz; in Pop Green gäbe es ihn auch, jeweils mit roter Dachlinie



Renault 5 E-Tech
Sieger Kleinwagen

SKODA

DANKE

Die **wahren Gewinner** sind unsere Kunden.



Wir begeistern nicht nur Automobilexperten – sondern auch die Menschen, für die wir unsere Fahrzeuge entwickeln. Deshalb freuen wir uns sehr über drei erste Plätze bei der Leserwahl von auto motor und sport: Škoda Octavia (Kompaktklasse, Import), Škoda Kamiq (kleine SUV/Crossover, Import) und Škoda Kodiaq (große SUV/Geländewagen, Import). Ein Erfolg, der uns weiter anspornt, auch zukünftig mit unseren Modellen zu begeistern.

auto motor und sport 06/2026

[skoda.de](https://www.skoda.de)

BAYERN'S TRIPLE

BMW Zweier Coupé

Sieger Kompaktklasse



Volle Kontrolle Präzise Lenkung und fahrerorientiertes Cockpit im Zweier

BMW Dreier

Sieger Mittelklasse

Reife Leistung Auch nach mehr als sechs Produktionsjahren ist der Dreier ein BEST CARS-Siebertyp. Zwei Facelifts haben ihn frisch und in der Lesergunst hoch gehalten



Auch wenn die Kunden zunehmend Gefallen am SUV finden, bleibt der Dreier einer der ganz wichtigen Stammspieler im Kader von BMW. Und nur wenige Player im Verein der Münchner blicken auf eine längere Historie zurück.

So kam die Generation G20 bereits 2019 auf den Markt und wurde zuletzt 2024 aufgefrischt, beispielsweise mit verbesserten Plug-in-Hybriden, die bis zu 100 km weit stromern. Vier- und Sechszylinder mit einer großen Leistungsbandbreite zwischen 156 und 530 PS sind die Basis für die bekannte Freude am Fahren. Eine Lenkung der feinnervigen und transparenten Art schafft die Grundlage für agiles Handling, im Verbund mit der sportlichen Fahrwerksauslegung – bei der Limousine ebenso wie beim Touring genannten Kombi. Gangwechsel erledigt stets ein reaktionsfreudiges Achtgang-

Automatik-Getriebe. Es sei denn, man entscheidet sich für die Ikone M3, dann platziert BMW eine manuelle Sechsgang-Box im Getriebetunnel. Touring-Fahrer müssen darauf verzichten. Verschmerzbar, zumindest in den Augen der auto motor und sport-Leser, die den Dreier BMW als Gesamtsieger in der Mittelklasse sehen und ihn mit einer BEST CARS-„Meisterschale“ bedenken.

In der Gesamtwertung der Kompaktklasse geht der diesjährige BEST CARS-Pokal an das BMW Zweier Coupé. Das sagt viel über die Vorlieben der auto motor und sport-Leser aus. Denn tatsächlich gibt es in der Kompaktklasse reisetauglichere, familienfreundlichere und billigere Autos. Auch Modelle, die mehr Infotainment oder Assistenz bieten. Wenn es aber um das Fahrvergnügen geht, dann kommt das Zweier Coupé aus

der Kabine, um groß aufzuspielen – die vollen 90 Minuten, gern auch mit Verlängerung. Heckantrieb ist obligatorisch, mit Ausnahme des M240i, der auf einem heckbetonten Allradantrieb aufsetzt. Auch der M2 mit enormen 480 PS läuft mit Heckantrieb auf. Seine Kunden dürfen zwischen der Achtstufigen Automatik mit Schaltwippen am Lenkrad oder einem Sechsgang-Handschaltgetriebe wählen – keine ganz einfache Entscheidung. Denn mit diesem oder jenem Räderwerk ist das Zweier Coupé ein enorm flinker Landstraßendribbler, dessen hohe Kurvenkompetenz die Leser-Fankurve jubeln lässt.

Ein Jubel, der nicht abebbt, wenn der neue Stürmer auf den Platz kommt. Mit der Rückennummer iX3 führen die Bayern die Neue Klasse in die BEST CARS-Champions League ein. Der iX3 macht alles

BMW hat mit dem iX3 sein erstes Software-defined-Vehicle, also ein Auto, dessen wesentliche Merkmale von der Software bestimmt werden, ins Programm genommen. Die Technik-affinen auto motor und sport-Leser honorieren diese revolutionäre Entwicklung.

Freude am Fahren,
damit können sich sehr
viele auto motor und
sport-Leser identifizieren
und vergeben drei
Preise an BMW



Fotos: Hersteller, Hans-Dieter Seufert

Feine Mischung Im hochwertig eingerichteten Interieur finden sich neben dem obligatorischen Touchscreen noch zahlreiche Bedientasten – eine gelungene Kommandozone

anders, auch wenn er ein bekanntes Kürzel trägt. Denn er steht auf einer ganz neuen Architektur. Die geht in seinem Fall über eine frische Version von Fahrwerk, Lenkung und Antrieb hinaus, denn auch die Elektronik und die Software laufen auf einer nagelneuen sogenannten E/E-Architektur, die die Basis für viele kommende BMW-Modelle darstellt.

Was der Kunde davon hat? Ganz sicher die per Funk aufwertbare Software an Bord, neudeutsch Over-the-Air-Update oder OTA. Das Auto bleibt länger frisch, bekommt während seines Lebenszyklus neue Funktionen, bestehende können verbessert werden, ganz ohne Besuch einer Werkstatt.

Außerdem fährt der iX3 auch noch höchst vergnüglich. Beispielsweise auf den ersten Platz in der Gesamtwertung große SUV.

* und Geländewagen



Neue Klasse Der Technologieträger für die BMW-Zukunft fährt rein elektrisch. Sein Bedienkonzept ist nagelneu

BMW iX3
Sieger Große SUV*



BRITAIN'S GREATEST

Vor die Oper oder ins Okavango-Delta – ganz egal, der Range Rover bringt Sie stilvoll dorthin. Der Range, Urmeter der Luxus-Geländewagen, siegt erneut bei BEST CARS.

Majestätisch Ein Range Rover ragt erhaben aus dem Trubel und überragt ihn mit 5,05 Meter Länge ein gutes Stück

Range Rover
Sieger Luxus-SUV*



Schlicht Beim Design gibt sich der Range Rover zurückhaltend und bleibt dennoch präsent

King Charles III. schätzt die Hybrid-Modelle von Range Rover, einem der ganz wenigen Hersteller, der das britische Königshaus bereits seit Generationen mit den Mitteln der individuellen Mobilität bereichern darf. Dass die Royals Range fahren, ist nur konsequent. Einerseits sind die Modelle – allen voran der große Range Rover, der erneut einen BEST CARS-Award erringen kann – so britisch wie Black Pudding zum Breakfast. Andererseits ziehen die Allradler stoisch durch, ganz egal, was das Empire ihnen an Landschaft vor die Räder wirft.

Denkbar wäre, dass der König auf den vollelektrischen Range umsteigt, dessen Markteinführung noch in diesem Jahr erfolgen soll. Denn auch als Stromer, so verspricht JLR, vormals Jaguar Land Rover, bleibt der Range ein Range. Also eine in sich ruhende Oase im wilden Verkehrsgetümmel.

