TOP automobile

Koblenz | Mayen | Andernach | Neuwied | Westerwald | Ahrtal | Rhein-Mosel-Lahn

Edition 01/2023 | 5. Jahrgang | www.top-automobile.com

Ford
Autohaus Foerster GmbH
FordStore Foerster
Franz-Weis-Str. 1-3 · 56073 Koblenz
info@ford-foerster.de
www.ford-foerster.de
Telefon: 0261-44011-0

automedien.de
print | online | digital

DER NEUE RANGE ROVER SPORT

THROUGH HELL AND HIGH WATER

Der neue Range Rover Sport hat alles, was Sie brauchen, um jede Herausforderung zu bewältigen. Die adaptive Offroad-Geschwindigkeitsregelung – eine Weltneuheit – erkennt die Geländebedingungen und passt Ihre Geschwindigkeit für optimale Traktion und Kontrolle an. Adaptive Dynamics minimiert unerwünschte Karosseriebewegungen, indem es das Fahrzeug bis zu 500-mal pro Sekunde überprüft und abstimmt. So können Sie auch an den spannendsten Orten immer entspannt bleiben.

Vereinbaren Sie jetzt Ihre Probefahrt.

British Premium Cars GmbH
In den Sieben Morgen 2, 56077 Koblenz
Tel.: 0261-962470, E-Mail: info@british-premium-cars.de

editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Die Automobilwelt ist im Umbruch. Das bekommt man nicht nur in den Nachrichten tagtäglich aufs Neue präsentiert - nein, gerade beim Zusammenstellen des Inhaltsverzeichnisses dieser Ausgabe wird es einem so richtig bewußt.

Man geht die Liste mit den Fahrzeugtests- und Neuvorstellungen durch, kontrolliert die Seitenplatzierungen und stellt fest, dass von 24 Modellen 17 Stück entweder mit Elektrounterstützung oder komplett rein elektrisch unterwegs sind.

Sicher, die Infrastruktur in Bezug auf Lademöglichkeiten verbessert sich jeden Tag, wir persönlich hatten bei unseren Testfahrten nie Wartezeiten an Ladesäulen oder ähnliche Engpässe. Wenn aber die Zulassungen bei der E-Mobilität weiter so zunehmen, wird es sicher in absehbarer Zeit enger an den Powercharger und erst recht bei den erforderlichen Energielieferungen.

Im Alltag bereiten die Stromer schon eine Menge Spaß, sofern Reichweite und Ladegeschwindigkeit passen. Da sind uns Südkoreaner und Chinesen mittlerweile ein gutes Stück voraus. Doch nicht nur was die Technik betrifft, auch bei Qualität und Preisgestaltung machen sie uns einiges vor, wie es Genesis und MG beweisen.

Doch zum Glück gibt es noch genügend konventionelle Verbrenner, die für Spaß hinterm Volant sorgen, etwa der unscheinbare VW Golf R Variant.

Die Briten haben sich vermutlich mit ihrem Brexit keinen Gefallen getan, dafür entschädigen sie uns mit hubraum- und leistungsstarken Fahrzeugen wie beispielsweise dem Bentley Silver Spur V8S, der mit Sicherheit eines der perfektesten Autos auf diesem Planeten ist. Ebenso lassen Aston Martin Vantage und McLaren 750S das Herzkammervolumen eines jeden Sportwagenliebhabers auf deren 4-Liter-Hubrauminhalt ansteigen. Ähnlich der neue Range Rover, bei dem die Verbrennertage jedoch gezählt sind. Leider spielen sie finanziell in einer anderen Liga, aber es ist doch schön, dass es sie noch gibt...

Viel Spaß beim Lesen und beim Autofahren...

Guido Strauß
Chefredakteur & Herausgeber

Zu Gast bei der Premiere der neuen Opel GSe-Modelle in Malaga mit dem Manta GSe und Motorsportlegende und Opel-Repräsentant Jockel Winkelhock (rechts).

i.e. Supercars
EXCELLENCE IS NOT ENOUGH.

PREMIUM TRACKDAY
OPEN PITLANE
Nürburgring Nordschleife
27th of July 2023
Spa Francorchamps
10th and 11th of September 2023
and
Spa Francorchamps
10th and 11th of November 2023
SICHERE DIR UNSEREN TECHNISCHEN SUPPORT
ie-Supercars GmbH
Nürburger Straße 23
53518 Herschbroich
Tel.: +49 2691-519 9921
info@ie-supercars.de
www.ie-supercars.de

Lang lebe der Verbrenner!

Allen Klimaklebern zum Trotz beweist McLaren erneut, daß man keinen Superkleber benötigt, um auf dem Asphalt richtig gut zu haften!

Wenn Du denkst es geht nicht mehr, kommt von McLaren eine stärkeres Modell daher...

Mit dem McLaren 720S setzten die Engländer sowohl mit der Coupé- wie auch der Spider-Variante eine Benchmark im Supersportwagensektor. Dessen Fahrdynamik und Leistungsentfaltung zu toppen, erschien schwierig, gar unmöglich. Doch der neue 750S zeigt, dass die Grenzen noch lange nicht erreicht sind.

Er ist der leichteste und gleichzeitig leistungsstärkste Serien-McLaren, mit einem in seinem Segment führenden Leistungsgewicht von 587 PS pro Tonne (Coupé, bei leichtestem Trockengewicht) - ein Vorteil von 22 PS gegenüber seinem nächsten Konkurrenten.

Traditionell mit Hinterradantrieb und V8-Motor versehen, hebt der neue Supersportwagen die herausragenden Eigenschaften des berühmten 720S auf ein neues Niveau.

Nach einer sorgfältigen Analyse des Vorgängermodells wurden rund 30 % der Komponenten neu entwickelt oder geändert, wodurch der 750S leistungsstärker, leichter, schneller und noch aufregender ist.

Die Kohlefaser-Monocoque-Konstruktion ist das Herzstück des niedrigen Fahrzeuggewichts - der 750S ist 30 kg leichter als der 720S (DIN) und wiegt mit einem Trockengewicht von nur 1.277 kg bemerkenswerte 193 kg weniger als sein nächster Konkurrent

Rennsitze mit Kohlefaserverkleidung und die leichtesten Räder, die jemals serienmäßig in einem McLaren verbaut wurden, das sind unter anderem die Merkmale, die zur Gewichtsreduzierung beitragen. Die obere Struktur aus Kohlefaser und das Retractable Hard Top (RHT) aus Verbundwerkstoff tragen dazu bei, dass der Spider nur 49 kg schwerer als das Coupé ist.

Der 4,0-Liter-V8-Benzinmotor mit Doppelturboaufladung leistet jetzt 750 PS und 800 Nm; das 7-Gang-Getriebe mit überarbeiteten Übersetzungen optimiert die Beschleunigung, in der Zusammenarbeit sorgen sie für erstaunliche Leistungswerte: 0-100km/h in 2,8 Sekunden; 0-200km/h in 7,2 Sekunden (Spider 7,3 Sekunden) - schneller als sein nächster Konkurrent. Der vom McLaren P1 inspirierte mittige Auspuff liefert dazu passend ein neues, unverwechselbares Crescendo.

Für die perfekt beherrschbare Starßenlage sorgen erhöhter Abtrieb und noch bessere aerodynamische Balance als beim 720S.

Die Haptik im neuen Innenraum ist noch stärker auf den Fahrer ausgerichtet und setzt neue Maßstäbe bei der Bedienung der Anzeigen und Bedienelemente. Das neue fahrerzentrierte, an der Lenksäule montierte Instrumentendisplay, das von Wippschaltern zur Steuerung der Active Dynamic-Einstellungen bedient wird, ist eine Innovation von McLaren, die es ermöglicht, Fahrwerks- und Antriebsmodi mit den Händen am Lenkrad zu ändern. Somit bleibt der Fokus auf Strecke und Fahraktivität.

Für weiteren Fahrspaß sorgt die exklusive neue McLaren Control Launcher (MCL)-Funktion, die es dem Fahrer ermöglicht, eine bevorzugte Kombination von Aerodynamik-, Handling-, Antriebsstrang- und Getriebeeinstellungen zu speichern und per Knopfdruck wieder aufzurufen.

Auch die neueste Generation von McLarens hochgelobter hydraulisch gekoppelter Aufhängung - PCC III - debütiert im 750S. Sie verfügt über eine maßgeschneiderte Speicherabstimmung, neue leichte Federn und Dämpfer sowie eine überarbeitete Geometrie und liefert noch mehr Agilität, Gefühl und Rückmeldung. Passend dazu wurde die unverwechselbare McLaren-Lenkung mit elektrohydraulischer Unterstützung durch eine schnellere Lenkübersetzung geschärft; eine neue Servopumpe sorgt für mehr Raffinesse. Und ein neues Upgrade für die Rennstreckenbremse, das Keramikscheiben und Monoblock-Bremssättel kombiniert abgeleitet vom McLaren Senna-System mit einem neuen Bremskraftverstärker und einer neuen Unterdruckpumpe.

Ein neues, mit einem einzigen Knopf zu bedienendes Fahrzeugliftsystem hebt die Fahrzeugfront in nur vier Sekunden an - weniger als die Hälfte der Zeit seines Vorgängers und schneller als jeder andere McLaren.

Ebenfalls neu: ein verlängerter Frontsplitter, schmalere Lufteinlässe, neue Belüftungsöffnungen an den hinteren Radkästen, verlängerter aktiver Heckflügel aus Kohlefaser und neue Stoßfänger vorne und hinten.

Die Gestaltungsmöglichkeiten des TechLux- und Performance-Innenraums bieten Vollnappaleder oder Alcantara und Nappaleder Materialien - die hochwertigen Innenraum Gestaltungsoptionen, beinhalten beispielsweise Super-Lightweight Carbon Fibre Racing Seats und ein neues Bowers & Wilkins Premium Audiosystem.

Offizielle Preise liegen noch nicht vor, dürften aber bei ca. 330.000 Euro beginnen. Bestellbar ist der neue McLaren 750S jedoch bereits ab sofort.

Fotos: McLaren

22
Elegante britische Fahrmaschine mit einem Herz aus Affalterbach: Der Aston Martin Vantage V8.

McLaren 750 S 4
Ford Explorer Electric 8
Jeep Conceptcars 12
Kia XCeed 20
Kia Niro EV 20
Aston Martin Vantage V8 22

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Ralliart 26

Suzuki Vitara Hybrid 28
Ford Courier Electric 30
Jaguar I-PACE 32
MG Marvel 34
Range Rover D350 Autobiography 36

48
Das Auto in Perfektion: der Bentley Flying Spur.

40
Kein Comic-Held und trotzdem super? MG Marvel.

44
Die elektrische Alternative zum VW Tiguan lautet ID.4 - und auch er überzeugt mit gutem Raumangebot.

Nissan Qashqai e-Power 40

Genesis G80 Electrified 42
Volvo C40 Recharge 46
Bentley Flying Spur V8S 48
Genesis GV60 52
Opel Grandland GSe 56
Opel Zafira e-Life 58
VW ID.4 60
VW Golf R Variant 62
Subaru Forester e-Boxer 64

Automobil-News:

Honda Civic Type R | Lego Peugeot 9X8 10
Ford Mustang 15
Volvo EX30 | Mitsubishi Colt 16
Dodge RAM 1500 EV 17
Bugatti Bolide 18
Maxus T90 EV 19
Vorschau/Impressum 66

56
Opel Grandland GSe - der Sport-SUV.

62
Sehens- und lesenswerte Buchtipps für Nostalgiker.

DER ELEKTRISCHE VORREITER

Anfang April hat Ford in Köln den vollelektrischen Explorer vorgestellt. In dem komplett neu entwickelten Crossover-Modell, das ab dem dritten Quartal dieses Jahres im „Cologne EV Center“ (EV = Electric Vehicle) von Ford vom Band laufen wird, vereinen sich attraktives US-Design und deutsche Ingenieurskunst. Der neue Explorer dient als Wegbereiter einer rein elektrischen Modellpalette, mit der sich Ford in Europa neu aufstellen wird. Das vollelektrische Modell kommt noch in diesem Jahr in Europa auf den Markt – wahlweise mit Heck- oder Allradantrieb sowie in zwei Ausstattungsversionen. Der Einstiegspreis beträgt in Deutschland voraussichtlich weniger als 45.000 Euro und wird zusammen mit den technischen Daten rechtzeitig vor Markteinführung bekannt gegeben.

Als fünfsitziges Familienauto mit hochwertiger Komfort- und Sicherheitsausstattung eignet sich der neue Ford Explorer als perfektes Reisefahrzeug für Familien sowie für Menschen, die ein zeitgemäßes Abenteuer-Feeling suchen. Zu den herausragenden Merkmalen des federführend in Deutschland entwickelten Modells gehören beispielsweise der verstellbare SYNC Move-Touchscreen im beachtlichen 14,6-Zoll-Format, das voll vernetzte Infotainment mit einem exakt auf den Explorer-Innenraum abgestimmten Audiosystem, eine kabellose Einbindung von Smartphone-Apps sowie zahlreiche fortschrittliche Fahrer-Assistenzsysteme.

Mit aufgestellten Rücksitzen stellt der neue Explorer bereits einen Gepäckraum von 450 Litern1 bereit. Vielseitige Ablagemöglichkeiten bietet er darüber hinaus auch unterhalb der Armlehne in der Mittelkonsole. Die 17 Liter fassende „Mega-Console“ – dort installiert, wo bei konventionellen Antrieben die Schalteinheit des Getriebes sitzt – kann sogar einen 15-Zoll-Laptop aufnehmen. In Kombination mit dem großen, per verstellbarem Touchscreen verschließbaren „My Private Locker“ und dem großzügig bemessenen Gepäckabteil bietet sich den Passagieren ein außergewöhnlich flexibler Stauraum.

Den Klassiker zieht es nun elektrisch zu neuen Abenteuern und Entdeckungen.

Das fließende, futuristisch anmutende Karosserie-Design spiegelt sich auch im modernen Innenraum wider. Ihm verleihen Premium-Materialien sowie besondere Features wie zum Beispiel die konturierten Sportsitze und eine außergewöhnliche Soundbar eher die Anmutung eines Concept Cars als eines Familienautos. Auf die hohe Reisequalität des neuen Explorer zahlen auch die kurzen Ladezeiten der Antriebsbatterie ein. Per Gleichstrom-Schnell-Ladung lässt sich das Batteriepack in nur 25 Minuten von zehn auf 80 Prozent aufladen2 – und dies ab 2024 an mehr als 500.000 Ladepunkten in ganz Europa.

„Der Explorer bereitet den Weg für eine neue Generation beeindruckender Elektrofahrzeuge von Ford. Wir bauen ihn in Köln für unsere Kunden in Europa. Dabei verkörpert er unverkennbar unsere amerikanischen Wurzeln und unsere ‚Adventurous Spirit‘-Neupositionierung. Zugleich bringt er alles an Ausstattung mit, was seine Fahrer für den Alltag benötigen“, erklärt Martin Sander, General Manager Ford Model e in Europa.

Der Vorreiter der Elektromobilitäts-Offensive von Ford ist das erste rein elektrische Volumenmodell, das im neuen Cologne EV Center gebaut wird, der dezidierten Elektroauto-Fabrik von Ford in Köln. Bis 2030 will die Marke in Europa eine komplette Modellpalette rein elektrischer Pkw anbieten. Das aerodynamisch optimierte Karosserie-Design des neuen Explorer nimmt bewusst den kraftvollen Stil US-amerikanischer SUV-Modelle von Ford auf und überführt ihn ins Zeitalter der Elektromobilität. Markantes Merkmal dabei: der geschlossene „Schild“ an der Frontpartie anstelle des konventionellen Kühlergrills.

Auch das Kommunikations- und Infotainmentsystem SYNC Move3 kennzeichnet die neue Ära. Das voll vernetzte System lässt sich über einen schwenkbaren Touchscreen mit 14,6-Zoll-Diagonale bedienen. In der niedrigsten Stellung dient dieser als Abdeckung für den „My Private Locker“ und schützt die darin abgelegten Wertgegenstände vor begehrlichen Blicken. Gleichzeitig enthält das verschließbare Fach ab Werk induktive Ladeanschlüsse für entsprechend ausgestattete Smartphones.

Bild-/Textmaterial: Ford

Zu den digitalen Technologien des Explorer gehören unter anderem ein Top-Infotainmentsystem, ein verstellbares 14,6-Zoll-Display, eine kabellose App-Integration sowie hochentwickelte Fahrer-Assistenzsysteme

Schnell-Ladung von 10 auf 80 Prozent in nur 25 Minuten dient dem Reisekomfort ebenso wie der Spurwechsel-Assistent oder der Fahrersitz mit Massagefunktion

Der Einstiegspreis beträgt in Deutschland voraussichtlich weniger als 45.000 Euro

Abseits befestigter Straßen fährt der elektrifizierte Explorer genauso souverän wie seine Verbrenner-Ahnen. Nur dass man jetzt vermutlich den Schotter in den Radkästen deutlicher wahr nimmt...

Die Smartphone-Integration via Android Auto4 und Apple CarPlay4 gelingt ebenfalls kabellos.

Als ebenso praktisch erweisen sich die flexiblen Batterie-Ladeoptionen des vollelektrischen Explorer. Unterwegs zeigt das Infotainmentsystem die sinnvollsten Ladepunkte auf der geplanten Route an. Ladevorgänge an der heimischen Wallbox lassen sich sehr einfach programmieren – so können die Nutzer des E-Crossover-Modells jeweils die günstigsten Stromtarife nutzen oder auch ihr Fahrzeug vor dem Start vorklimatisieren lassen, während es batterieschonend noch am Stecker hängt.

In puncto Komfort-Ausstattung bringt der neue Explorer selbstverständlich alles mit, damit Fahrer und Passagiere sich am Zielort genauso frisch fühlen wie zu Beginn der Reise. Vordersitze und Lenkrad sind beheizbar, der Fahrersitz bietet darüber hinaus eine Massagefunktion. Die Klimaanlage können Fahrer und Beifahrer jeweils individuell regeln. Das schlüssellose Zugangssystem gehört ebenfalls zur Serienausstattung und erleichtert den Ein- und Ausstieg. Optional steht auch eine sensorgesteuerte Heckklappe zur Verfügung. Mit ihr öffnet sich der Gepäckraum nach einer kurzen Fußbewegung unter dem hinteren Stoßfänger, wenn gerade keine Hand frei ist.

Mit dem neuen Explorer bietet Ford erstmals in Europa ein Modell an, das dank seiner hochentwickelten Assistenzsysteme automatisch Spurwechsel übernehmen kann: Um bei aktivierter Spurhalte-Funktion einen automatischen Spurwechsel einzuleiten, genügt es, in Richtung der jeweiligen Spur zu blinken. Bewertet das System den geplanten Spurwechsel als sicher, bewegt es das Fahrzeug daraufhin mit einem Lenkimpuls sanft in die Parallelspur, positioniert das Auto mit Hilfe der Spurenzentrierung automatisch in der Mitte der Fahrbahn und passt die Geschwindigkeit dem vorausfahrenden Auto an. Und der neue Ausstiegswarner hilft speziell im hektischen Stadtverkehr, Zusammenstöße mit Radfahrern durch das unvorsichtige Öffnen der Fahrzeugtüren zu vermeiden.

Noch in diesem Jahr startet der Explorer auf eine Tour, die seine Reise- und Langstreckenqualitäten eindrucksvoll unterstreichen wird: Die Abenteuerreise-Influencerin Lexie Alford – ihren Followern auch bekannt als Lexie Limitless und mit damals 21 Jahren der jüngste Mensch, der jedes Land der Welt besucht hat – leitet eine globale Expedition mit dem rein elektrisch angetriebenen Crossover-Modell. Lexie erinnert dabei auch an die von Ford unterstützten Expeditionen der kanadischen Entdeckerin und Abenteurerin Aloha Wanderwell, die vor ziemlich genau 100 Jahren in einem Ford Model T als erste Frau mit einem Automobil die Erde umrundete und dabei einen Rekord aufgestellt hat.

Schon heute können Interessenten den vollelektrischen Explorer bei virtuellen Probefahrten kennenlernen und auf dem Computer oder Mobilgeräten erleben, was der Crossover auch unter härtesten Bedingungen zu leisten vermag.

Das Cockpit besticht durch eine perfekte Haptik, aufgeräumt und klar gegliedert.

Wenn es sein muß, lädt der Explorer in 25 Minuten seine Akkus auf 80%.

Rekord am Ring: 7 Min. 44:881 Sek.

DER NEUE HONDA CIVIC TYPE R STELLT AUF DEM NÜRBURGRING ERNEUT DEN RUNDENREKORD FÜR SERIENFAHRZEUGE MIT FRONTANTRIEB AUF.

Der Honda Civic Type R 2023, der letztes Jahr mit internationalem Beifall auf den Markt gebracht wurde, sammelt weiterhin Preise und Auszeichnungen. Zuletzt wurde der Rundenrekord für ein Serienfahrzeug mit Frontantrieb auf der berüchtigten 20,8 km langen Nürburgring-Nordschleife gebrochen.

Am 24. März 2023 drehten Mitglieder des Entwicklungsteams des Civic Type R eine Runde von 7 Min. 44:881 Sek. auf der furchteinflößenden deutschen Rennstrecke, die nicht umsonst den Spitznamen „Grüne Hölle“ trägt. Damit war der Civic Type R das schnellste Serienfahrzeug mit Frontantrieb. Diese Rundenzeit wurde auf dem überarbeiteten, nunmehr längeren (20,8 Kilometer) Streckenverlauf gemessen, den das Circuit Management im Jahr 2019 festgelegt hat.Angetrieben wird der Type R von einem 2,0-Liter-4-Zylinder-Turbomotor, der in seiner neuesten Version 329 PS und 420 Nm Drehmoment leistet. In Kombination mit einem überarbeiteten Sechsgang-Schaltgetriebe ist dieses Fahrzeug in der Lage, in nur 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen, und das bis zu einer Geschwindigkeit von 275 km/h.

Das neue, schlankere Außendesign des 2023er-Civic Type R hat ebenfalls entscheidend zu dieser Rekordzeit beigetragen. So haben ausgefeilte aerodynamische Lösungen wie der Winkel des hoch liegenden Heckflügels in Kombination mit durchdachten Unterbodenelementen für einen stärkeren Antrieb gesorgt.

Der im Vergleich zum vorherigen Type R um 35 mm längere Radstand und die Mehrlenker-Hinterradaufhängung wurden außerdem mit einer deutlich breiteren hinteren Spur gepaart, um die Kurvenstabilität gegenüber dem Vorgänger zu verbessern. Diese wurden durch wiederholte Tests auf der Autobahn und dem Nürburgring verfeinert.

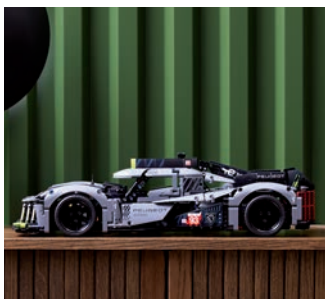
„Der Civic Type R wurde im Rahmen des Konzepts „Ultimate Sport 2.0“ entwickelt, mit dem Ziel, das ultimative Sportmodell mit Frontantrieb zu werden, das Fahrer/-innen sowohl Vertrauen als auch ein Gefühl der Begeisterung vermittelt“, erklärt Hideki Kakinuma, Civic Type R Large Project Leader. „Seit der Markteinführung des Civic TYPE R im Jahr 2022 haben wir weltweit zahlreiche positive Reaktionen erhalten, die unsere Erwartungen weit übertroffen haben. Aber es gab noch eine weitere Mission, die wir in Angriff nehmen mussten – das schnellste Serienmodell mit Frontantrieb auf dem Nürburgring zu sein.“

„Sechs Jahre nach der vorherigen Generation haben wir eine neue Dimension in der Entwicklung des Type R und der damit verbundenen Leidenschaft erreicht. Wir hoffen, dass auch Sie den Civic Type R lieben und genießen werden – sowohl diejenigen, die bereits einen Civic Type R besitzen, als auch diejenigen, die sich noch dafür entscheiden werden.“

Text-/Bildmaterial: Honda

Hommage an das Hypercar:

Der neue LEGO Technic PEUGEOT 9X8 Le Mans



Nach der Vorstellung des PEUGEOT 9X8 Hypercars im letzten Jahr hat sich das Team PEUGEOT TotalEnergies einer neuen technischen Herausforderung gestellt - dem Nachbau des neuen Hypercars in LEGO® Technic™. Auto- und LEGO®-Fans können schon bald das LEGO® Technic™ PEUGEOT 9X8 24H Le Mans Hybrid Hypercar bestellen.

Die Designteams der LEGO® Group und von PEUGEOT Sport haben eine präzise Nachbildung des Hypercars PEUGEOT 9X8 im Maßstab 1:10 geschaffen. Von der markanten Silhouette bis hin zu den herausstechenden Blitzen auf der Lackierung, erweckt dieses neue LEGO® Technic™ Modell die Faszination des PEUGEOT 9X8 zum Leben. Der PEUGEOT 9X8 demonstriert das Ziel der Elektrifizierung von PEUGEOT und verkörpert die Wettbewerbsfreude der Marke auf höchstem Niveau.

Das Sieben-Gang-Getriebe mit Elektroantrieb des Hypercars wurde in diesem neuen Modell maßstabsgetreu nachgebildet. Das Modell verfügt außerdem über die einzigartigen Türen des Hypercars,

das emissionsarme Hybrid-Antriebssystem, die leistungsstarke Federung und das elegante Profil. Details wie der V6-Motor und die im Dunkeln leuchtenden Lichtelemente vermitteln den Nervenkitzel des Rennsports.

Kasper René Hansen, Designer bei der LEGO Group, über das 1.775 Teile umfassende Set: „Unsere beiden Marken haben sich zusammengetan, um ein Produkt zu schaffen, das eine neue Ära des Hybrid-Rennsports und der Technik feiert. Es war nicht einfach, die Formen und Details eines so eleganten Autos mit LEGO Technic Elementen nachzubilden, aber es war eine Ehre, so kreativ mit dem Team PEUGEOT TotalEnergies zusammenzuarbeiten, und ich bin stolz darauf, dass es uns gemeinsam gelungen ist, das Hypercar in LEGO Technic Form zu bauen."

Olivier Jansonnie, Technischer Direktor von PEUGEOT Sport: „Unsere technische Zusammenarbeit mit der LEGO Group begann im Januar 2022, fünf Monate vor der Enthüllung des PEUGEOT 9X8. Es dauerte ein Jahr, um das Projekt mit den Technik- und Designteams vollständig zu entwickeln, sodass wir die technischen Details des PEUGEOT 9X8 direkt auf das LEGO Technic Modell übertragen konnten. Für beide Marken war es sehr wichtig, ein möglichst realistisches Modell zu schaffen. PEUGEOT, PEUGEOT Sport und die LEGO Teams hatten zahlreiche Besprechungen über die Entwicklung der Federungs- und Hybridsysteme, die sich nicht anhand von Fotos nachbilden lassen. Wir danken der LEGO Group für dieses Projekt und sind sehr stolz und beeindruckt von dem Endergebnis, das unsere Vorstellungen übertrifft."