Ausstaffiert mit feinen Materialien, die in Manufaktur-ähnlicher Handarbeit zu einem Interieur zusammengefügt werden, und die Heimeligkeit und Gediegenheit eines englischen Herrenzimmers in die Neuzeit transferieren. Stets kraftvolle Motoren, von 300 bis 615 PS, die den 5,05 Meter langen Koloss mit angenehm lässiger Attitude Richtung Horizont

Aufgeräumt Feines Interieur mit bestem Qualitätseindruck und wohlthuend ruhigem Styling



Der Range bleibt ein Range, eine ruhige Oase für seine Passagiere im wilden Verkehrsgetümmel

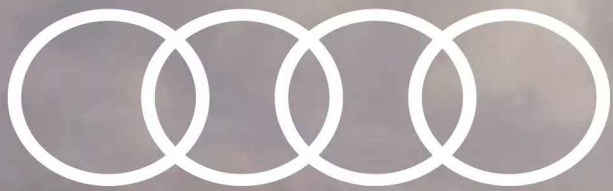
bugsieren, sich dabei nicht im Ton vergreifen und in ihrem Komfortbestreben von einem Fahrwerk unterstützt werden, dessen Können auch einer Chauffeurslimousine gut zu Gesicht stünde. Auch die Allradlenkung wollen wir nicht unerwähnt lassen: Sie beschert dem großen Offroader einen Elf-Meter-Mittelklasse-Wendekreis. Ein durchaus exklusives Technik-Feature, das angesichts von Preisen zwischen 143 200 Euro für den "kleinen" Diesel bis hinauf zu 244 500 Euro für die V8-Maximal-Motorisierung auch erwartet werden darf. Natürlich stehen weitere Extras zur Veredelung und Individualisierung bereit. Zunächst wäre da die Langversion zu nennen (plus 20 Zentimeter und 4000 Euro). Sie macht aus dem Range Rover

einen Siebensitzer und adelt ihn damit zum perfekten Familienauto der Luxusklasse.

Zu profan? Dann empfiehlt sich ein Besuch im Special Vehicle Operations Centre in Warwickshire. Hier werden auch ganz außergewöhnliche Kundenwünsche möglich gemacht, solange sie im Einklang mit der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung stehen. Zierteile, furniert mit dem Holz aus dem eigenen Wald? No problem, Sir. Das ist eine der leichten Übungen. Apropos leicht – der große Range besteht überwiegend aus Aluminium, das drückt sein Leergewicht spürbar, ohne ihm einen Hauch seiner ehernen Solidität zu nehmen.

Text: Christian Bangemann

* und Geländewagen



Danke für den Rückenwind –
wir fahren schon mal vor.



Wir freuen uns über den Sieg des Audi Q3
bei der BEST CARS 2026-Leserwahl in der
Kategorie „Kompakte SUV/Geländewagen“
(auto motor und sport, Ausgabe 06/2026).
Danke an alle Leser von auto motor und sport.

Audi Vorsprung durch Technik



„DIE LESERWAHL IST EIN GÜTESIEGEL“

Seit fünf Jahrzehnten zeigen die **BEST CARS** den Automobilherstellern, wie ihre Modelle von den Kunden wahrgenommen werden. So blicken die Chefs der Hersteller und Importeure auf die Ergebnisse 2026.

„Der Polo steht seit 50 Jahren für die Idee, die Volkswagen groß gemacht hat: bezahlbare Mobilität mit Top-Qualität, ein Auto, das jeder sofort versteht. Und beim aktuellen T Roc zeigen wir: Ein Bestseller darf nicht stehenbleiben – er muss sich spürbar weiterentwickeln, innen wie außen, beim Antrieb und bei der Technik. Beide Autos liefern und die Leserinnen und Leser honorieren es mit diesen Auszeichnungen. Glückwunsch an



auto motor und sport zur 50. Ausgabe der BEST CARS! Auch der Polo zeigt im Jahr nach seinem eigenen runden Jubiläum: Gute Ideen altern nicht. Sie überzeugen immer wieder neu.“

Thomas Schäfer, CEO Marke Volkswagen

„Wenn eine Wahl Aussage- und Strahlkraft hat, dann die BEST CARS. Herzlichen Glückwunsch zu diesem großartigen Jubiläum und auf weitere 50 Jahre! Unser Dank gilt auch in diesem Jahr den fachkundigen Leserinnen und Lesern von Auto Motor und Sport. Ihr Votum für Range Rover – und damit für zeitlose Eleganz, höchste Qualität und souveräne Performance – bestätigt unseren Anspruch als führende Luxus-SUV-Marke, macht uns stolz und ist Ansporn zugleich, auch im kommenden Jahr wieder ganz oben zu stehen.“



**Brian F. Fousse,
Brand Director Range Rover Europe**

„Der BEST CARS-Award für den Audi Q3 bestätigt eindrucksvoll, dass die Neuauf-



lage unseres Bestsellers im Premium-Kompaktsegment mit Design, Effizienz und digitalen Innovationen überzeugt. Das Urteil der Leserinnen und Leser ist für uns besonders wertvoll. Mein herzlicher Dank – und meine Glückwünsche zu 50 Jahren BEST CARS-Leserwahl.“

**Gernot Döllner, Vorsitzender des Vorstands
AUDI AG**

„Ich möchte mich ganz herzlich bei den Lesern und dem Team von auto motor und sport für ihre anhaltende Unterstützung bedanken. Es ist eine große Ehre, mit unserer Alpine A110 zum achten Mal in Folge den Preis für das beste Sportauto in der Kategorie „Import“ gewonnen zu haben. Diese Auszeichnung und die Anerkennung unserer Arbeit, insbesondere auf einem so anspruchsvollen Markt wie dem deutschen, bedeutet uns sehr viel.“



Philippe Krief, Chief Executive Officer Alpine

„Zunächst ein herzliches Dankeschön an die Leserinnen und Leser von auto motor und sport für diese Auszeichnung. Unser Kodiaq ist nicht nur ein großes Auto – er ist ein großer Erfolg. Und er steht beispielhaft für die Stärke unseres aktuellen Portfolios. Das spiegelt sich auch in den Zulassungen wider: 2025 lag Škoda in Europa auf Platz 3, im ersten Quartal 2026 sogar auf Platz 2. Das ist für uns Bestätigung und Ansporn zugleich. Unsere Maxime bleibt unverändert: Der Kunde entscheidet. Und genau deshalb wächst unser Angebot weiter. Der Peaq, unser neues elektrisches Flaggschiff, wird alles bieten, was den Kodiaq auszeichnet – und in entscheidenden Punkten noch einen Schritt weiter gehen: mehr Raum, mehr Präsenz, mehr Innovation. Und das vollelektrisch. Wir sehen uns im nächsten Jahr – dann wird der Peaq hoffentlich seinem Namen alle Ehre gemacht haben.“



Klaus Zellmer, CEO Škoda Auto

„Ich freue mich sehr über den Erfolg des Renault 5 E-Tech elektrisch – insbesondere in Deutschland, einem der anspruchsvollsten und einflussreichsten Automobilmärkte Europas. Diese Auszeichnung bestätigt, dass der neue Renault 5 E-Tech elektrisch mit seinem ikonischen Design und seinen fortschrittlichen elektrischen Technologien bei den Kundinnen und Kunden großen Anklang findet. Die Anerkennung durch die begeisterten Leserinnen und Leser von *auto motor und sport* ist ein starkes Zeichen für unseren Ansatz: Elektromobilität begehrenswert, zugänglich und alltagstauglich zu machen.“



Fabrice Cambolive, CEO Renault Brand, Renault Group

„BEST CARS feiert seine 50. Auflage und wir sagen herzlichen Glückwunsch! Die renommierte Leserwahl von *auto motor und sport* ist ein echtes Gütesiegel für Qualität und Beliebtheit und ein Gradmesser für unsere Marke. Wir freuen uns sehr, bei der Jubiläumsausgabe erneut zu den Gewinnern zu zählen und sind stolz darauf, dass die Leserinnen und Leser in der Kategorie Cabrios Import einmal mehr den einzigartigen Charakter des Mazda MX-5 als Markenkönig und als Botschafter für puren Fahrspaß würdigen.“



Bernhard Kaplan, Geschäftsführer Mazda Motors Deutschland

„Wir sprechen heute oft und zu Recht über unsere erfolgreichen Elektromodelle. Man darf aber auch die Einstiegsmodelle nicht vergessen. Der Kamiq ist neben dem Fabia ein überaus attraktives Modell, das großen praktischen Nutzen im Alltag zu einem überschaubaren Budget bietet. Schön, dass die Leser von *auto motor und sport* diese Eigenschaften ebenfalls schätzen.“



Libor Myška, Geschäftsführer Finanzen Škoda Auto Deutschland

„Zum fünften Mal in Folge wurde unser Continental GT von tausenden Leserinnen und Lesern von *auto motor und sport* zum besten Fahrzeug der Luxusklasse gewählt – ein starkes Zeichen für die Leidenschaft und Expertise dieser Community und ein Verdienst aller, die dieses außergewöhnliche Fahrzeug entlang seiner gesamten Reise geprägt haben. Gleichzeitig unterstreicht diese Auszeichnung die zentrale Rolle des GT als Herzstück unseres Portfolios und unseres weltweiten Erfolgs.“



Dr. Frank-Steffen Walliser, CEO & Chairman Bentley Motors

„2026 ist ein Jahr voller Jubiläen: 50 Jahre BEST CARS, 100 Jahre Mercedes-Benz und 140 Jahre Automobil. Wir freuen uns riesig über die Erfolge unserer E-Klasse, S-Klasse und G-Klasse. Sie bestätigen die Arbeit des gesamten Mercedes-Benz Teams, das jeden Tag alles gibt für begeisternde Fahrzeuge und zufriedene Kunden. Auf die nächsten Jahrzehnte voller Innovation und Leidenschaft!“



Ola Källenius, CEO Mercedes-Benz

„Der insgesamt 64. Sieg des 911 bei der BEST CARS-Leserwahl macht uns bei Porsche besonders stolz. Seit Generationen ist unser Elfer der Maßstab im Sportwagen-Segment. Das klare Votum der Leserinnen und Leser ist für uns zusätzliche Motivation, den 911 mit immer neuen Ideen und innovativen Technologien an der Spitze zu halten. Herzlichen Glückwunsch zu 50 Jahren Best Cars!“



Dr. Michael Leiters, Vorstandsvorsitzender Porsche AG

„Der neue Volvo ES90 vereint wegweisende Antriebs- und Ladetechnik mit einem innovativen Karosseriekonzept und macht Elektromobilität komfortabler und vielseitiger denn je“, sagt Michael Fleiss, Chief Strategy and Product Officer bei Volvo Cars. „Wir freuen uns sehr, dass diese Kombination die versierte Leserschaft der *auto motor und sport* überzeugt hat und unsere Erfolgsgeschichte beim BEST CARS-Award fortsetzt. Wir gratulieren zudem zum 50-jährigen Jubiläum der BEST CARS-Leserwahl – ein beeindruckendes Jubiläum und ein starkes Zeichen für die Bedeutung dieser Auszeichnung.“



Michael Fleiss, Vorstand Produkt & Strategie, Volvo Cars

„Ich bedanke mich herzlich bei den Leserinnen und Lesern von *auto motor und sport* dafür, dass sie Modelle unserer Marke Alfa Romeo erneut zu Siegern im Wettbewerb BEST CARS gewählt haben. Für die Giulia ist es bereits der neunte Sieg in diesem Wettbewerb, und auch der Tonale wurde bereits mehrfach ausgezeichnet – ein starkes Zeichen dafür, dass das typische italienische Design und die sportliche DNA von Alfa Romeo bei den Fans von *auto motor und sport* weiterhin hoch im Kurs stehen.“



Christine Schulze Tergeist, Managing Director Stellantis Premium Brands

Fotos: Hersteller

OFFEN FÜR ALLE

Ein Mazda MX-5 auf dem ersten Platz bei BEST CARS, das ist keine Überraschung. Der japanische Dauerbrenner ist einfach zu gut, um nicht prämiert zu werden.

Wir beginnen das Loblied auf den Mazda MX-5 mit ein wenig Japanisch – Jinba Ittai. Ins Deutsche übersetzt: "Pferd und Reiter als Einheit". Diese etwas kryptische Formulierung soll das intuitive Gefühl beschreiben, wie Fahrer und Fahrzeug eins werden. Dass der Wagen unmittelbar und präzise auf Fahrerbefehle reagiert, was Fahrspaß durch Leichtigkeit und Agilität erzeugt.

Tatsächlich porträtiert das den kleinen Roadster ausgezeichnet – schon seit 1989. Denn in diesem Jahr startete die Produktion. Es war damals sehr mutig von Mazda, einen Zweisitzer ins Programm zu nehmen, denn fast alle Hersteller hatten ihre sportlichen Cabrios eingestellt. Die Kunden, so die gängige Meinung, wollten nicht mehr in eher spartanischen Autos offen fahren. Aber da irrten sich die Manager. Die Kunden wollten sehr wohl, nur stimmte das Angebot nicht und in diese Lücke stieß der für viele bezahlbare MX-5. Der Rest ist Geschichte – eine sehr erfolgreiche.

Wäre es anders, würde wohl kaum die vierte Generation oben auf dem Siegereckchen bei BEST CARS stehen und den Pokal für die Importwertung Cabrios in Empfang nehmen. Denn Generation eins bis vier eint dasselbe Konzept – Jinba Ittai. Das, so erklärte es einst ein Mazda-Manager dem Autor, nicht nur mit Pferden und Reitern zu tun hat, sondern auch mit Beschränkung. Denn manchmal kann mehr auch zu viel sein.

Leistungsexzesse hat der Mazda MX-5 deshalb nie mitgemacht. Es gab einmal die Idee, ihm einen potenten Sechszylinder in den Bug zu hängen. Aber der hätte die Balance des leichten Zweisitzers durcheinandergebracht, hätte über ein

robusteres Getriebe und größere Bremsen zusätzlich das Gewicht nach oben getrieben und damit die Idee des kleinen, agilen, wunderbar austarierten Spaßmobils ad absurdum geführt.

Darum blieb es immer beim Vierzylinder. In der ersten Generation ging der Fahrspaß schon mit 90 PS los, heute reichen dem nur 1100 kg leichten Roadster 132 PS für vergnügliche Runden auf der Landstraße.

Wer das Dach zurückgeworfen hat und zielstrebig durch die sechs Gänge schaltet, vermisst an einem Tag mit wenig Verkehr und viel Sonne – genau, nichts. Endgültig zum Ganzjahresauto wird der Mazda in der RF-Version. RF steht für "Retractable Fastback", meint aber eine

Art Coupé-Targadach, das das Stoffmützchen ersetzt. Beim RF kann das Mittelteil geöffnet werden, im geschlossenen Zustand erhöht sich die Allwettertauglichkeit, aber das Offenfahrgefühl wird nicht unbedingt besser. Ganz bei sich ist der MX-5 aber eigentlich nur mit Softtop – Jinba Ittai, Sie wissen schon.

Generation vier, intern Typ ND genannt ist tatsächlich bereits seit 2015 auf dem Markt. 2025 stand ein Facelift an, das neue Leuchten vorn und hinten sowie einige Assistenzsysteme in die kleine Karosserie einziehen ließ, außerdem ein wenig Kosmetik im Interieur. Mehr war auch gar nicht nötig.

Text: Christian Bangemann

Der MX-5 verkörpert seit über 35 Jahren die Idee des fein austarierten Spaßmobils für die Landstraße



Reduziert Ein MX-5 bietet alles, was zum Fahren nötig ist. Infotainment-Klimbim ist nicht sein Ding



Mazda MX-5 Sieger Cabrios



Harmonisch Neutral abgestimmt, dabei spritzig und unterhaltsam auf der Landstraße, was will man mehr?

Willkommen beim besten Kfz-Versicherer



Wir bieten schon immer eine gute und günstige Autoversicherung. Egal, ob Sie mit einem Benzin, Elektroauto oder Hybrid unterwegs sind – bezahlt, finanziert oder geleast. Unsere Kunden schätzen vor allem die fairen Bedingungen, den schnellen Service und die kompetente Beratung.

Weitere Informationen und Ihren Berater vor Ort finden Sie unter [huk.de](https://www.huk.de)

Oder rufen Sie uns einfach an:
09561 96100 – Mo. bis Fr. 8.00 bis 20.00 Uhr



VON SIEG ZU SIEG

Kein Modell hat mehr BEST CARS-Trophäen errungen als der Porsche 911. Der Sportwagen- und Cabrio-Seriensieger ist seit der ersten Leserwahl dabei.