Produktinformation:

Alter:	18+
Maße:	13 cm hoch 50 cm lang 22 cm breit
Teile:	1.775
Preis:	199,99 Euro
Artikel:	42156

Das neueste Modell der LEGO Technic Serie ist fertig gebaut über 13 cm hoch, 22 cm breit und 50 cm lang, und kann Rennsport- und LEGO Fans gleichermaßen begeistern.

Die LEGO Version des Rennwagens wurde beim ersten Rennen der FIA-Europameisterschaft in Portugal enthüllt, noch bevor das echte Auto auf die Strecke geht, um seinen mit Spannung erwarteten Auftritt beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans am 10. und 11. Juni vorzubereiten.

Das LEGO Technic PEUGEOT 9X8 24H Le Mans Hybrid Hypercar Set ist seit dem 1. Mai in den LEGO Stores und unter www.LEGO.com sowie über die PEUGEOT Partner erhältlich.

Bild-/Textmaterial: Peugeot

DAS WÜSTE LEBT

...in Form von sieben unverwechselbaren Concept Cars der Marke Jeep und JPP.

Auf der 57. jährlichen Easter Jeep Safari (1.-9. April 2023) in Moab, Utah, der Heimat der Marke Jeep, rollte in diesem Jahr eine völlig neue Kollektion von auffälligen, effizienten und einsatzfähigen Concept Cars vor.

Die diesjährige Safari stand ganz im Zeichen von elektrischer Power und souveräner Leistung. Die Designteams der Marke Jeep und von Jeep Performance Parts (JPP) by Mopar hatten hierfür mehrere einzigartige Fahrzeuge entwickelt, die das Fahren auf vier angetriebenen Rädern auf ein neues Niveau heben und beweisen, warum es kaum Vergleichbares zu den legendären 4x4-Fähigkeiten von Jeep gibt.

Jedes Jahr kommen mehr als 20.000 Jeep-Enthusiasten nach Moab, um unter extremen Offroad-Bedingungen zu fahren - ein Ort, an dem die Jeep-Ingenieure die Fähigkeiten ihrer Fahrzeuge auf ein neues Niveau heben. Also die perfekte Gegend, um sieben neuen Concept Cars zu präsentieren, denn mit diesen Fans möchte man bei Jeep die Grenzen noch weiter ausloten und ein Feedback dazu einholen, wohin sie die Marke Jeep in der Zukunft führen wollen.

In diesem Jahr wurden die sieben unverwechselbare Concept Cars der Marke Jeep und JPP mit einer Reihe fortschrittlicher Antriebe ausgestattet. Auf vielfachen Wunsch war der Jeep Wrangler Magneto wieder dabei, das erste batterieelektrische Fahrzeugkonzept (BEV) der Marke Jeep. Der Magneto 3.0, die dritte Version des leistungsstarken und fähigen Jeep Wrangler-Concept Cars, und drei weitere Jeep 4xe-Concept Cars zeugen vom Engagement der Marke für „Zero Emission Freedom". Jedes Concept Car ist mit dem neuesten Serien- und Prototypen-JPP von Mopar ausgestattet, die nach strengen Vorgaben und mit Blick auf die legendären 4x4-Fähigkeiten entwickelt wurden.

Zu den Concept Cars der Easter Jeep Safari 2023 gehören: **Jeep Wrangler Magneto 3.0 Concept**

Dieses Off-Road-Biest war bereits zum dritten Mal in Moab. Das Jeep-Designteam begann die Entwicklung des Jeep Wrangler Magneto Concepts, um immer wieder zu testen, zu entdecken und die Grenzen der Elektrifizierung zu erweitern.

Das Jeep Magneto 1.0 Concept Car wurde erstmals 2021 als ein vollwertiges BEV vorgestellt, das diskret, leise, schnell und unverkennbar kletterstark ist. Die Ingenieure und Designer der Marke Jeep schufen ein lokal emissionsfreies Fahrzeug mit Jeep 4x4-Fähigkeit, das ein neues Niveau an Effizienz, Umweltverantwortung und extremer Leistung auf der Straße und im Gelände bietet.

Der Jeep Magneto basiert auf einem zweitürigen Jeep Wrangler Rubicon Modelljahr 2020 und verfügt über einen speziell angefertigten Axialfluss-Elektromotor, der mit bis zu 6.000 Umdrehungen pro Minute arbeitet und mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe verbunden ist. Der kompakte E-Motor wurde ursprünglich auf ein Drehmoment von 370 Newtonmeter und 210kW (285 PS) Leistung abgestimmt.

Mit der Vorstellung des Jeep Magneto 2.0 Concept Cars im Jahr 2022 stieg die Leistung. Die Spit-

drehmoment stieg um das Dreifache auf bis zu 1.150 Newtonmeter, und die Leistung von 460 kW (625 PS) ist selbst für ernsthafte Herausforderungen beim Klettern ausgesprochen üppig.

Jeep Scrambler 392 Concept

Der 1981 vorgestellte Jeep Scrambler (CJ-8) war der erste Pickup mit abnehmbarem Dach der Marke Jeep. Dieser leistungsfähige und vielseitige kleine Pickup ähnelte dem CJ-7, verfügte aber über einen längeren Radstand von 261 Zentimetern und einen langen hinteren Überhang für mehr Ladefläche.

Vier Jahrzehnte später knüpft das Concept Car Jeep Scrambler 392 an die spaßigen Open-Air-Ursprünge des CJ-8 an, allerdings mit einem kräftigen Schlenker. Während der CJ-8 nie mit einem V8-Motor ausgestattet war, bietet das 392 Scrambler Concept Car mit seinem 6.4 HEMI®-V8 beeindruckende Leistung von 346 kW (470 PS) und ein unglaubliches Drehmoment von 637 Newtonmetern.

Eines der aufregendsten Merkmale des Jeep Scrambler 392 ist die neu eingeführte AccuAir-Luftfederung, die für Jeep Wrangler und Jeep Gladiator entwickelt wurde. Dieses System ermöglicht einen individuell einstellbaren Federungshub von 3,8 bis zu 14 Zentimetern, die Steuerung übernimmt entweder ein Panel in der Fahrerkabine oder drahtlos ein reichweitenstarkes Bluetooth-Endgerät.

1978 Jeep Cherokee 4xe Concept

Eine weitere Reise in die Vergangenheit führt zum diesjährigen Resto-mod-Concept. Der 1974 erstmals vorgestellte Jeep Cherokee (SJ) war eine sportliche, zweitürige Version des Wagoneer und verfügte über Sportsitze, ein Sportlenkrad und Details, die jüngere, abenteuerlustige Fahrer ansprechen sollten.

Als Hommage an den Jeep Cherokee SJ hat sich das Jeep-Designteam daran gemacht, den kultigen Full-Size-SUV in einem modernen Gewand neu zu interpretieren. Das Concept Car Jeep Cherokee 4xe begann mit einem Jeep Cherokee Modelljahr 1978, der liebevoll mit einem Jeep Wrangler Rubicon 4xe Modelljahr 2022 gemischt wurde. Der ursprüngliche Jeep Cherokee sollte den Jeep Cherokee SJ auf die nächste Leistungsstufe heben, und dieses Ethos gilt auch für dieses Concept Car.

Unter der Haube des 78er Jeep Cherokee 4xe Concept Cars arbeitet der moderne Antriebsstrang des Jeep Wrangler 4xe, mit seinem einzigartigen On- und Off-Road-Erlebnis dank Kombination zweier Elektromotoren, einem Hochspannungsbatteriepaket und einem Zweiliter-Turbobenzinmotor. Ein Achtgang-Automatikgetriebe ist mit einem 4:1-Verteilergetriebe gekoppelt, um mehr als genug Leistung zu den 37 Zoll großen Reifen zu bringen, die auf 17 Zoll große Räder im "Slotted Mag"-Stil aufgezogen sind.

Jeep Wrangler Rubicon 4xe Concept

Nach der überwältigend positiven Reaktion auf die limitierte Außenfarbe Tuscadero für die Jeep Wrangler-Modelle 2011, beschloss das Jeep-Designteam, diese aufsehenerregende chromatische Magenta-Farbe noch weiter zu verbessern. Das Team beschloss, die Wahrnehmung der Farbe zu verändern und sie viel härter zu machen als erwartet.

Das Äußere besticht mit einer auffälligen, je nach Licht zwischen Lila und Rosa wechselnden Lackierung mit glanzschwarzen Akzenten an Kühlergrill und Scheinwerfern. Der charakteristische Kühlergrill mit sieben Lüftungsschlitzen wurde vom neuen Jeep Wrangler Rubicon 20th Anniversary Modell übernommen, die Motorhaubengrafik zeigt einen Ton-in-Ton-Druck, der mit dem Innenraum harmoniert.

Eine einstellbare AccuAir-Luftfederung erhöht gleichermaßen Bodenfreiheit und Geländetauglichkeit und bietet massiven, 37 Zoll großen Reifen auf 17 Zoll großen Borah-Rädern in Hochglanzschwarz von American Expedition Vehicles (AEV) ausreichend Platz. Weiteres Zubehör von AEV sind die vorderen und hinteren Stoßfänger, Differentialabdeckungen und eine Warn Zeon Winde.

Grand Wagoneer Overland Concept

Das Grand Wagoneer Overland Concept Car nutzt den neuen 3.0 Hurricane Twin Turbo 510 Motor, um Abenteuerlustige abseits ausgetretener Pfade zu führen. Mit einer Leistung von 375 kW (510 PS) und einem Drehmoment von 678 Newtonmetern bietet der kraftvolle Hurricane-Motor erstklassige Leistung und gleichzeitig einen geringeren Kraftstoffverbrauch als die V8-Saugmotoren und die aufgeladenen Sechszylindermotoren vieler Wettbewerber.

Das vom Overlanding inspirierte Concept Car bietet innen und außen eine unglaubliche Fülle von Ausstattungsmerkmalen. Das Hauptmerkmal ist das maßangefertigte RedTail Overland Skyloft auf dem Dach des Grand Wagoneer Concept Car. Aus Kohlefaser gefertigt, lässt es sich vom Innenraum aus einfach in etwa zehn Sekunden per Druck mit dem Arm entfalten.

Jeep Wrangler Rubicon 4xe Departure Concept

Das Jeep Wrangler 4xe Departure Concept Car baut auf dem kultigen Open-Air-Cockpit des meistverkauften und leistungsfähigsten PHEV in Nordamerika auf, mit innovativen und konzeptionellen Elementen des JPP (Jeep Performance Parts) by Mopar-Designteams. Vor allem das Reserverad und die Platzierung von dessen Halterung ermöglichen es dem Jeep Wrangler Rubicon 4xe, die Grenzen der verfügbaren Böschungswinkel mit 4x4-Elektrifizierung zu erweitern.

KMC Impact OL-Räder der Dimension 17 x 8,5 Zoll in Vintage Bronze und 37 Zoll große BFGoodrich-Reifen bieten die Basis für ein Hub-Kit (12,7 Zentimter) von JPP und Bilstein-Performance-Stoßdämpfer. Die BILSTEIN-Stoßdämpfer verfügen über ein externes Reservoir, das den Federweg vergrößert, für bessere Kühlung der Hydraulikflüssigkeit sorgt und die Geländetauglichkeit verbessert.

Den Kühlergrill, übernommen vom Jeep Wrangler Rubicon 20th Anniversary Edition 2023, schützt eine ein mal ein Meter große Rohr-Konstruktion, die sich nach unten klappen lässt und dann als Sitzbank dient. Unter dem Kühlergrill findet sich ein modifizierter Rubicon-Stoßfänger mit Warn-Winde.

Neue, maßgefertigte, flache Kotflügelverbreiterungen und Radabdeckungen für größere Rad- und Reifenkombinationen sorgen für zusätzliche Bodenfreiheit. Die Kotflügelverbreiterungen integrieren abnehmbare Abdeckungen für das Tagfahrlicht, damit Offroad-Fans sie im Interesse von mehr Bewegungsfreiheit für die Räder entfernen können.

Das atemberaubende Dark Harbor Blue des Wrangler 4xe Departure Concept Cars wird im Innenraum durch die farbenfrohen Sitzflächen kontrastiert. Das Designteam verwendet eine ausdrucksstarke Farbkombination aus hellem Acorn Squash Nappaleder im Kontrast zu dunklerem Carnegie Hall braunem Nappaleder, akzentuiert mit warmen, cremefarbenen Serafil-Nähten. Die Farbe Dark Harbor Blue setzt sich auf der Instrumententafel fort, die außerdem verschiedene Vintage Bronze-Akzente aufweist.

Jeep Gladiator Rubicon Sideburn Concept

In der auffälligen Farbe Solar Flash Yellow erforscht das Concept Car Jeep Gladiator Sideburn neue Werkzeuge für das wachsende Interesse an Offroad-Abenteuern.

Angetrieben von einem 3.6 Pentastar V6, verfügt das Concept Car über einen JPP Höherlegungssatz um fünf Zentimeter mit BILSTEIN Performance-Stoßdämpfern. Die BILSTEIN-Stoßdämpfer verfügen über ein externes Reservoir, das den Federweg vergrößert, für bessere Kühlung der Hydraulikflüssigkeit sorgt und die Geländetauglichkeit verbessert. Das Concept Car rollt auf schwarzen HRE FT1-Rädern im Format 17 x 9 Zoll im Sechsspeichen-Design in 37 x 13 Zoll großen BF Goodrich-Reifen.

Den Kühlergrill, übernommen vom Jeep Wrangler Rubicon 20th Anniversary Edition 2023, schützt eine ein mal ein Meter große Rohr-Konstruktion, die sich nach unten klappen lässt und dann als Sitzbank dient. Unter dem Kühlergrill findet sich ein modifizierter Rubicon-Stoßfänger mit Warn-Winde.

Zum ersten Mal am Gladiator Sideburn Concept Car zu sehen ist ein JPP Astabweiser, der mit Hilfe von Seilen funktioniert, die von der Oberseite der Motorhaubenverriegelung bis zum oberen Frontschiebenrahmen verlaufen.

Texte/Bildmaterial: Jeep

Der Rekordhalter der letzten Dekade

Der Ford Mustang setzt seine Erfolgsgeschichte fort: das Pony Car ist der meistverkaufter Sportwagen der Welt im Zehnjahresvergleich

Durch kontinuierliche Weiterentwicklung und attraktive Derivate bleibt der Ford Mustang weltweiter Marktführer unter allen Sportwagen in den vergangenen zehn Jahren, denn kein anderes Sportmodell fand in diesem Zeitraum mehr Käufer als der legendäre Mustang.

Fast 60 Jahre nach dem Debüt des Pony Cars vermittelt die siebte Generation mit ihrer kompromisslosen Ausrichtung auf Fahrspaß erneut begeisterndes Sportwagen-Erlebnis und wird rund um den Globus in mehr als 100 Märkten angeboten. Verkauf startet diesen Sommer in Nordamerika.

Der größte Markt für den Mustang, der 2023 seinen 59. Geburtstag erlebt, bleiben die USA. Auf sie entfallen nach internen Daten 78 Prozent des weltweiten Absatzes. In Europa stieg die Nachfrage nach dem Bestseller 2022 besonders in Deutschland stark an. Hier entschieden sich im Vergleich zum Vorjahr bis zu 17 Prozent mehr Kunden für das Pony Car. In der Schweiz legte der Absatz 2022 um 14,9 Prozent, im Vereinigten Königreich um 14,4 Prozent und im Mittleren Osten um 7,4 Prozent zu.

Ab 2024 schreibt die siebte Generation des Ford Mustang das nächste Kapitel dieser Erfolgsgeschichte. Mit ihrem Design, ihrem Sound und ihrer Attraktivität setzt sie das ikonische Konzept des erfolgreichsten Sportwagens der vergangenen zehn Jahre konsequent fort. Die Kunden haben dann wieder die Wahl zwischen Coupé und Cabriolet, V8-Saugmotor und Vierzylinder-Turbo, Handschaltung und Automatikgetriebe sowie zwischen vielfältigen Preismodellen und Performance-Stufen.

Beim Antrieb steht neben dem EcoBoost-Vierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum auch der 5,0 Liter große V8 des Mustang GT als bislang stärkstes Derivat der sogenannten Coyote-Motorenfamilie überhaupt bereit. Das umfangreich modifizierte Triebwerk steigt mit einer Spitzenleistung von vorrausichtlich 368 kw/500 PS zum bisher stärksten 5,0-Liter-V8 auf.Das völlig neue Feature „Remote Rev“ erlaubt es, den Motor per Funkfernbedienung im Stand von außen hochzudrehen. Die neue Elektronische Driftbremse ermöglicht praktisch jedem Fahrer spektakuläre Drifteinlagen auf dem Niveau eines Profis. Die Preise für den neuen Mustang stehen noch nicht fest.

Bild-/Textmaterial: Ford

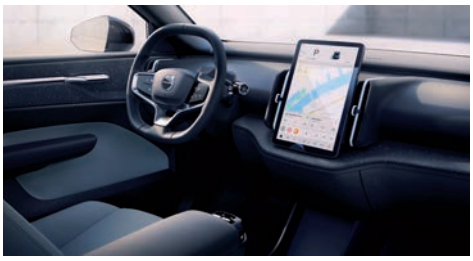
So groß kann klein sein: der neue Volvo EX30

- **Kompaktes Elektro-SUV auf dem besten Weg zu einem der meistverkauften Volvo Modelle**
- **Attraktiver Einstiegspreis und niedrige Gesamtbetriebskosten**
- **Flexible Erwerbs- und Besitzmöglichkeiten online und stationär**

Kleines Fahrzeug, große Wirkung: Der neue Volvo EX30 nimmt eine entscheidende Rolle im Modellportfolio des schwedischen Premium-Automobilherstellers ein. Als jüngstes Familienmitglied in einem der am schnellsten wachsenden Fahrzeugsegmente soll sich das kompakte Elektro-SUV in den kommenden Jahren zu einem der meistverkauften Volvo Modelle entwickeln – und so zum Wachstum und zur Rentabilität des Unternehmens beitragen.

Die strategische Transformation des schwedischen Premium-Automobilherstellers schreitet sukzessive voran. Bereits Mitte des Jahrzehnts soll die Hälfte des weltweiten Volvo Absatzes auf vollelektrische Fahrzeuge entfallen, dabei wird eine operative Gewinnmarge von acht bis zehn Prozent angestrebt. Ab 2030 werden ausschließlich reine Elektroautos verkauft.

Mit dem Volvo EX30 reagiert das Unternehmen auf die wachsende Nachfrage nach kleineren, vollelektrischen Fahrzeugen. Das Premium-SUV kombiniert die kompakten Abmessungen, mit denen sich der Alltag in Städten problemlos meistern lässt, mit dem gewohnten Komfort und der fortschrittlichen Technik eines echten Volvo. Die markentypisch um-



NEUAUFLAGE EINER IKONE: DER NEUE MITSUBISHI COLT FEIERTE WELTPREMIERE

Mitsubishi Motors kehrt mit dem brandneuen COLT in das europäische Kleinwagensegment zurück. Nach der Einführung des neuen ASX im März rückt der COLT in den Fokus des europäischen B-Segments und knüpft damit an den Erfolg vorheriger Generationen an. Das für Europa entwickelte Fahrzeug ist mit modernsten Technologien und Antriebssystemen ausgestattet, einschließlich eines Hybridantriebs (HEV).

Mitsubishi Motors feierte am 8. Juni 2023 die Weltpremiere des neuen COLT. Die Markteinführung des Kleinwagens in Europa wird im Herbst 2023 erfolgen. Der COLT wurde eigens für Europa entwickelt und verfügt über zahlreiche fortschrittliche Technologien. Damit ergänzt er zusätzlich zum neuen ASX, der als kompakter SUV ab April in die deutschen Showrooms kommen wird, das Angebot von Mitsubishi im wichtigen europäischen B-Segment .

Erstmals in den 1960er Jahren eingeführt und seither weltweit für Kleinwagen verwendet, zählt der Name COLT zu den bekanntesten Markenzeichen von Mitsubishi Motors, insbesondere in Europa. Hier wurden zwischen 2004 und 2014 mehr als 400 000 Fahrzeuge der letzten Generation verkauft.

„Mit dem neuen COLT bringt Mitsubishi Motors nach dem neuen ASX in diesem Jahr bereits das zweite brandneue Modell auf den Markt. Im kommenden Jahr wird diese Produktoffensive mit der Einführung des neuen Outlander Plug-in Hybrid weiter fortgesetzt“, sagt Frank Krol, Präsident und CEO von Mitsubishi Motors Europe. „Ich freue mich, Mitsubishi Motors zurück in das europäische B-Segment zu bringen und unseren Kunden ein überaus wettbewerbsfähiges neues Modell anzubieten, das den Namen COLT wahrlich verdient“.

Der neue Mitsubishi COLT verfügt über zahlreiche fortschrittliche Antriebsoptionen. Damit erfüllt er die Anforderungen eines Segments, in dem Benzin- und Hybridantriebe (HEV) rund 80 Prozent der Neuwagenverkäufe ausmachen**.

Das Basismodell verfügt über einen innovativen 1,0-Liter-Dreizylinder-Benzinmotor mit einer Leistung von 49 kW, der mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt ist. Für Kunden mit einem höheren Leistungsanspruch verfügt der COLT über einen 1,0-Liter-Dreizylinder-Benzinmotor mit Turbolader und einer Leistung von 67 kW, der mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt ist. Das Highlight der Modellreihe stellt der effiziente Hybridantrieb (HEV) dar, der einen 1,6-Liter-Benzinmotor mit zwei Elektromotoren und einem automatischen Multimode-Getriebe kombiniert. Damit erreicht das Fahrzeug eine Leistung von 105 kW.

Alle Antriebsarten sind ab Herbst 2023 erhältlich.

Der neue Mitsubishi COLT basiert auf der CMF-B Plattform aus der Kooperation zwischen Renault, Nissan und Mitsubishi. Er verfügt über neueste passive und aktive Sicherheitssysteme, die das Fahren sicherer und komfortabler gestalten.

Die Innenausstattung des COLT ist mit einer Vielzahl an Technologien ausgestattet, die ein individuelles Fahrerlebnis ermöglichen. Gleichzeitig stehen dem Fahrer fortschrittliche Infotainment-Systeme zur Verfügung.

Der neue COLT wird in Bursa in der Türkei hergestellt und ab Herbst 2023 erhältlich sein.

Text/Fotos: Mitsubishi

fassende Sicherheitsausstattung ist perfekt auf das urbane Umfeld abgestimmt: Eine spezielle Ausstiegswarnung nimmt die sogenannten „Dooring"-Unfälle ins Visier, damit Passanten und Zweiradfahrer nicht mit sich plötzlich öffnenden Fahrzeugtüren kollidieren.

Mit einem Einstiegspreis von 36.590 Euro (UVP inkl. 19% MwSt.) startet der ab sofort in Deutschland und anderen Märkten bestellbare Volvo EX30 auf einem ähnlichen Preisniveau wie vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dabei glänzt das Elektroauto aber mit niedrigeren Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership – TCO): Wie eine erste Analyse in Deutschland und Frankreich zeigt, weist das kompakte Premium-SUV nicht nur niedrigere Gesamtbetriebskosten als jeder andere vollelektrische Volvo auf, sondern auch als viele Wettbewerber im Segment.

Mit seiner praktischen Größe, seiner fortschrittlichen Technik und den verschiedenen Ausstattungs- und Antriebsoptionen spricht der Volvo EX30 ein breites Kundenspektrum mit unterschiedlichen Vorlieben, Bedürfnissen und Lebensgewohnheiten an. Die gleiche Flexibilität und Bequemlichkeit spiegelt sich auch in den unterschiedlichen Erwerbs- und Besitzmöglichkeiten wider: Das kompakte Elektro-SUV lässt sich kaufen, leasen und abonnieren.

Im Rahmen des Care by Volvo Abonnements, das dank seiner Flexibilität und Transparenz seit einigen Jahren ein Erfolgsfaktor des Unternehmens ist, wird der Volvo EX30 zu einer festen monatlichen Rate angeboten, die alle wichtigen Bausteine (außer Laden) abdeckt, ohne versteckte Gebühren oder Kosten.

Care by Volvo ist Teil des ständig wachsenden Online-Angebots. Der virtuelle Flagship-Store unter volvocars.com garantiert einen einfachen, intuitiven und reibungslosen Kaufprozess mit einem leicht verständlichen Angebot und transparenten Preisen ohne verstecken Gebühren. Dadurch wird die Bestellung zum Kinderspiel.

Der Online-Vertrieb zeigt das Bestreben des schwedischen Premium-Automobilherstellers, das bestmögliche Kundenerlebnis zu schaffen und Online- und Offline-Kanäle nahtlos miteinander zu verbinden. Ob beim Besuch eines lokalen Vertragspartners oder eines Volvo Studios, ob online über die Webseite oder die Volvo Cars App, überall profitieren Kunden vom markentypischen Ambiente. Neben Großbritannien, das in diesem Jahr als erster Markt auf ein vollständig integriertes Omnichannel-Modell umstellt, wird der Volvo EX30 auch in anderen ausgewählten Märkten online erhältlich sein.

Volvo EX30: Stromverbrauch kombiniert (nach WLTP): 16,7 - 15,7 kWh/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

Bild-/Textmaterial: Volvo

ÜBERDIMENSIONAL

Wer hätte das gedacht? Auf der diesjährigen New York International Auto Show stellte Dodge den neuen RAM 1500 REV für das Modelljahr 2025 doch tatsächlich mit Elektroantrieb und einer Reichweite von bis zu unübertroffenen 800 Kilometern und der branchenweit besten Kombination aus Reichweite, Anhängelast, Nutzlast und Ladezeit vor.

Das Standard-Batteriepaket mit 168 Kilowattstunden bringt es auf eine Reichweite von bis zu 560 Kilometern, mit dem optionalen Batteriepaket mit 229 Kilowattstunden soll der RAM sage und schreibe 800 Kilometer weit kommen.

Zu den weiteren Leistungsdaten gehören eine Beschleunigung von 0 auf 100 Km/h pro Stunde in 4,4 Sekunden, 481 Kilowatt (654 PS) Leistung und 840 Newtonmeter Drehmoment, bis zu 60 Zentimeter Wat-Tiefe, eine Anhängelast von bis zu 6.350 Kilogramm, sowie eine maximale Nutzlast von bis zu 1.225 Kilogramm. Durch die 800 Volt-Gleichstrom-Schnellladung mit bis zu 350 Kilowatt kann in etwa zehn Minuten Ladezeit bis zu 177 Kilometer Reichweite hinzugefügt werden..

Der RAM 1500 REV basiert auf der neuen STLA Body-on-Frame-Architektur für große Elektrofahrzeuge, die das Batteriepaket effizient in einen Rahmen mit aufgesetzter Karosserie integriert.

Die Einführung des RAM 1500 REV ist ein entscheidender Schritt in der Elektrifizierungsstrategie des langfristigen Stellantis-Strategieplans „Dare Forward 2030". Preise sind bis dato noch nicht bekannt.

Fotos/Text: RAM

Außen bullig, innen auf Luxus getrimmt - dazu viel Platz.