Porsche 911 Cabrio/Targa Sieger Cabrios

Windig Das Cabrio mit mindestens 394 PS zerstrubbelt die Frisur schon ganz ordentlich. Wer es etwas geschützter und dennoch offen mag, greift zum Targa



Porsche 911 Sieger Sportwagen



Seriensieger Der Elfer wird mit jeder Generation besser. Das honorieren die auto motor und sport-Leser



Sportwagen = Porsche 911, diese Gleichung geht für die auto motor und sport-Leser seit fünf Jahrzehnten auf – kein Modell hat mehr BEST CARS-Auszeichnungen gewonnen als der Sportler aus Zuffenhausen. Sein Grundkonzept mag zwar mehr als sechs Jahrzehnte alt sein, die Porsche-Ingenieure haben ihm aber scheinbar mühelos die ewige Jugend verliehen.

Acht Generationen tragen bereits das weltweit verehrte Zahlenkürzel 911 und natürlich ist seit den 1960er-Jahren kein Bauteil unverändert geblieben. Im Gegenteil, alles wurde mehrfach modifiziert, nicht immer ohne Grummeln der Elfer-Fans. Am Ende müssen sie aber eingestehen, dass die neueste Elfer-Generation immer die beste ist, auch auf der Rennstrecke. Die dortigen Erfolge (kein Sportwagen hat mehr Rennsiege eingefahren) kamen immer auch den Straßenmodellen zugute und waren wichtige Treiber der Elfer-Evolution.

Neuerungen verschleißt sich der Sportwagen natürlich nicht. Längst bietet er beispielsweise einen hybridisierten Antriebsstrang. Innovationen, die bei anderen Herstellern Jahre brauchten, um in die Technik-Palette einzusickern, sind bei Porsche bereits seit Jahrzehnten fester Bestandteil des Portfolios. Richtig, wir meinen den Turbo, der beim Elfer Kultstatus genießt und mit momentan 711 PS zwar nicht der stärkste Sportwagen auf dem Markt ist, aber einer, der in seiner Verfeinerung, Fahrbarkeit und der Art und Weise, wie er Geschwindigkeit zelebriert – durchaus dramatisch, aber nicht über-extrovertiert – immer noch Standards setzt.

Auch der offene oder als Targa teilweise offene Porsche 911, muss in der Leser-Gunst von auto motor und sport kaum Konkurrenten fürchten. Erste Plätze bei BEST CARS sind seit Jahrzehnten beinahe so selbstverständlich wie die sechs Zylinder im Heck. Als Cabrio bleibt

der Elfer ein Sportwagen für alle Gelegenheiten, nicht nur für die sonnigen.

Und wenn die Offenfahr-Saison maximal ausgenutzt werden soll, hat der Porsche-Kunde das Glück zum Targa greifen zu können. Seine feststehende Heckscheibe und der namensgebende Bügel beruhigen den Luftstrom, der beim Fahren ohne Dach durch das Interieur braust, was niedrigen Temperaturen in Frühjahr, Herbst und sogar im Winter die frostigen Reißzähne zieht.

Eine Klaviatur, auf der Porsche meisterhaft spielt, ist die der Sondermodelle, vielfach in limitierter Stückzahl. Meist sind sie an Heroen der Vergangenheit angelehnt, beispielsweise der 911 Dakar im Offroad-Ornat von 2022, der an die Rennsiege in der afrikanischen Wüste in den Jahren 1984 und 1986 erinnerte. Auch damit hält Porsche die Flamme der Begierde lebendig.

Text: Christian Bangemann

DURCH RAUM UND ZEIT

Ein Van soll vor allem Platz bieten und die alltäglichen Herausforderungen unaufgeregt meistern. Das kann der Hyundai Staria – und dazu sieht er auch noch cool aus.

Hyundai Staria Sieger Vans

Spacig Viel Platz in einer sehr coolen Verpackung. So auffällig wie der Staria aussieht, so praktisch ist er im täglichen Leben und komfortabel obendrein



Ein Van wie ein Showcar, optisch mit keinem Konkurrenten vergleichbar, aber dennoch voll alltagstauglich. Schon seit 2021 ist er bei uns auf dem Markt und in der Zeit kein bisschen gealtert. Zwei Schiebetüren, auf Wunsch elektrisch angetrieben, geben den Weg in den geräumigen Fond frei. Bis zu neun Personen können insgesamt an Bord (Serie). In den

höherwertigen Ausstattungslinien wird der Staria zum Siebensitzer.

Auf Reisen ist er mit viel Komfort gesegnet und großen Fensterflächen für alle Passagiere. Die erlauben es auch kleinen Mitfahrern, gut nach draußen zu schauen. Als Antrieb dient nun ein Benzin-Hybrid, mit angenehm günstigem Durchschnittsverbrauch: Laut WLTP-

Zyklus liegt der bei nur 7,6 l/100 km. Selbst beim Preis bleibt der Staria eher bescheiden (ab 49500 Euro).

Diese Mischung kommt bei der Leserwahl sehr gut an und führt deshalb erneut zum begehrten ersten Platz in der Importwertung der Vans.

Text: Christian Bangemann

SCHWEDEN-STARK

Volvo arbeitet an der Vision Zero, bei den Unfallopfern und auch beim CO₂-Ausstoß. Der elektrifizierte ES90 ist ein wichtiger und BEST CARS-prämierter Schritt auf diesem Weg.



Volvo ES90 Sieger Obere Mittelklasse

Elektrisch Volvo verabschiedet sich vom Verbrenner und setzt beim neuen ES90 auf elektrische Antriebe von 245 bis 500 kW und Reichweiten über 700 km. Das Design bleibt skandinavisch pur

In der oberen Mittelklasse sehen auto motor und sport-Leser gern einen Volvo vorn. Im vergangenen Jahr wählten sie den V90 auf die Eins, einen Kombi, der als typisch für die Schweden-Marke gelten darf. In diesem Jahr ist der elektrische ES90, eine strömungsgünstige Fließheck-Limousine, Sieger der Importwertung. Und tatsächlich, die E-Mobilität hat auch BEST CARS erobert. Wenn sie dann noch

so ansprechend skandinavisch verpackt ist und eine Reichweite von mehr als 700 km verspricht, wundert das nicht.

Neben großer Reichweite wünschen sich E-Mobilisten kurze Ladezeiten. Dem trägt der ES90 mit seiner 800-Volt-Technik und einer maximalen Ladeleistung von 350 kW am HPC-Lader Rechnung. 22 Minuten sollen ausreichen, um von zehn auf 80 Prozent aufzuladen. Soft-

ware-Updates lässt sich der große Volvo over-the-Air aufspielen, seinen Fahrer unterstützt er mit einer umfangreichen Assistenz-Phalanx, denn Sicherheit geht bei Volvo natürlich weiterhin vor. Früher dank Schweden-Stahl, heute auch dank Lidar, Radar, Kameras und Ultraschallsensoren für teilautonomes Fahren.

Text: Christian Bangemann

VW T-Roc

Sieger Kleine SUV/Crossover



Druckpunkt Der T-Roc trägt wieder Lenkradtasten; als Antrieb dienen dem Crossover in seiner leicht gewachsenen zweiten Generation ein Mild- und ein Vollhybrid

VOLKSWAGEN HOCH DREI

Mal wieder räumt VW bei BEST CARS kräftig ab, diesmal mit den Gewinner-Typen T-Roc, ID.Buzz und dem Polo, einem Bestseller seit seinem Debüt im Jahr 1975.

Es kann einem ganz schön schwindelig werden, wenn man sich die üppige SUV-Palette von VW ansieht: Taigo, T-Cross, T-Roc, Tiguan, Tayron und Touareg. Gut, dass die auto motor und sport-Leser den Überblick behalten und den T-Roc zu ihrem Liebling in der Gesamtwertung der kleinen SUV und Crossover küren. Dass es den T-Roc auch als Cabrio gibt, das freilich noch auf der ersten Generation basiert, ist dabei sicher kein Nachteil. Gegenüber Generation eins ist der aktuelle, 2025 auf den Markt gekommene T-Roc in allen Dimensionen gewachsen. Höhe und Breite haben nur marginal zugenommen, die Länge um immerhin zehn Zentimeter. Das spüren vor allem die Fondpassagiere, sie dürfen jetzt durchaus groß gewachsen sein.

Der Modellwechsel hat das Interieur des kleinen SUV spürbar aufgewertet, gepolsterte Oberflächen und Stoff sorgen für ein wohnliches Ambiente. Bedienelemente am Lenkrad erleichtern den Umgang mit dem SUV zusätzlich zum Zentraldisplay. An der Front blicken geschärfte LED-Scheinwerfer (Serie) in die Dunkelheit.

Das zweite Gewinner-Modell von VW, der ID.Buzz, bringt uns zu einem tiefen Griff ins Archiv. Er zitiert den von VW schon 1949 vorgestellten Typ 2, der immer Bulli genannt wurde, aber offiziell nie so heißen durfte. Erdacht als Aufbauhelfer für das in Trümmern liegende Europa, schwang er sich schon in seiner ersten Generation mit der charakterstarken eingepprägten Blechnase am Bug als "Samba-Bus" zum Lifestyle-Vehikel auf – Jahrzehnte, bevor dieser Begriff überhaupt erfunden wurde.

In dieser Version zweifarbig lackiert, war der Typ 2 der gedankliche Vater des ID.Buzz. Der trägt, wie früher, selbstbewusst ein großes Markenemblem vor sich her und ist ebenfalls in charmanter Zweifarbigkeit zu haben. Er blickt freundlich in die Welt, lässt sich in zwei Radständen (2,99 oder 3,24 Meter) und mit zwei oder drei Sitzreihen ordern.

Der ID.Buzz hat sich dabei als Stromer sehr deutlich von alten, boxernden Zöpfen und vier Zylindern im Heck verabschiedet. Sein E-Antrieb leistet mindestens 170 PS und hat, sehr traditionell, Hinterradantrieb. Erst die scharfen

Der Polo wird auch in seinem letzten Jahr mit einer BEST CARS-Trophäe geehrt – er ist halt ein richtig erwachsener Kleinwagen

GTX-Varianten sind traktionsbeflissene Allradler und mächtige 340 PS stark. Wir blicken ein letztes Mal auf den Ur-Bulli, der seine Reise in die Welt mit ganzen 24,5 PS begann. Hätte es die BEST CARS schon zu seiner Zeit gegeben, hätte er von den auto motor und sport-Lesern wohl auch damals schon einen Siegerpokal bekommen.

So wie der VW Polo, den wir schon wieder ganz oben auf dem Siegerpodest der Gesamtwertung Kleinwagen begrüßen dürfen. Letztes Jahr haben wir uns an gleicher Stelle gesehen und in den Jahren zuvor immer mal wieder. Er ist eben auch schon seit 1975 auf dem Markt, aktuell in der sechsten Generation. Gewachsen ist er mit jedem Modellwechsel, steht längst viel properer und mit 4,07 Metern Länge sogar größer da als frühere Golf-Modelle (Golf III: 4,02 m Länge). So ein Polo ist halt ein richtig erwachsener Kleinwagen, mit guten Anlagen zum Familienauto. Sitz- und Federungskomfort überzeugen, für seine Klasse fasst er eine ordentliche Portion Gepäck (maximal 1125 Liter) und er ist hochwertig eingerichtet.

Weil Generation Sechs uns bereits im Jahr 2017 mit ihrer Weltpremiere erfreute, verzichtet das Bedienkonzept auf zu touchlastige Auswüchse und stellt sich wohlthuend simpel und knopfplastig dar, ohne altmodisch zu wirken. Die Ablösung des Polo steht mit dem ID.Polo schon im Startblock, aber der alte Recke kommt bei den auto motor und sport-Lesern auch im Jahr 2026 so gut an, dass sie ihn mit einer BEST CARS-Trophäe ehren.

Text: Christian Bangemann



VW Polo

Sieger Kleinwagen

Variantenreich Den Polo gibt es zwar nur noch als Viertürer, aber nach wie vor mit einer breiten Antriebspalette von 80 PS in der Basis bis zum GTI mit 207 PS. Innen ist er hochwertig eingerichtet

Bunt Im Interieur greift der ID.Buzz die Farbigkeit der Karosserie auf. Schiebetüren öffnen den Fond, ein Vorteil in engen Parklücken. Als XL-Version auch mit dritter Sitzreihe und 25 cm mehr Außenlänge



VW ID.Buzz

Sieger Vans



VON HERZEN GUT

Schon häufig flogen die Herzen der auto motor und sport-Leser Alfa Romeo zu. In diesem Jahr so zahlreich, dass sich die Italiener über zwei erste BEST CARS-Plätze freuen dürfen.

Cuore Sportivo – der Slogan von Alfa Romeo macht deutlich, welche Rolle der italienischen Marke im großen Stellantis-Konzern zukommt. Alfa soll für den sportlichen Herzschlag, für den vor Freude leicht erhöhten Puls sorgen, wenn eines der Modelle mit dem Scudetto im Kühlergrill vorfährt.

Bei BEST CARS hat es in diesem Jahr mal wieder geklappt. So gut sogar, dass die begehrten Auszeichnungen in der Importwertung Kompakte SUV und

Mittelklasse an die sportliche Stellantis-Tochter gehen.

Der Tonale ist erst der zweite SUV von Alfa Romeo, und er ist gleichzeitig das erste teilelektrifizierte Modell der Marke. Es gibt ihn mit Mild- und Plug-in-Hybrid (174 und 268 PS), aber auch mit einem 130-PS-Diesel. Wer Allrad will, muss zum Plug-in-Hybriden (ab 52300 Euro) greifen. Mit seiner hohen Systemleistung passt er gut zum geräumigen und dynamisch abgestimmten SUV.

Sportliche Limousinen gehören seit eh und je zu Alfa. Begonnen hat alles 1962 mit der ersten Giulia, die familientauglich war, aber keine Familienkutsche. Ganz in dieser Tradition steht auch das aktuelle Modell. Es spricht mit Fahrer-orientiertem Cockpit, Sitzen mit starkem Seitenhalt und direkter Lenkung alle an, die gerne und engagiert fahren – und taugt dennoch als Familien-Modell.

Text: Christian Bangemann

Fotos: Hersteller, Achim Hartmann



Alfa Romeo Tonale Sieger Kompakte SUV*



Klassisch Luftausströmer und (digitale) Rundinstrumente sind Zitate aus der Alfa-Historie. Der Tonale gehört seit 2022 zur Familie mit dem Cuore Sportivo

Alfa Romeo Giulia Sieger Mittelklasse



Evergreen Eine Giulia gehört einfach ins Alfa Romeo-Modellprogramm. Das Urmodell war Vorreiter bei den sportlichen Limousinen – eine Rolle, die die Giulia auch heute beherrscht

* und Geländewagen

**sport
auto** AWARD 2026

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

JETZT SCHNELL DIE SPORTLICHSTEN AUTOS 2026 WÄHLEN
UND MIT ETWAS GLÜCK EINEN **SEAT IBIZA FR**
FÜR 6 MONATE KOSTENLOS FAHREN.*



*Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Ausgeschlossen sind Kosten für die Betankung des Fahrzeuges. Der Gewinner des Fahrzeuges muss die Überlassungsbedingungen der CUPRA SEAT Deutschland GmbH mit seiner Unterschrift akzeptieren, um den Gewinn einzulösen. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.



Teilnahmemöglichkeit und -bedingungen im aktuellen Heft.
Jetzt im Handel oder hier bestellen: sportauto.de/award2026



500 E-MOTIONAL

Ein kleiner Italiener gewinnt die Klasse der Mini Cars, dazu noch ein E-Auto. Der Abarth 500e beweist, wie freudvoll Elektromodelle sein können.