EINZIGARTIGER BOLIDE

Als der Bugatti Bolide Ende 2020 zum ersten Mal als Gedankenexperiment vorgestellt wurde, präsentierte er die Vision eines leichten, ausschließlich für die Rennstrecke konzipierten Hypersportwagens mit unvergleichlicher Leistung, der auf dem legendären W16-Motor basiert. Dieser ehrgeizige Traum wird nun Wirklichkeit, da der Prototyp des Bolide in die nächste Phase der Entwicklungstests geht.

Auf dem Motorsporttreffen „The Quail“ im August 2021 kündigte Bugatti an, dass der Bolide für eine limitierte Kleinserie von nur 40 Einheiten entwickelt wird. Mit dem Ziel, den ultimativen Bugatti für die Rennstrecke sowie das kompromissloseste Modell zu schaffen, das jemals in Molsheim gebaut wurde, stellt er eine völlig neue Stufe von Ingenieurskunst, Aerodynamik und technologischen Innovationen dar.

Beim Bolide legte Bugatti den Fokus auf den W16-Motor mit seinen vier Turboladern und begann dann damit, um ihn herum einen möglichst leichten Bugatti für die Rennstrecke zu bauen. Die auf das Minimum reduzierte Karosserie wurde sorgfältig entworfen, um maximalen Abtrieb, eine hocheffiziente Kühlung und ein außergewöhnliches Leistungsgewicht zu erreichen. In seiner endgültigen Form wird der Bolide voraussichtlich 1.600 PS und ein Trockengewicht von 1.450 kg erreichen und so das magische 1:1-Verhältnis sogar unterbieten.

Christophe Piochon, Präsident von Bugatti Automobiles, sagte: „Mit dem Bolide betritt Bugatti Neuland. Noch nie zuvor wurde ein so leistungsstarker Motor mit einer ultraleichten Konstruktion gepaart, um ein Fahrzeug für die Rennstrecke zu schaffen, das Motorsportniveau erreicht. Nahezu jedes Bauteil wurde analysiert und neu konstruiert, um sicherzustellen, dass der Bolide so leicht, leistungsfähig und zuverlässig ist, wie es unsere strengen Zielvorgaben verlangen. Die nächste Erprobungsphase ist ein wichtiger Meilenstein bei der Entwicklung eines Fahrzeugs, das Bugattis “Form follows Performance”-Philosophie auf ein neues Niveau hebt."

Die Entwicklung des Bolide ist ein Fall von maßgeschneiderter Handwerkskunst. Obwohl der Motor in seinem Layout und seiner Leistung vertraut sein mag, ist er auf völlig andere Weise in den Bolide integriert. Ein im Vergleich zum Chiron2 neu geformtes Karbon-Monocoque erforderte die Überarbeitung zahlreicher Komponenten, einschließlich Kühlung, Getriebe und Aufhängung, die nun alle in das extrem kompakte und aerodynamische Design des Bolide integriert werden mussten, und das mit nur wenigen Millimetern Spielraum. Mit neuen Motorlagern ist die Aufhängung der Antriebseinheit des Bolide dreimal steifer als die des Chiron. Zusammen mit den Uniball-Aufhängungslagern gibt der Bolide dem Fahrer ein noch präziseres Feedback. Der Bolide verwendet außerdem 3D-gedruckte Titanwippen, um auch kompliziert geformte Komponenten möglichst leicht zu machen.

Der Motor selbst steht im Mittelpunkt des Bolide-Erlebnisses, wurde jedoch auf subtile Weise an den einzigartigen Charakter dieses Fahrzeugs angepasst. Er arbeitet immer mit allen vier Turboladern, perfekt für die Rennstrecke, wo die Drehzahl konstant hoch ist, aber auch aus Gewichts- und Bauraumgründen. Das Team hat den Motor so abgestimmt, dass er höhere Drehzahlen liefert, und ihn erfolgreich mit einem modifizierten Getriebe gekoppelt um eine noch bessere Leistung zu erzielen.

Das Bremssystem bietet ein völlig neues Niveau an Leistung und Innovation. Beim Chiron sind die Bremsen ein effektives und langlebiges Karbon-Keramik-System, aber der Bolide verwendet noch hitzebeständigere Karbon-Karbon-Bremsen. Diese müssen gründlich aufgewärmt werden, bevor sie ihre volle Wirkung entfalten können. Deshalb haben die Bugatti-Ingenieure völlig neue Bremssättel entwickelt, die die Wärme effizienter erzeugen und absorbieren. Für die 18-Zoll-Reifen wurden 390-mm-Bremsscheiben entwickelt und jedes Rad mit einer Karbonabdeckung versehen, um die Felgen vor der extremen Hitzeentwicklung der Bremsen zu schützen.

Passend zu seinem Status als Rennwagen mit den Leistungen einer Motorsportmaschine der Spitzenklasse ist der Bolide mit Slick-Reifen ausgestattet, die - hinten - nur bei LMDh-Fahrzeugen in der FIA World Endurance Championship zu finden sind. Dank der langjährigen Partnerschaft des Reifenherstellers Michelin mit Bugatti können diese Reifen auch für den Bolide verwendet werden.

Die ersten Auslieferungen des Bolide werden im Jahr 2024 beginnen, die Produktion ist auf nur 40 Einheiten zu einem Netto-Stückpreis von vier Millionen Euro pro Stück begrenzt.

Text/Bildmaterial: Bugatti

Der etwas andere Pick-Up

Bühne frei für den neuen MAXUS T90 EV: Der erste batterieelektrische Pick-up Europas ist ab sofort ab 54.990 Euro netto bestellbar. Angetrieben von einem 130 kW/177 PS starken Elektromotor, rollt der Allrounder mit einer Doppelkabine für bis zu fünf Personen und umfangreicher Serienausstattung auf die deutschen Straßen. Dabei erweist sich der MAXUS T90 EV als uneingeschränkt alltagstauglich.

Die große Pritsche eignet sich für den Transport von Materialien aller Art: Die Ladefläche misst 1.485 Millimeter in der Länge und 1.510 Millimeter in der Breite, die Nutzlast beträgt bis zu 925 Kilogramm. Dank einer zulässigen Anhängelast von bis zu einer Tonne verwandelt sich der MAXUS Pick-up bei Bedarf auch in ein leistungsfähiges Zugfahrzeug.

Der 130 kW/177 PS starke Elektromotor schickt seine Kraft stets an die Hinterräder. In Verbindung mit der aus dem Transporter eDeliver 9 bekannten 89-kWh-Hochvoltbatterie liegt die kombinierte WLTP-Reichweite bei 330 Kilometern, im Stadtverkehr sind sogar bis zu 471 Kilometer möglich, was für die meisten Einsatzbereiche mehr als ausreicht. Das Fahr- und Ansprechverhalten lässt sich dabei mittels dreier Fahrmodi (Normal, Sport und Eco) anpassen.

An einer Schnellladestation wird der Lithium-Eisen-Phosphat-Akku innerhalb von rund 45 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufgeladen. Alternativ lässt sich der knapp 5,37 Meter lange Pick-up an der Wallbox im Betrieb anschließen und dreiphasig über Nacht laden – bequemer geht es nicht.

Die zum Marktstart erhältliche Ausstattungslinie „Elite“ wartet serienmäßig mit vielen Annehmlichkeiten auf: Neben 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und seitlichen Trittleisten verfügt der MAXUS T90 EV über LED-Tagfahrlicht und -Rückleuchten, elektrisch verstellbare Außenspiegel und einen Ladeflächenschutz, der die Pritsche vor Schäden bewahrt. Eine Einparkhilfe hinten und eine Rückfahrkamera vereinfachen das Manövrieren auf kleinstem Raum. Für die Sicherheit sorgen sechs Airbags und ein Notbremsassistent. Auch Berganfahr- und Bergabfahrhilfe sind immer an Bord.

In der fünfsitzigen Doppelkabine warten unter anderem elektrisch verstellbare Vordersitze mit Kunstleder-Bezug, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Licht- und Regensensor sowie ein Multifunktionslenkrad. Als zentrales Bedienelement fungiert ein 10,25-Zoll-Touschscreen, der neben dem Digitalradio DAB+ auch eine Bluetooth-Schnittstelle sowie eine Smartphone-Integration per Apple CarPlay bzw. QD-Link umfasst. Ohne Aufschlag kommt der Pick-up in Weiß auf die Straßen. Auf der kurzen Optionsliste findet sich allerdings eine Metallic-Lackierung, wahlweise in Blau, Schwarz oder Grau (Aufpreis 650 Euro netto).

Inbegriffen sind außerdem umfassende Garantieleistungen: Neben einer fünfjährigen Fahrzeuggarantie bis 100.000 Kilometer gibt die chinesische Nutzfahrzeugmarke bis zu acht Jahre bzw. 160.000 Kilometer auf die Batterie. Der Einstiegspreis von 54.990 Euro netto berechtigt den Pick-up zudem zur staatlichen Förderung per Innovationsprämie, die beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) beantragt werden kann.

Als zentrales Bedienelement in der Doppelkabine fungiert ein 10,25-Zoll-Touschscreen, der neben dem Digitalradio DAB+ auch eine Bluetooth-Schnittstelle und eine Smartphone-Integration umfasst.

Der MAXUS Pick-up verwandelt sich bei Bedarf auch in ein leistungsfähiges Zugfahrzeug mit einer Anhängelast von bis zu einer Tonne.

„Der neue MAXUS T90 EV beweist, dass sich hohe Nutzlast und alternative Antriebe keineswegs ausschließen. Mit dem ersten batterieelektrischen Pick-up Europas gehen wir voran und mischen das Fahrzeugsegment neu auf. Damit legen wir auch den Grundstein für das weitere Wachstum unserer Marke in Deutschland und Europa“, erklärt Karsten Dornheim, Brand Manager MAXUS bei der Maxomotive Deutschland GmbH, die für Import und Vertrieb verantwortlich ist.

MAXUS T90 EV: Stromverbrauch in kWh/100 km: 26,8 (kombiniert); CO2-Emission (kombiniert): 0 g/km. Alle Angaben gemäß VO EG 715/2007.

Bild-/Textmaterial: Maxus

Die Qual...

Das Angebot in der KIA-Palette ist schon enorm. Von Picanto bis Sorento ist für jeden etwas dabei - auch preislich. Dann stellt sich noch die entscheidende Frage: Verbrenner oder Elektro?

Wir haben zwei aktuelle Modelle, die kontroverser nicht sein könnten, getestet. Den KIA XCeed mit 160 PS Benziner und den rein elektrischen Niro EV mit 204 PS

2019 war Markteinführung, nun war es an der Zeit, dem beliebtesten "Ceed"-Modell von Kia ein Facelift zu verpassen. Sowohl technisch wie auch optisch hat sich beim XCeed einiges getan. Überraschend ist jedoch, dass die 1,5 T-GDI-Variante mit 160 PS starkem Vierzylinder-Benziner auf jegliche elektrischer Unterstützung verzichtet. Doch dies ist keineswegs von Nachteil.

Der elegant-sportliche Crossover ist einer der Vierlinge aus dem Kia-Nachwuchs. Neben dem Fünftürer "Ceed", dem Kombi "Sportswagon" und dem "ProCeed"-Shooting Brake) verkauft sich der mit dem X (für Cross) am Erfolgreichsten.

Ihn gibt es übrigens zum neuen Modelljahr endlich auch als sportliche GT-Line Ausstattungsvariante. Bei allen Versionen gleich ist das aufgeräumte und durchdachte Kia-Cockpit. Analoge und digitale Bedieungselemente und Anzeigen halten sich die Waage, ein in neuen Fahrzeugen oftmals zu findende Touchscreen-Überladung findet man hier nicht, sein 26 Zentimeter großer Touchscreen dient als Fenster zum übersichtlich aufgebauten und reaktionsschnellen Multimediasystem, zu dem serienmäßig ein Navi gehört, das in Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert und per Online-Update stets aktualisiert wird. Die Klimatisierung erfolgt separat analog unter dem Bildschirm.

Wie von Kia gewohnt ist auch hier die Verarbeitungsqualität tipp-topp, das Ambiente wertig, die auf Wunsch elektrisch verstell-, beheiz- und belüftbaren festen Sitze sind langstreckentauglich bequem.

Der 4,40 m lange kompakte Crossover bietet neben seinem Komfort auch erstaunlich gute Platzverhältnisse. Vorne ist das Raumgefühl eh kein Thema, doch auch der Fond bietet genug Kopf- und Beinfreiheit. Die optional elektrisch öffnende Heckklappe gibt ein 426 bis 1.378 Liter großes Gepäckabteil mit höhenverstellbarem Boden frei. Mit umgelegter dreigeteilter Rücksitzlehne ergibt sich

Fast zeitgleich mit dem XCeed erschien Ende 2018 mit dem e-Niro ein kompaktes Elektroauto im Kia-Programm, das auf Anhieb mit Platz und Effizienz überzeugen konnte. Damals konnte man ihn regelrecht als Nachwuchs bezeichnen, mit dem aktuellen Modelljahr ist der Südkoreaner flügge geworden.

Ja, gewachsen ist er. Um sieben Zentimeter in der Länge auf jetzt 4,42 Meter. Die an der Vorderachse montierte Permanentmagnet-Synchronmaschine leistet weiterhin 150 kW. Neu ist, dass das maximale Drehmoment bei 255 Nm gekappt wird – zuvor waren es 390 Nm. Dadurch hängt der Niro EV, wie er jetzt heißt, wesentlich kultivierter und komfortabler am Fahrpedal - und die angetriebenen Vorderreifen sollen deutlich länger halten. Einen Einfluss auf die Fahrleistungen hat diese Entscheidung der Ingenieure nicht, der Niro EV beschleunigt weiterhin in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Und der Akku kommt nach dem Wechsel von SK On zu CATL als Zelllieferant auf 64,8 statt 64 kWh. Die WLTP-Reichweite steigt nur minimal von 455 auf 460 Kilometer.

So konfiguriert kommt der Kia auf einen Verbrauch von 19,2 kWh/100 km und eine sich daraus ergebende Reichweite von 333 Kilometern. Auf der Autobahn stieg der Verbrauch auf bis zu 23,7 kWh/100km (entspricht 274 Kilometern Reichweite), im Stadtverkehr waren mit 14,4 kWh/100 km rechnerisch etwa 450 Kilometer Reichweite möglich, und all dies bei typischen Februartemperaturen! Im Sommer sind sicherlich ein Verbrauch von unter 13 kWh/100 km und fast 500 Kilometer möglich.

Die Leistung des Elektromotors von 150 kW wirkt in der Theorie vielleicht etwas unterdimensioniert. Denkste! Der Niro EV beschleunigt zügig und kräftig genug, gerade auch dann, wenn es beim Einfädeln oder Überholen drauf ankommt. So

Oben: das Cockpit bietet ein optimales Raumgefühl. Unten: 475 l - 1.392 l Kofferraumvolumen reichen aus.

eine nahezu, aber nicht komplett flache Ladefläche, die sich ohne Rückenprobleme gut beladen läßt.

Der 1.5 T-GDI unseres Testwagens ist ein 1,5-Liter-Vierzylinder mit 118 kW/160 PS. Standardmäßig arbeitet er mit einem manuellen 6-Gang-Schaltgetriebe zusammen. Bei uns war das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe DCT eingebaut, das zwar mit 1.600 Euro Aufpreis zu Buche schlägt, sich aber als absolut empfehlenswert erweist. Leider sind Schaltwippen hierfür nicht vorgesehen.

Auch wenn er nicht auf einen Elektrobost beim Anfahren zugreifen kann, mangelt es dem Vierzylinder-Turbo nicht an Kraft aus dem Drehzahlkeller. Akustisch sehr diskret, zieht die DCT-Version in 9,2 Sekunden von 0 auf Tempo 100 und erreicht eine Spitze von 208 km/h. Dabei soll der Fronttriebler laut Hersteller mit 6,4 Liter pro 100 km auskommen, wir schafften mit entspanntem Fahren 5,4 Liter, auf einer zügigen Autobahnrunde 9,7 Liter. Im Schnitt kamen wir auf absolut akzeptable 6,7 Liter. Die CO2-Emission geben die Südkoreaner mit 144 g/km an bei Euro 6D-Norm.

In Bezug auf die Fahrmodiauswahl bietet Kia nur zwei Optionen an, Normal oder Sport. Dafür hapert es aber nicht an den gängigen Fahrassistenten. Serienmäßig übernimmt der Autobahnassistent das Beschleunigen und das Bremsen (bis zum Stillstand), zudem hält er den Kia bei vorgewähltem Tempo in der Spur. Der navigationsbasierte Adaptivtempomat wiederum setzt automatisch Tempolimits um. Ausstattungsabhängig melden sich ein aktiver Totwinkelassistent, ein hinterer Querverkehr- und ein Ausstiegswarner sowie eine Parkautomatik zum Dienst.

Über den Platz freute sich die Andernacher Tiertafel.

Über den Platz freute sich die Andernacher Tiertafel.

Das Fließheck sorgt für einen sportlichen Touch.

Mit Preisen ab 28.990 Euro für das Basismodell "Vision" bringt der schnittige XCeed bringt schon von Haus aus einiges mit, was sonst als Extra geordert werden muss. Unter anderem 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, Sitz- und Lenkradheizung, Multimediasystem mit Navi, sowie Rückfahrkamera und neben den eben aufgezählten Fahrhelfern noch einen Fernlichtassistenten sowie einen Frontkollisions- und Müdigkeitswarner. Den Ausstattungsumfang kann man systematisch durch die höheren Varianten Spirit, GT-line und Platinum steigern.

Unser XCeed “Spirit” steht mit einem Basispreis von 32.190,00 Euro incl. DCT-Getriebe in der Liste, dazu addieren sich die Lunasilber Metalliclackierung für 620,00 Euro und das P3 - Xclusive-Paket für 1.590,00 Euro. Alles in Allem erhält der Kunde für 34.400,00 Euro ein schickes und hervorragend verarbeitetes Auto mit einer 7-Jahres-Garantie und den günstigen Versicherungs-Typklassen 14 (KH), 19 (TK), 18 (VK).

...der Wahl

vergehen beispielsweise von 60 bis 100 km/h nur 3,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h ist allemal genug, sie wird man im Alltag eh selten voll ausnutzen.

Wichtig für ein Elektroauto sind natürlich nicht nur eine gute Reichweite oder Aerodynamik - spezielle Öffnungen etwa lassen die Luft, die die Karosserie eng umfließt, vorn in die auffällige C-Säule hinein- und hinten wieder herausströmen. Dadurch entstehen weniger Luftverwirbelungen am Heck, die Säule macht das Fahrzeug strömungsgünstiger und sorgt für eine etwas größere Reichweite. Fast ebenso wichtig sind die verschiedenen Lademöglichkeiten und -geschwindigkeiten. Im Test waren kurzfristig an einer DC-Ladesäule sogar knapp über 80 kW zu schaffen, die Ladung von 10 auf 80 Prozent der Akkukapazität dauerte letztendlich mit einer durchschnittlichen Ladeleistung von 62,6 kW 45 Minuten.

Wie schon beim XCeed gibt es auch am Niro EV nichts großartig zu meckern. Die Ausstattung in der derzeit lieferbaren Modellvariante “Inspiration” liegt schon auf einem guten Level, der Basispreis beginnt bei 47.590,00 Euro vor Abzug finanzieller Begünstigungen. Packt man noch einige Optionspakete drauf, so wie bei unserem Testkandidaten, so addiert sich das auf 52.790,00 Euro.

Sicher, das ist viel Geld, liegt aber auf dem Preisniveau eines VW ID.3 oder Cupra Born. Qualitativ braucht sich der Kia Niro EV vor seinen Konkurrenten auf gar keinen Fall verstecken, bietet er doch zusätzlich eine 7-Jahres-Garantie bis 150.000 km.

Berichte/Fotos: Guido Strauss

King V

Die Engländer und ihre Monarchie... Über sieben Jahrzehnte mußte der liebe Charles warten, bis er endlich den Thron besteigen durfte. Die Karriere des Aston Martin Vantage hingegen verlief im gleichen Zeitraum durchaus erfolgreicher.

Die Bezeichnung "Vantage" steht bereits seit 1951 für besonders leistungsstarke Varianten in der Modellhistorie des Sportwagenherstellers aus Gaydon. Als der dreijährige Charlie noch im Thronsaal des Buckinghampalastes herumkrabbelte, rollten draußen die ersten DB2 "Vantage" erfolgreich durchs britische Königreich.

Seit 2017 ist der aktuelle Vantage auf dem Markt, gezeichnet mit einer majestätischen Eleganz und kraftvollen Antrieben unter der schier endlosen Haube.

Vantage

Zur Wahl stehen zwei potente Aggregate in V-Ausrichtung: mit acht und mit zwölf Zylindern.

Den mit zwei Abgasturbolader beatmeten 4-Liter-Achtender bieten die Briten in zwei Leistungsstufen an - 375 kW/510 PS im Vantage V8 und 393 kW/535 PS im V8 F1 Edition - wahlweise als Coupé oder Cabrio und mit 8-Stufen Automatikgetriebe.

Der Vantage V12 hingegen ist noch ein klassischer Sauger mit 5,2 Liter Hubraum, brachialen 515 kW/700 PS und einem ebenso beeindruckenden Drehmomentwert von 753 Nm.

Mit einem Einstiegspreis von 154.000 Euro für den V8 bekommt man bereits einen Sportwagen, der diese Bezeichnung zu Recht trägt, wie er in unserem Test beweist.

Einfach mal die Seele baumeln lassen und den An- und Ausblick genießen. Vorne der Vantage, im Hintergrund die Niederburg bei Kobern an der Mosel.

König Charles und der Vantage haben eines gemeinsam: sie fallen auf in der Menge und das Volk jubelt ihnen zu. Okay, beim Vantage ist es mehr Bewunderung als euphorischer Jubel, aber egal wo man mit ihm auftaucht, für sein Design bekommt er durch die Bank weg nur Komplimente.

Ähnlich wie die Verbundenheit des britischen Regenten zu Deutschland existiert bei Aston Martin ein guter Draht ins Schwabenländle. Einige Stuttgarter Entwicklungen fanden ihren Weg in die Manufaktur auf der anderen Seite des Ärmelkanals.

In erster Linie ist es das Fabeltriebwerk von AMG, das hier für den fetzigen Vortrieb sorgt. Wie im AMG GT leistet es auch hier 375 kW/510 PS und bringt 685 Nm Drehmoment an die Hinterachse. Hand aufs Herz, der Aston Martin weckt deutlich mehr Emotionen und ist der schönere GT...

Ein kurzes Tippen auf den Startknopf, und der Vantage erwacht: Sattes Blubbern und tiefes Grollen verursachen leichtes Kammernflimmern beim Fahrer. Vornehme britische Zurückhaltung klingt jedenfalls anders. Jetzt mit der langen Schaltwippe hinter dem Lenkrad den ersten Gang einlegen oder die Automatik aktivieren - die Knopf-Anordnung der einzelnen Getriebeoptionen zeigt ein wenig die Eigenwilligkeit der Engländer, man hat sich jedoch schnell daran gewöhnt - dann ein vorsichtiger Druck aufs Gaspedal und die 1.530 kg setzen sich brabbelnd in Bewegung. Nun darf er zeigen, was in ihm steckt. Und das ist eine ganze Menge: Bei Vollgas schafft der Beau-lide (kein Tippfehler, eigene Wortkreation nach drei Ale) in 3,6 Sekunden den Sprint auf 100 km/h und 314 km/h Vmax.

Dabei soll er laut Werksangabe nur 10,5 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen (ich liebe den britischen Humor), bei vollem Fahrspaß sind es dann aber noch ein paar Drinks mehr, je nach Fahrmodus "Sport", "Sport Plus" oder "Track". Im letzteren genehmigt sich der Bursche dann durchaus 17 Liter. Shit happens, Längs- und Querdynamik und der Klang des vierrohrigen Blasorchesters gleichen die Zapfsäulendepressionen aus.

Auf unserer Tour durch den kurvigen Hunsrück geht es eh nicht um Topspeed und Verbrauch, sondern um ein gutes Handling. Die drei Fahrmodi verändern dabei das Ansprechverhalten von Gaspedal, Getriebe und Lenkung. Für ausreichende Traktion setzt Aston Martin ein elektronisches Sperrdifferenzial ein. Durch den glatten Unterboden, den Frontspoiler sowie den Diffusor am Heck erreicht der Vantage mehr Abtrieb und haftet auf dem Asphalt wie ein Klimakleber. Die eigens für ihn entwickelten Pirelli in den Dimensionen 255/35 vorn und 295/30 hinten auf 21-Zoll-Rädern tragen ihren Teil dazu bei. 400 Millimeter große Bremsscheiben und Sechs-Kolben-Sattel vorne sowie 360 Millimeter große Scheiben hinten sorgen für eine topp Verzögerung, optional gibt es sie aus Keramik.

Auf der Autobahn bringt der Vantage seinen Fahrer dazu, entspannt zu gleiten, doch wehe, es stehen kurvige Landstraßen auf dem Programm. Das Handling mit Reifen auf Betriebstemperatur ist einfach nur sensationell. Zumal er trotz 4,50 m Länge und 1,95 m Breite erstaunlich wendig ist und seinem Fahrer im Track-Modus genug Spielraum übrig läßt, um das Heck im sauberen Drift durch die Kurven zu manövrieren. Die genial kontourierten Sportsitze tragen ihren Teil dazu bei, dass der König in scharfen Kurven nicht vom Thron rutscht.

Fazit: Der Vantage ist auf der Autobahn ein Souverän und in Kurven ein König, ein reinrassiger Racer, der mit edlem Design, Dynamik und Fahrfreude, seiner Exklusivität und einem betörenden Klang den Preis von 154.000 Euro irgendwie rechtfertigt. Kein Wunder, dass auch Charles III. seit jeher eine Vorliebe für die Sportwagen aus seinem Reich hat.

Hier lauern 510 Pferde darauf, losgelassen zu werden.

Für den Trip an die Côte d´Azure reicht der Platz.

Entdecken wir da ein verschmitztes Lächeln im Grill?

Kurze Pause zwischen den verlassenen Ruinen von Scheid in der Nähe des Flugplatzes Hahn nach so viel Fahrspaß.

Hier läßt es sich leben, aber vor allem fahren. Edles Leder, typisches Aston Martin-Cockpit, griffiges Lenkrad.

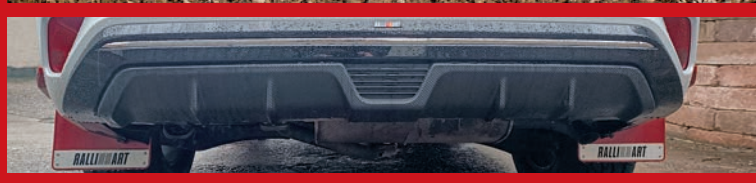
Bequeme und sportliche Sitze, was will man mehr?

Schicker Auftritt, Frontmotor und Heckantrieb - damit begeistert Aston Martin mit dem Vantage sein Klientel.

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Nico Strauss

In den Spuren der Legenden

Mitsubishi und Ralliart - über Jahre das siegreiche Duo bei der Dakar und zahlreichen Rallyes. Nach dem offiziellen Rückzug vom Motorsport erinnert man bei Mitsubishi Motors mit dem individuellen Ralliart-Zubehörpaket für den Eclipse Cross PHEV gerne an die ruhmreichen Zeiten.