Fotos: Hersteller



Reduziert Das Interieur und die Bedienung lenken nicht über Gebühr vom Fahren ab. Nur echt mit Skorpion: ein Abarth



Der Abarth 500e lässt alle Mini Cars im BEST CARS-Rückspiegel verschwinden. Nicht nur in der Importwertung, nein, in der Gesamtwertung. Sein fröhlich-frecher LED-Scheinwerfer-Augenaufschlag bezirzte die auto motor und sport-Leser offensichtlich vollumfänglich. Dass er nicht nur als Zweitürer, sondern auch mit einem sehr großen Faltschiebedach geordert werden kann, hat ihm bei der Wahl sicher zusätzliche Stimmen gesichert.

Der Abarth 500e ist bekanntermaßen ein Ableger des Fiat 500e, der bereits seit 2020 elektrisch durch Europas Metropolen wuselt, aktuell mit 70 oder 87 kW starken E-Maschinen. Aber das ist nicht das Leistungsniveau, das wir mit dem Namen Abarth verbinden. Karl "Carlo" Abarth war in den 1960er und 1970er Jahren als legendärer Motoren-Flüsterer bekannt, der unzähligen italienischen Kleinwagen zu nie gekannter Spritzigkeit und zu einer Menge Rennsiegen verhol-

fen hat. Fiat hat sich dem Erbe Abarths schon vor vielen Jahren angenommen und adelt mit seinem Namen besonders kraftvolle Derivate aktueller Modelle. So auch beim Abarth 500e.

Mit 114 kW oder 155 PS fällt es ihm leicht, vorneweg durch die S-Kurven zu wuseln. Mit gut 1400 Kilogramm ist er für ein E-Auto nicht zu schwer und lässt sich agil, fast leichtfüßig bewegen. E-Mobilität ist nicht emotional? Wer das immer noch glaubt, sollte sich einen Abarth 500e schnappen und die jeweilige Hausstrecke ins Visier nehmen. Sie werden mit einem breiten Grinsen wieder aussteigen. Und womöglich ihren Ohren nicht trauen. Denn der Abarth tönt wie ein angriffslustiger, drehfreudiger Benziner, nicht säuselig wie viele andere Stromer. Ein Soundgenerator verhilft ihm zum überraschenden akustischen Auftritt. Das klingt für sie zu halbstark? Dann einfach ins Menü und unter Elektro-Fahrzeug/ Externer Sound abschalten. Dann säuselt

Abarth 500e Sieger Mini Cars

auch dieser Abarth, auch wenn Carlo das nicht verstanden hätte. Für ihn mussten seine Autos laut und unbequem sein. Denn, so seine Devise, das hält den Fahrer wach und allzeit bereit für den nächsten Bremspunkt, das nächste Herausbeschleunigen aus der Kurve, vorbei an den Konkurrenten.

Zum Glück hat Fiat diese Haltung für die aktuellen Abarth-Modelle nicht übernommen. Karger Rennwagen-Charme, nein, den findet man im flotten Stromer nicht. Stattdessen ein hochwertig wirkendes Interieur und eine Reihe fortschrittlicher Assistenzsysteme, die sogar automatisiertes Fahren nach Level 2 möglich machen.

Bleibt die Frage, ob man sich in einem Abarth die grundsätzlich spaßige Fahraufgabe wirklich abnehmen lassen will, wenn der Soundgenerator freudig trötet. Zum Sprung auf das BEST CARS-Siebertreppchen haben die Leser den Abarth 500 E jedenfalls eigenhändig geführt.

Text: Christian Bangemann



Knuffig Retro darf schon sein, wenn das Design so gelungen ist wie beim Abarth 500e. Und sein Platzangebot ist auch nicht so übel

BRITISH EMPOWER

In der Luxusklasse hat mal wieder ein Brite den feinmaschigen Kühlergrill vorn. Nicht zum ersten Mal siegt hier der Bentley Continental GT.

Am obersten Ende der automobilen Nahrungskette begeistert Bentley, edler Ableger des VW-Konzerns, die Auto-Enthusiasten weltweit und natürlich auch die auto motor und sport-Leser, die den Continental GT zum Importsieger der Luxusklasse küren.

Acht Zylinder und vier Liter Hubraum, das hat eben sehr viel Schönes. Darum gewinnt das feine Coupé in diesem Jahr seine Klasse nicht zum

ersten Mal, schon im letzten Jahr stand es auf dem Podest ganz oben. Die Bentley-Britten verstehen sich einfach darauf, Noblesse, Tradition und Kraft ins richtige Verhältnis zu setzen.

Am Firmensitz in Crewe legt Bentley größtes Augenmerk auf Qualität und handwerklich sauberes Arbeiten. Wären die Bauteile kleiner, könnte man glauben, in einer Uhrenmanufaktur zu Besuch zu sein.

Es überrascht uns nicht, dass die 782-PS-Power-Version des Continental den Zusatz "Speed" im Namen trägt: 335 km/h Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen diesen Suffix ganz sicher. Der Allradantrieb sorgt auch bei 1000 Nm Drehmoment für angemessene Traktion. Superlative wie diese kommen bei den BEST CARS offensichtlich gut an.

Text: Christian Bangemann

Bentley Continental GT Sieger Luxusklasse

Kraftvoll Ein Gran Turismo feinsten Wassers ist der Bentley Continental GT. Sein Vierliter-V8-Motor schwingt sich bis zu 782 PS auf



ALPINE - C'EST SI BON

Im achten Jahr auf dem Markt und immer noch gut – oder bon, wie unsere französischen Freunde sagen würden – für einen ersten Platz bei BEST CARS, die Alpine A110.

Alpine A110 Sieger Sportwagen



Dynamisch Wenig Gewicht optimal verteilt, dazu ein verbindliches Fahrwerk, kombiniert mit einer feinfühliglen Lenkung – diese Mischung muss ja eine herausragende Fahrmaschine ergeben

Ein leichtes Auto zu bauen kann so verdammt schwer sein: Sicherheits- und Komfortsysteme, regulatorische Anforderungen und sehr spezielle Kundenwünsche, all das bringt viele Kilos in unsere Autos und sorgt nur allzu oft für ein eher betuliches als beschwingtes Fahrverhalten. Die Alpine ist anders.

Zwischen all den übergroßen und überpotenten Supersportlern, sticht die

A110 bereits seit 2018 heraus. Mit Mittelmotor und Heckantrieb, maximal 1200 kg schwer. Das Handling: ein Traum, und sogar ein bisschen Komfort ist mit an Bord. Auf Platz eins in der Sportwagen-Importwertung steht die 110 ganz genau richtig und keineswegs zum ersten Mal.

Was uns wieder einmal zeigt, dass ein Auto nicht allen gefallen muss, sondern den Richtigen, in diesem Fall den auto

motor und sport-Lesern. Sie schätzen das Konzept, mit dem kleinen, aber keineswegs schwächlichen Vierzylinder direkt hinter den Ohrläppchen des Fahrers und der kompromisslosen Auslegung als Fahrmaschine. (Fast) kein Kofferraum? Verzeihlich – die Alpine ist ja ein Sport-, kein Reisewagen.

Text: Christian Bangemann

FUNFACTS

Im enormen Datenfundus der **BEST CARS-UMFRAGEN** verbergen sich nach mittlerweile 50 Jahren zahlreiche interessante und überraschende Erkenntnisse. 2026 haben insgesamt 94 911 Leser abgestimmt.

29

SIEGE FÜR DEN POLO

Mit 33 Awards für den Golf hat VW einen starken Serien-Champion im Programm, der allerdings in den letzten sechs Jahren den ersten Platz verpasst hat. Kein Grund zur Trauer, denn es gibt ja noch den **VW Polo** – der hat die Kleinwagenklasse mittlerweile 29 Mal dominiert und holt mit großen Schritten zum großen Bruder auf

Tolle Entwicklung:
Mit zwei mal drei Siegen in
Folge ist Skoda die
beliebteste Importmarke

1800 PS

*Wieder ist der **Bugatti Tourbillon** der stärkste Sportwagen in der Umfrage. In der Importwertung belegt er den fünften Platz. Klarer Sieger ist die viel zierlichere Alpine – mit einem Sechstel der Leistung*

Beständigkeit zahlt sich aus: Mercedes schickt sein Top-Modell schon seit 1977 ins Rennen um die Lesergunst. Seither stand die S-Klasse immerhin 34-mal ganz oben in ihrer Kategorie

1985

Erstmals gewinnt ein Importauto einen Gesamtsieg, nämlich in der Kategorie der Kleinwagen. Es ist der **Peugeot 205**, der seinen Titel noch viermal verteidigen wird

60 : 480

Im Jahr 1976 hatten die Leser die Wahl aus sechs Kategorien, in denen 60 **Modelle** verortet waren. Seither sind die Zahlen förmlich explodiert: 2026 waren es 480 Modelle in 13 Kategorien. Und noch etwas ist kräftig gestiegen – die Zahl der reinen Elektro-Autos liegt mittlerweile bei 181

Oldies but Goldies – es gewinnen nicht nur brandneue Modelle: Die Giulia von Alfa Romeo startete im Jahr 2016, der Mazda MX-5 schon 2015 und der VW Polo ist Jahrgang 2017

2014

Dass bei den BEST CARS alles mit rechten Dingen zugeht, davon durften Sie immer schon ausgehen. Seit 2014 lassen wir uns unsere Wahlergebnisse zudem **notariell beglaubigen**

1100 kg

*Mit nur rund 1100 Kilogramm Leergewicht ist die **Alpine A110** das Leichtgewicht unter den BEST CARS-Siegern. Da ist der Range Rover ein ganz anderes Kaliber: Er drückt in der Langversion mit gut 2,8 Tonnen auf die Waage*

2015

Mazda stellt im Herbst die vierte **MX-5**-Generation (ND) vor und der Roadster gewinnt die Klasse der Importcabrios aus dem Stand. Neun Siege sind es für das älteste 2026er-Siegermodell seither geworden. Nur im letzten Jahr wurde er vom Aston Martin DB 12 Volante auf Platz zwei verdrängt

50 Jahre sind seit dem Startjahr von BEST CARS vergangen, als die Leserwahl noch unter dem Namen "Die Besten Autos der Welt" firmierte. Seither stimmten die Leserinnen und Leser tatkräftig ab, mehr als **5,1 Millionen Mal** insgesamt

68

SIEGE FÜR DEN 911

50 Jahre Leserwahl von auto motor und sport und knapp 70 Siege für den **Porsche 911**, wie das zusammenpasst? Nun, er tritt als Coupé bei den Sportwagen und als Cabrio/Targa außerdem bei den Cabrios an. Darum blickt der Elfer auf viele Jahre mit Doppelsiegen zurück. Mehr Auszeichnungen hat kein anderes Modell vorzuweisen

FESTIVAL-SPIRIT

Zum 50. Jubiläum von BEST CARS bringt auto motor und sport die strahlenden Siegermodelle direkt zu den Fans. Freuen Sie sich auf eine faszinierende Mobilitäts-Ausstellung mit großartigen Mitmach-Aktionen im Stuttgarter Dorotheenquartier.



Bild KI-generiert

Ein runder Geburtstag verlangt nach einem außergewöhnlichen Rahmen. Bereits seit fünf Jahrzehnten küren die Leserinnen und Leser von auto motor und sport ihre Traumwagen und Branchen-Favoriten. Die Redaktion feiert dies mit einem mehrtägigen Eventkonzept – der BEST CARS EXPO 2026.

Der Startschuss hierzu fällt am 10. Juni, nachdem im prachtvollen Weißen Saal des Neuen Schlosses die begehrten Awards feierlich an die Gewinner übergeben wurden. Dann öffnet nachmittags

die BEST CARS EXPO im Stuttgarter Dorotheenquartier (DOQU) ihre Pforten – ein Highlight für Autoenthusiasten und die ganze Familie.

Bis einschließlich Samstag, den 13. Juni, verwandelt sich das elegant gestaltete Viertel in einen riesigen, frei zugänglichen Showroom, in dem alle Gewinnermodelle der Jubiläums-Leserwahl aus nächster Nähe bestaunt werden können. Dass dieses automobile Fest ausgerechnet hier stattfindet, ist kein Zufall. Breuninger und das DOQU

fungieren als stolze Gastgeber und bieten mit ihrer einzigartigen Atmosphäre die perfekte Kulisse.

Der heutige Warenhauskonzern wurde 1881 von Eduard Breuninger gegründet und zählt heute zu den führenden Omnichannel-Department Stores in Europa. Demzufolge feiert Breuninger in Stuttgart auch ein Jubiläum: Bereits seit 145 Jahren setzt Breuninger mit einer exklusiven Auswahl an internationalen Designermarken und ausgesuchten Newcomer Brands hohe Maßstäbe in den

Bereichen Fashion, Beauty und Lifestyle. Design und Innovation verbindet die Welten der automobilen Spitzenklasse und gehobener Einkaufserlebnisse.

Um noch tiefer in die Details der ausgestellten Modelle einzutauchen, bietet auto motor und sport exklusive BEST CARS-Touren an. In Begleitung eines Redakteurs können sich interessierte Besucher an den vier Tagen in Gruppen durch die große Fahrzeugausstellung im DOQU führen lassen. Die Dauer dieser Touren beträgt rund 60 Minuten. Wer dabei sein möchte, kann sich unkompliziert vor Ort am MPS-Infopoint anmelden, der gleichzeitig auch als Treffpunkt für die Rundgänge dient.

Daneben wartet ein vielseitiges Rahmenprogramm auf die Besucher, das Automobilkultur, Genuss und Bewegung vereint. Für reichlich passenden Lesestoff sorgt etwa der Motorbuch Verlag, der mit einem kultigen Porsche-Bulli als stillosem mobilen Verkaufsstand vor Ort vertreten ist. Wer zwischendurch eine kleine Auszeit sucht, ist am Stand von Burgenland Tourismus herzlich zu einer entspannten Weinverkostung eingeladen.

Wer es sportlich mag, kommt bei unserer Schwesterzeitschrift Runner's World voll auf seine Kosten: Hier startet der „Open Run Club“ unter der Leitung von Chefredakteur Martin Grüning. Ein perfektes Angebot für alle, die das Stuttgarter Flair im Laufschrift genießen wollen. Der Treffpunkt ist direkt an der Veranstaltungsbühne, und jeder, der Lust hat, kann spontan mitlaufen.

Egal, ob Sie autobeegeistert, Fashion-Fan oder Laufenthusiast sind – Die BEST CARS EXPO im Stuttgarter Dorotheenquartier bietet Ihnen an vier Tagen ein besonderes Erlebnis für die ganze Familie. Feiern Sie mit uns 50 Jahre automobiler Spitzenklasse – wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Text: Carina Belluomo



Detaillierte Informationen zum Programmablauf finden Sie auf unserer Event-Homepage über den QR-Code

Die BEST CARS EXPO bietet an vier Tagen ein vielseitiges Programm für Auto-Enthusiasten und die ganze Familie

Probieren und informieren
Weinverkostung und Urlaubstipps bei Burgenland Tourismus

Rahmenprogramm

Diese Highlights bietet die BEST CARS EXPO vom 10. bis einschließlich 13. Juni 2026 im Dorotheenquartier Stuttgart.*

- **BEST CARS-Tour** Führungen durch die Fahrzeugausstellung mit Redakteuren
- **Motorbuch Verlag** – Verkaufsstand mit Porsche-Bulli am Porsche-Brandstore
- **Redaktion MOTORRAD** – Rennstrecken-Eindrücke auf dem Motorrad via VR-Brille
- **Open Run Club** durch Stuttgart mit Runner's World-Chefredakteur Martin Grüning
- **Fahrsimulator** im Breuninger Land, täglich am MAC-Store – messen Sie sich gegen Rennfahrer
- **Burgenland Tourismus** – Weinverkostung und Infostand zur Urlaubsregion
- **Suzuki** – Verlosungsaktion. Zu gewinnen: ein Suzuki e Vitara und eine Suzuki GSX-8S
- **Radiosender 107.7** – Musikalisches Begleitprogramm am Eröffnungstag der Expo
- **Verleger-Schatz** – der goldfarbene Porsche 911 Turbo des Verlagsgründers Paul Pietsch als Teil der BEST CARS Expo
- **Initiative Pro Führerschein** – Ausbildung vor Ort am Fahrsimulator kennenlernen
- **Jigger & Spoon** – Mobiler Verkaufsstand der beliebten Szenebar mit exquisiten Cocktails

*Kurzfristige Änderungen vorbehalten. Bitte checken Sie online das aktuelle Programm, siehe QR-Code.