Wenn nötig, würde sich der Eclipse Cross auch im Sand vor den Augen der Sphinx keine Blöße geben.

Mitsubishis Coupé-SUV hat sich in Deutschland inzwischen richtig gut etabliert und begeistert speziell als Plug-in-Hybrid eine große Käuferschar. Knapp 19.000 Kunden entschieden sich 2022 für den chic gestylten Japaner und sicherten ihm damit im Ranking aller Plug-in-Hybridmodelle bundesweit den 2. Rang.

Für einen hohen Bekanntheitsgrad des hochmodernen Antriebs sorgte bereits der Mitsubishi Outlander PHEV. Sein Plug-in-System wurde für den Eclipse Cross nochmals überarbeitet. Und wie bei dem größeren SUV sorgt hier der 2,4-Liter-Benzinmotor zusammen mit je einem Elektromotor an Vorder- sowie Hinterachse für Vortrieb. Ziel dieser Kombination: wenn möglich wenig Benzin verbrauchen, dafür so weit wie möglich elektrisch fahren. Und die CO_2-Emission auf 39 g/km senken. Verantwortlich hierfür ist sein 13,8 kWh großer Lithium-Ionen-Akku, der das Auto im NEFZ-Zyklus bis zu 61 Kilometer rein elektrisch fahren lässt. Insgesamt sind durchaus 750 km Reichweite drin.

Das „Plug in Hybrid Electric Vehicle", kurz PHEV soll laut Hersteller auf einen kombinierten NEFZ-Verbrauch von 1,8 Liter Benzin und 19,3 kWh Strom pro 100 Kilometer kommen. Okay, das liest sich sehr optimistisch, aber auch die Konkurrenz wirbt mit solchen Zahlen. Natürlich lassen sich diese Werte realisieren, doch dann kommt ein typisches Mitsubishi-Attribut ein wenig zu kurz: der sportliche Fahrspaß.

Als i-Tüpfelchen zu diesem Fahrspaß bieten die Japaner nun ein individuelles Zubehörpaket, das an die glorreichen Zeiten der Dakar erinnert und die Erfolge, die man mit der Motorsportabteilung "RALLIART" über Jahrzehnte hin einfuhr. Sein Auftritt ist bereits serienmäßig markentypisch äußerst sportlich, aber auch futuristisch gestylt. Mit den hochwertigen und geschmackvoll angepaßten Accessoires, die über jeden Mitsubishi-Partner bestellbar und montierbar sind, sticht der so verfeinerte Eclipse Cross deutlich aus der Menge seiner Modellkollegen heraus.

Die topp Verarbeitungsqualität der Anbauteile zeigte sich bei unserem Ausflug auf den Spuren seiner RALLIART-Vorfahren. Schlamm, Geröll, Wasserdurchfahrten, Steigungen und die diversen Untergründe konnten dem Eclipse Cross in seinem Outfit nichts anhaben. Natürlich wäre er den Anforderungen auch ohne die zusätzlichen Bauteile leicht gerecht geworden, aber so sieht er einfach cooler aus. Sein hoher Fahrkomfort, die intelligente Zusammenarbeit der Antriebskomponenten und dem damit je nach erforderlicher Fahrsituation effizientesten Antriebsmodus sorgen dafür, dass der Fahrer nur selten in Versuchung kommt, seinem Wagen die gesamte Systemleistung von 138 kW/188 PS durch Kickdown abzuverlangen. 10,9 Sekunden auf 100 sind zwar kein Bestwert, aber dennoch flott genug.

Das RALLIART-Paket macht aus dem Eclipse Cross nicht unbedingt ein wettbewerbsfähiges Rallyefahrzeug, aber es wertet die Optik um einiges sportlicher auf.

Lobenswert ist auf alle Fälle, dass die Ingenieure die mögliche Rückgewinnung von Energie durch Rekuperation um einiges verfeinert haben. So stehen im Eclipse Cross PHEV insgesamt fünf Stufen zur Rekuperation (B1 bis B5) zur Wahl, die vom Fahrer über Lenkradwippen angewählt werden können. In einer sechsten Stufe (B0) rekuperiert der Mitsubishi nicht, sondern „segelt" antriebs- und bremsenlos über die Straße und liefert so die energieschonendste Art des Vorankommens.

Das DC-Schnellladen des Akkus (80% in 25 Minuten) erfolgt über einen CHAdeMO-Stecker. Für das AC-Laden ist der klassischen Typ-2-Stecker für Wallboxen und Standard-Ladesäulen verbaut, dieser arbeitet allerdings nur einphasig, Aufladen dauert daher deutlich länger. Nicht allzu neu, aber doch genial und nützlich ist die 230-Volt-Anschlussbuchse im Kofferraum. An ihr lassen sich alle möglichen Elektrogeräte anschließen, wie zum Beispiel ein kleiner Kühlschrank, ein Wasserkocher oder sogar Handwerksgerät.

Mitsubishi bietet den Eclipse Cross PHEV als BASIS ab 40.590 Euro an. Sie enthält bereits eine umfangreiche Ausstattung, die u.a. eine Klimaautomatik, ein Multi-Informationsdisplay incl. aller Infos zum Batterie- und Ladezustand, Smart-Key-System sowie eine Rückfahrkamera beinhaltet. Hierfür bekommt man ein stylisches und sportliches Coupé-SUV, bei dem die Qual der Wahl nur auf die Ausstattungsvarianten beschränkt ist. Ein weiteres Goodie: neben fünf Jahren Herstellergarantie bis 100.000 km verfügt dieses Modell zusätzlich über acht Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km.

Die RALLIART Zubehörausstattung im Überblick

Frontstyling in Rot	699,00 EUR
Motorhauben-Schriftzug "Eclipse Cross"	69,00 EUR
Cover-Set Dynamic Shield schwarz	129,00 EUR
Cover-Set Diamanten-Logo vorn & hinten schwarz	59,00 EUR
Cover-Set Schriftzug seitlich „PLUG-IN HYBRID EV"	59,00 EUR
Spiegelcover-Set schwarz	109,00 EUR
Türgriff-Cover 8-teilig schwarz	139,00 EUR
Seitenwindabweiser-Set vorne 2-teilig	84,00 EUR
Seitenwindabweiser-Set hinten 2-teilig	69,00 EUR
Dekor-Set Ralliart	229,00 EUR
Schwellerleisten-Set in Rot	649,00 EUR
Schmutzfänger-Set vorn und hinten	149,00 EUR
Schriftzug-Set hinten ECLIPSE CROSS + PHEV schwarz	79,00 EUR
Ladekantenschutz Carbon-Design	129,00 EUR
Heckstyling (Heckdiffusor Carbon-Design, Zierleisten in Rot)	679,00 EUR
Heckspoilerlippe Lackiert in Panther-Schwarz	139,00 EUR
Dachspoiler Schwarz / Rot	699,00 EUR
Teppichmatten-Set Ralliart	119,00 EUR
Sportpedal-Set Alu	119,00 EUR
Startknopf	109,00 EUR
4x Leichtmetallfelge MMDA06 matt schwarz	676,00 EUR
4 x 235/60 R17 AT-Bereifung	640,00 EUR
Gesamtpreis (exkl. Montage):	**5.831,00 EUR**

Optisch kommt er irgendwie angriffslustig daher.

Bericht/Fotos: Guido Strauss/Fahrer: Manny Winkel

Auf der Höhe der Zeit

Bei Suzuki geht man schrittweise den Weg in Richtung Elektrisierung. Alle Modelle gibt es nur noch mit elektrischer Unterstützung. Das Antriebsangebot beim Klassiker Vitara wird nun neben dem Mildhybriden um einen Vollhybrid erweitert.

Das Gesicht ist bekannt, der Hybridantrieb hingegen neu.

Der kleine Unterschied zum Mild-Hybriden.

So ist man es gewöhnt im Suzuki Vitara: übersichtlich und akkurat angeordnete Instrumente und genug Beinfreiheit.

Wirkt größer als er ist, läßt sich aber variabel nutzen.

Kein Eyecatcher unter der Haube, aber effektiv ist er.

Seit mehr als 30 Jahren mischt der Suzuki Vitara in der Riege der Kompakt-SUV mit. Die inzwischen vierte Modellgeneration wurde optisch vor zwei Jahren zum zweiten Mal überarbeitet. Technisch bringen die Japaner ihr beliebtestes Modell jedoch ständig auf den neuesten Stand. Nach dem Vierzylinder-Benziner mit 48-Volt-Mildhybrid-Technik lautet das aktuelle Update Vollhybrid.

Des Pudels Kern des HEV-Systems im Vitara Vollhybrid ist ein 24 kW und 60 Nm starker Elektromotor, der, anders als bei den gewohnten Mild-Hybrid-Modellen von Suzuki aktiv am Vortrieb beteiligt ist, den 102 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder-Saugbenziner bei seiner Arbeit unterstützt und so seinen elektrischen Part zur Systemgesamtleistung von 115 PS beisteuert. Das dabei entwickelte Drehmoment von 235 Nm wird über ein automatisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe an die Vorderachse weitergeleitet, oder, optional gegen Aufpreis, an alle vier Räder.

Das Elektropaket klingt minimalistisch, zumal der Speicher nur für einen Kilometer Reichweite ausgelegt ist. Doch in der Praxis schaut es ganz anders aus. Durch die sehr gute Rekuperation lädt der Akku rasant wieder auf und vermittelt dem Fahrer zumindest im Stadtverkehr, permanent ohne Verbrennerunterstützung unterwegs zu sein. Im Schnitt kamen wir auf 5,4 Liter Verbrauch und eine Reichweite von exakt 800 km. Das ist vorzeigbar.

Um dem zwischen 375 bis 1.120 Liter umfassenden Kofferraumvolumen der nicht elektrisierten Modelle nicht allzu viel Platz zu rauben, sitzt die Lithium-Ionen-Batterie, sprich der luftgekühlte 0,84 kWh große 140-Volt-Akku für den Elektromotor, dabei unter dem Kofferraumboden. Somit stehen noch 289 bis 1.046 Liter hinter der 60:40 teilbaren Rückbank zur Verfügung. Das Mehrgewicht von 80 kg hält sich jedenfalls in Grenzen und bringt bedingt durch seine Platzierung den Vorteil eines besseren Handlings beim sonst relativ nervöse und sehr leichte Heck des Vitaras.

Bei Suzuki hält man sich in Bezug auf die Beschleunigungsangabe von 0 auf 100 zurück, sie dürfte bei rund 13 Sekunden liegen. Ein normaler Wert wenn für 1.320 kg Leergewicht lediglich 115 PS parat stehen. Und die Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h ist mehr als ausreichend.

Angeboten wird der neue 1.5 Dualjet Hybrid in zwei Ausstattungslinien: "Comfort" und "Comfort+", die sich für 1.850 Euro mit Allradantrieb kombinieren lassen. Bereits in der Version "Comfort" sind unter anderem ein Audiosystem mit Smartphone-Anbindung, eine Klimaautomatik und LED-Scheinwerfer an Bord.

Die serienmäßige Sicherheitsausstattung umfasst die Dual-Sensor-gestützte aktive Bremsunterstützung, das Spurhaltewarnsystem mit Lenkeingriff, eine Müdigkeitserkennung, eine Verkehrszeichenerkennung, ein Toter-Winkel-Warnsystem, einen Ausparkassistenten und eine Rückfahrkamera.

Auf die Einsteigervariante "Club" verzichtet man beim Vollhybrid. Daher beginnen die Preise auch erst bei 29.150 Euro für das Modell mit Frontantrieb. Die mit 31.850 Euro unwesentlich teurere Linie "Comfort+" rüstet den Vitara dann noch mit einer Onboad-Navigation, einem Panorama-Glasschiebedach, elektrisch anklappbaren Außenspiegeln sowie polierten 17-Zoll-Felgen auf.

Am Äußeren hat sich seit zwei Jahren nichts verändert, warum auch. Der Vitara wirkt stylisch noch immer up-to-Date.

Bericht/Fotos: Theresa Weinand

Auf´s Neue gut be- und ge-laden

Die nächste Generation des Transit Courier steht in den Startlöchern. Erstmals gibt es mit dem E-Transit Courier auch eine vollelektrische Variante dieser kompakten Lieferwagen-Baureihe. Der E-Transit Courier kommt Ende 2024 auf den Markt, die Benziner- und Diesel-Versionen noch in diesem Jahr. Signifikant größerer und flexibler nutzbarer Laderaum sowie Zugriff auf vernetzte Ford Pro-Angebote steigern Produktivität maßgeblich.

Ford Pro bringt, beginnend noch in diesem Jahr, die nächste Generation der Transit Courier-Baureihe auf den Markt. Erstmals wird es auch eine vollelektrische Variante dieses kompakten Lieferwagens geben - den E-Transit Courier. Er entwickelt eine Leistung von 100 kW (136 PS) und führt die Vorzüge des Ford Pro-Ökosystems mit ihren aufeinander abgestimmten Dienstleistungen und Software-Lösungen in das Segment der 0,75-Tonnen-Nutzlastklasse ein. Zugleich überzeugt die neue Transit Courier-Baureihe auch mit einem deutlich größeren Ladevolumen. Mit 2,9 Kubikmetern übertrifft es das Gardemaß des Vorgängermodells um 25 Prozent.