Open Run Club Gemeinsam mit Runner's World-Chefredakteur Martin Grüning geht es bei der BEST CARS EXPO auf einen Lauf quer durch die Stuttgarter Innenstadt. Gestartet wird im Dorotheenquartier – jeder darf mitlaufen!

Fotos: Breuninger, Burgenland/Heiko Mandl, MAC, Hans-Dieter Seufert

BURGENLAND TOURISMUS

Das Burgenland stärkt die Veranstaltung mit einem eigenen Auftritt auf der BEST CARS EXPO im Stuttgarter Dorotheenquartier sowie mit einem attraktiven Gewinnspiel.



Mitmachen und gewinnen!
Über den QR-Code gelangen Sie direkt zur Teilnahmemaske des Reise-Gewinnspiels

Als Partner von auto motor und sport bringt Burgenland Tourismus ein Stück pannonisches Lebensgefühl zur BEST CARS EXPO. Vom 10. bis 13. Juni 2026 heißt es: vorbeikommen, probieren und inspirieren lassen.

Am Burgenland-Stand erwartet Besucher nicht nur Urlaubsvorfreude, sondern auch Weinverkostungen, die Lust auf mehr machen. Nicht umsonst gilt das Burgenland als die Wiege des österreichischen Weins. Hier zeigt sich, warum die Region unter Kennern längst Kultstatus genießt.

Doch das Burgenland kann weit mehr als ausgezeichnete Tropfen. Zwischen dem Neusiedler-

See, der faszinierenden Steppenlandschaft des Seewinkels, sanften Weinbergen im Blaufränkischland und ursprünglichen Flusslandschaften des Südburgenlands wartet eine Region, die überrascht.

Die Gegend lockt mit 300 Sonnentagen pro Jahr und ist ein absoluter Geheimtipp in Österreich. Deshalb kommen hier auch Radfahrer auf ihre Kosten: Über 3300 Kilometer Radwege führen durch idyllische Weinorte, Naturparks und entlang spektakulärer Panoramen. Lust auf mehr bekommen? Eine fünftägige Tour durchs Burgenland, die die Redaktion bereits für Sie getestet hat, gibt es auch zu gewinnen (siehe QR-Code links).



Am Stand von Burgenland Tourismus finden an allen Ausstellungstagen Weinverkostungen statt. Großartige Reisetipps gibt's dazu

MAC JEANS

Als langjähriger Partner von auto motor und sport ist MAC auch bei BEST CARS mit am Start. Zur EXPO spendiert der Hosenspezialist eine Car Challenge der besonderen Art.



Drei Ikonen
Ex-Formel 1-Pilot **Markus Winkelhock**, Rallye-Weltmeister **Walter Röhrl** und der Newcomer **Valentin Kluss** (v.l.)

Die Affinität zum Automobil ist beim Jeans-Spezialisten MAC kein Zufall. Eng verbunden mit Hersteller Alois Ruf und seiner Familie in Pfaffenhäusern, arbeitet das Unternehmen unter der Leitung der geschäftsführenden Gesellschafterin Eveline Schönleber bereits seit vielen Jahren erfolgreich mit auto motor und sport zusammen. Ein Resultat dieser Kooperation sind die „Ultimate Driver Pants“, die auf Basis einer Leserumfrage exakt auf die Bedürfnisse von Autofahrern zugeschnitten wurden. Diese Erfolgsgeschichte wird nun bei BEST CARS fortgesetzt.

MAC teilt mit dem Motorsport eine klare Wertedefinition: Haltung, Mut und Ausdauer. Diese

Tugenden verkörpern auch die drei Ausnahmeikonen der aktuellen MAC-Kampagne, die drei Generationen vereint: Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, Ex-Formel-1-Pilot Markus Winkelhock und Nachwuchstalent Valentin Kluss.

Während der BEST CARS EXPO wartet auf die Besucher daher ein Highlight: Direkt am MAC-Store im Breuninger Land steht ein professioneller Fahrsimulator bereit. Hier haben Motorsport-Fans die einmalige Gelegenheit, im Rennsitz Platz zu nehmen und auf Zeitenjagd zu gehen. Die große Herausforderung: die Bestzeit-Runden von Röhrl, Winkelhock und Kluss knacken!

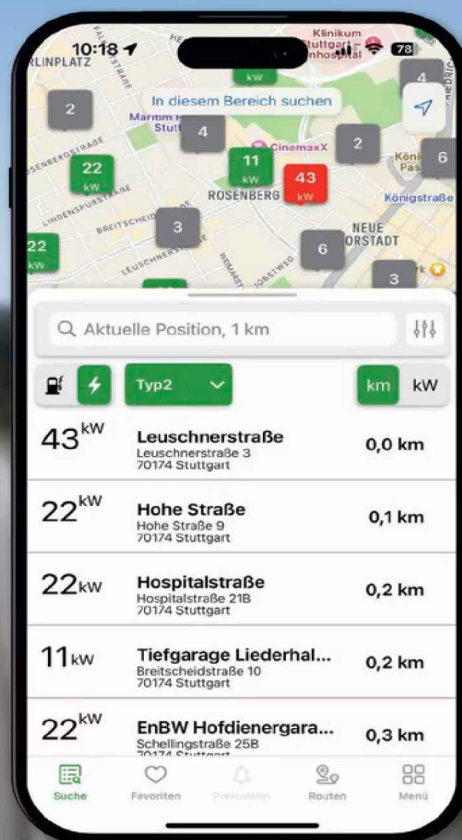
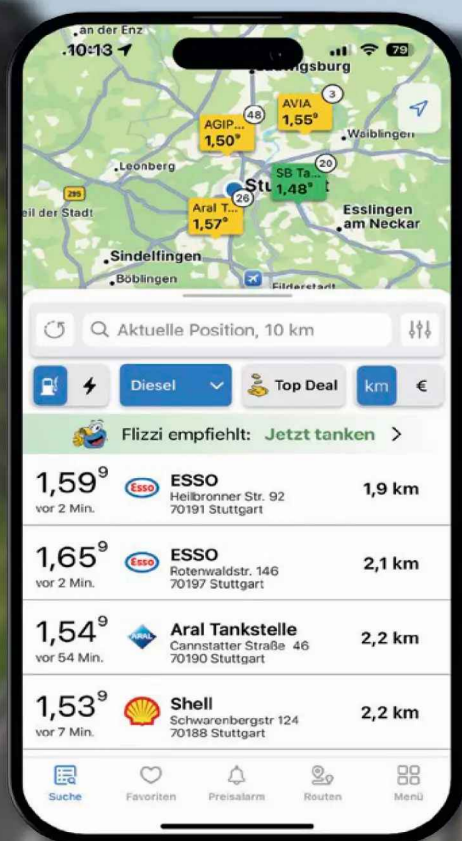


mehr-tanken

und clever sparen

- + Aktuelle Spritpreise
- + Günstigste Tankstelle finden
- + Tanken entlang einer Route

mehr-tanken



mehr-laden

- + Optimale Ladesäule finden
- + Kosten für deine Ladung berechnen
- + Ladestops entlang einer Route planen



Jetzt die **mehr-tanken App** herunterladen und sparen

powered by



NICHOLAS OFCZAREK IN

So einen Naturgenuss spielt's nur da!

**JETZT GLEICH
SERENGETI-FEELING
BUCHEN**

AB € 127,-



UND MIT DEM
CODE **BEST CARS**
GRATIS VERKOSTUNG*
SICHERN!



burgenland
die sonnenseite österreichs

* Gratis Verkostung von regionalen Schmankerln und Weinen im my.burgenland Shop im Designer Outlet Parndorf.
Gültig für Buchungen über myburgenland.travel bis 31.08.2026 bei Verwendung des Codes BEST CARS.