Somit können die neuen Modelle, einschließlich der vollelektrischen Variante, erstmals zwei Euro-Paletten an Bord nehmen. Seine öffentliche Weltpremiere feierte der E-Transit Courier am 18. April 2023 auf der „Commercial Vehicle Show“ in Birmingham (Großbritannien). Der Produktionsbeginn des neuen E-Transit Courier ist für Herbst 2024 im rumänischen Ford Otosan-Werk Craiova geplant, die Markteinführung für Ende 2024. Die neue Generation der Transit Courier-Modellvarianten mit Benzin- oder Dieselantrieb kann dagegen bereits in diesem Jahr bestellt werden – voraussichtlich ab Sommer. Erste Kundenfahrzeuge werden noch in diesem Jahr ausgeliefert. Die Verkaufspreise gibt Ford rechtzeitig bekannt.

Nach dem E-Transit und dem E-Transit Custom ist der neue E-Transit Courier bereits das dritte vollelektrische Nutzfahrzeug aus der ikonischen Transit-Modellfamilie von Ford Pro. Ford investiert weltweit mehr als 50 Milliarden US-Dollar in die Elektrifizierung seiner Produktpalette.

Dank seiner komplett neu entwickelten Karosserie und platzsparend angeordneten Elektro-Antriebskomponenten wie Batterie und E-Motor wartet der neue E-Transit Courier, wie auch seine Pendants mit Benzin- oder Dieselantrieb, im Vergleich zur Vorgänger-Generation mit in jeder Hinsicht deutlich verbesserten Transport-Eigenschaften auf: Die Ladebreite zwischen den hinteren Radkästen wächst aufgrund einer neu konstruierten Hinterradaufhängung von 1.012 auf 1.220 Millimeter und ermöglicht somit zum ersten Mal den Transport von zwei Euro-Paletten. Das Ladevolumen erreicht nun 2,9 statt 2,3 Kubikmeter und übertrifft die Vorgänger-Generation damit um 25 Prozent. Die Laderaumlänge legt um 18 Zentimeter auf nun 1,8 Meter zu. In Verbindung mit der neuen Durchladeöffnung in der Trennwand und dem umklappbaren Beifahrersitz lässt sie sich zusätzlich vergrößern, so dass nun auch bis zu 2,6 Meter lange Materialien eingeladen werden können. Das vordere Staufach („Frunk“) - also dort, wo sich bei den Verbrenner-Modellen der Motor befindet - fasst beim E-Transit Courier 44 Liter und eignet sich gut für Ladekabel, einen Erste-Hilfe-Kasten oder ähnliche Utensilien.

Der vollelektrisch angetriebene E-Transit Courier überzeugt darüber hinaus mit einer maximalen Zuladung von bis zu 700 kg. Anhänger darf der

Durch die geteilte Hecktür optimal zu beladen.

Der neue Ford Transit Tournier kommt ab Sommer ´23 mit Verbrenner- und 2024 mit E-Antrieb zu den Händlern.

Übersichtlich ohne Schnickschnack, dafür mit vielen Ablagemöglichkeiten: das Cockpit im konventionellen Transit Courier.

Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 750 Kilogramm ziehen.

Ford bietet den E-Transit Courier ausschließlich als zweisitzigen Kastenwagen in den Ausstattungsversionen „Trend“ und „Limited“ an. Sollen mehr Passagiere mitreisen, steht der Transit Courier – in Kombination mit Benzin- oder Dieselantrieb – auch als Kombi mit einer dreisitzigen Rückbank bereit. In allen diesen Versionen sorgt eine Gittertrennwand mit innovativem Klappmechanismus für ein hohes Maß an Flexibilität und zusätzlichen Stauraum.

Die Diesel- und Benziner-Modelle haben standardmäßig eine maximale Nutzlast von 678 Kilogramm – sie kann auf Wunsch auf 845 Kilogramm erhöht werden. Anhänger dürfen bis zu 1.000 Kilogramm (Benziner) beziehungsweise bis zu 1.100 Kilogramm (Diesel) wiegen.

Ford Pro rechnet damit, dass die Kunden ihren neuen E-Transit Courier vermehrt zu Hause an der eigenen Wallbox laden. Bei einem 11-kW-Anschluss mit Wechselstrom (AC) ist die Batterie in 5,7 Stunden3 von 10 auf 100 Prozent gefüllt – etwa über Nacht, wenn günstigere Strompreise die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs zusätzlich verbessern und sich der Elektroanschluss auch zum Vorwärmen der Kabine und der Batterie nutzen lässt. Stoppt der Lieferwagen an Gleichstrom (DC)-Schnell-Ladestationen, kann er neue Energie mit bis zu 100 kW laden. Ford geht davon aus, dass in diesem Fall für das „Nachtanken“ von zehn auf 80 Prozent Batterieladung weniger als 35 Minuten vergehen und ein zehnminütiger Ladevorgang genügt, um die Reichweite um 87 Kilometer zu steigern.

Die Nutzer des E-Transit Courier haben ein Jahr lang kostenlosen Zugang zum „Blue Oval Charge Network“, das bis 2024 über 500.000 öffentliche Ladestationen umfassen soll. Die „Plug and Charge“-Option an kompatiblen Schnell-Ladestationen des „Blue Oval Charge-Network“ macht es E-Transit Courier-Nutzern dabei sehr einfach: Anschließen genügt, schon fließt der Strom automatisch ins Auto. Die Abrechnung und alle notwendigen Informationen zum Ladeprozess sendet das System zu, sobald der Stecker vom Fahrzeug abgezogen wird. Die Cloud-basierte „Intelligent Range“-Funktion stellt dabei Daten zur Verfügung, die eine präzise Berechnung der verfügbaren Reichweite ermöglicht.

Der 100 kW (136 PS) starke Antriebsstrang des E-Transit Courier ermöglicht ein einzigartiges Fahrerlebnis bis hin zum „One-Pedal Driving“: Dank der stark verzögernden Rekuperierung des Lieferwagens, wenn das Strompedal gelupft wird, macht es den Einsatz des Bremspedals weitgehend überflüssig. Auf der Autobahn ist eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 145 km/h möglich. Nähere Informationen zur Reichweite und zu den Fahrleistungen des E-Transit Courier stellt Ford zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung.

Mit drei Fahrmodi kann sich der E-Transit Courier unterschiedlichen Verkehrs- und Arbeitssituationen anpassen: Im „Normal“-Programm reagieren Fahrpedal, Lenkung und Klimaregelung wie gewohnt. In der „Eco“-Einstellung läuft die Heizungsregelung auf Sparflamme, Beschleunigungswünsche werden behutsamer umgesetzt. Im „Rutschig“-Modus sprechen Lenkung und Fahrpedal indirekter an, um hektische Reaktionen auf nasser oder vereister Straße zu vermeiden. Im hektischen Stadtverkehr überzeugt der neue E-Transit Courier mit seiner kompakten Außenlänge von nur 4,34 Metern und einem Wendekreis zwischen Bordsteinen von lediglich 10,7 Metern.

Durch seine vielfältige Palette an serienmäßigen Fahrer-Assistenzsystemen setzt der E-Transit Courier neue Maßstäbe in seinem Segment. Viele stellen ein Novum im Segment der kompakten Transporter dar. Das Angebot reicht von Fernlicht-Assistent, Geschwindigkeitsregelanlage und Müdigkeitswarner über Einparkhilfen vorne und hinten, Berganfahr-Assistent und Intelligentem Geschwindigkeitsbegrenzer bis hin zu Fahrspur-Assistent, Pre-Collision-Assist und Rückfahrkamera. Auch das Verkehrsschild-Erkennungssystem und die Falschfahrer-Warnfunktion sind serienmäßig an Bord. Optional kommt ein Ausstattungspaket hinzu, das eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Fahrspur-Pilot und Stop & Go, Toter-Winkel-Assistent mit Cross-Traffic-Alert, Gegenverkehrs-Kollisionswarner und Rückfahr-Brems-Assistent umfasst.

Die Ford Pro-Software-Angebote umfassen Unfall-, Einbruch- und Sicherheits-Warnsysteme, die das Niveau konventioneller Alarmanlagen weit

Hingegen das puristischere Design im Elektroableger.

Der Laderaum glänzt bei allen durch Variabilität...

übertreffen und mit denen der Schutz des Fahrzeugs und seiner Ladung ein neues Level erreicht. Hierzu gehören zum Beispiel Bewegungsmelder für den Laderaum und perimetrische Alarmsysteme, die auf ein unbefugtes Öffnen der Türen oder der vorderen Haube reagieren. Doppelte Verriegelungen für die Türen sorgen dafür, dass diese auch durch eine eingeschlagene Scheibe nicht geöffnet werden können.

Bereits ab Sommer 2023 ist der neue Transit Courier mit einer Auswahl an konventionellen, besonders kraftstoffeffizienten Motorisierungen bestellbar: der 1,5 Liter große EcoBlue-Vierzylinder-Turbodiesel leistet 74 kW (100 PS), die beiden EcoBoost-Turbo-Dreizylinder-Benziner mit 1,0 Liter Hubraum gehen wahlweise mit 74 kW (100 PS) oder mit 92 kW (125 PS) an den Start. Ab Werk steht ihnen eine manuelle 6-Gang-Schaltung zur Seite, für die 92 kW/125 PS-Benziner-Variante ist auch ein neues 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatikgetriebe lieferbar.

Für die Verbrenner-Modelle beinhaltet das Angebot außer der Kastenwagen-Variante auch eine Kombi-Version sowie eine attraktive Reihe von Ausstattungslinien, darunter auch die exklusiveren Limited- und Active-Spezifikationen.

Die Preise für den neuen Ford Transit Courier stehen aktuell noch nicht fest.

Fotos/Text: Ford

...und einem Raumgewinn von 0,6 Kubikmeter auf 2.900 l.

Black Cat

Jaguar wertet den I-PACE zum neuen Modelljahr im Detail auf – mit verfeinertem Design, mehr Ausstattungsmöglichkeiten, R-Dynamic Modellen und – erstmals beim I-PACE – mit aufsehenerregenden Satin-Lackierungen in zwei Metallic-Farbtönen.

Mehr als 90 Auszeichnungen weltweit hat der Jaguar I-PACE seit seinem Debüt gewonnen – darunter das beispiellose Triple im Jahr 2019 bei den World Car oft the Year Awards, wo er bei World Car De-sign of the Year, World Green Car und World Car of the Year ganz oben auf dem Podest landete. Als einer der ersten vollelektrischen Performance-SUV legte er die Messlatte weit nach oben.

Mit seinem niedrigen Schwerpunkt, der fortschrittlichen Fahrwerkstechnologie und den kompakten, effizienten E-Maschinen an beiden Achsen bietet der I-PACE eine unübertroffene Balance aus voll-elektrischer Allrad-Performance und außergewöhnlichem Alltagskomfort. Dank nahtloser Over-the-Air-Updates wurden Fahrzeugtechnologien und Funktionen kontinuierlich verbessert – und werden es auch in Zukunft.

Mit seinem radikalen Cab-Forward-Profil, den kurzen Überhängen und den straffen, muskulösen Hüf-ten ist der I-PACE sofort erkennbar und hebt sich deutlich von anderen vollelektrischen SUV ab. Nun hat Jaguar das preisgekrönte Design weiterentwickelt – mit sorgfältig durchdachten Verbesserungen und Feinheiten, die für noch mehr Präsenz sorgen.

Der neugestaltete Frontgrill mit dem schwarz-silbernen Jaguar-Emblem verzichtet auf das bisherige schwarzglänzende Rautenmuster und zeigt stattdessen eine glatte, geschlossene Form in markantem Atlasgrau. Auch die vertikalen Blenden an den Seiten der unteren Kühlluftöffnungen sind in Atlasgrau gehalten. Die Zierleisten des vorderen Stoßfängers, die unteren Türzierleisten sowie der Heckdiffusor sind jetzt in Wagenfarbe statt in glänzendem Schwarz ausgeführt. Das verfeinerte Design mit dem re-duzierten Finish beruhigt den optischen Gesamtreindruck und stärkt die von Natur aus elektrische DNA des I-PACE.

Um den dynamischen Charakter und das Kraftpotenzial zu unterstreichen, tragen alle I-PACE Modelle mit 22-Zoll-Rädern einen dezenten Heckspoiler auf der Gepäckraumklappe.

Das serienmäßige Black Pack ergänzt das Design-Update des I-PACE MY24 mit Frontgrilleinfassung, Fenstereinfassungen, Außenspiegelkappen und Heck-Emblemen in glänzendem Schwarz. Optional ist das Panoramadach jetzt auch in Kontrastlackierung erhältlich. Passend zur geschwungenen Glas-scheibe ist der hintere Teil des Dachs, bisher in Wagenfarbe, dann ebenfalls in Schwarz gehalten.

Erstmals können Kunden für ihren I-PACE eine Satin-Lackierung wählen. Diese Oberflächen, wahl-weise in Eiger Grey oder im neuen Carpathian Grey, verleihen dem Fahrzeug einen eleganten zeitge-mäßen Look.

Die angebotenen Serienräder des I-PACE sind nun allesamt diamantgedreht. Aus dem Räderprogramm heraus sticht das 22-Zoll-Rad mit satingrauem Finish und dazu passenden Karbon-Einsätzen (Style 5069). Alle 22-Zöller sind auf Wunsch mit selbstdichtenden Ganzjahresreifen erhältlich.

Zwei in die Vorder- und Hinterachse integrierte E-Maschinen treiben den I-PACE mit einer Systemleistung von 294 kW (400 PS) an, das maximale Drehmoment liegt bei 696 Nm. Die beiden Permanentmagnet-Elektromotoren sind leicht, effizient und bauen sehr kompakt. In nur 4,8 Sekunden sprintet der vollelektrische Performance-SUV aus dem Stand auf Tempo 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Komfort und Agilität ohne Kompromisse – das hat Jaguar schon immer einzigartig gemacht. Der I-PACE fährt sich wie ein typischer Jaguar. Zusammen mit dem niedrigen Schwerpunkt und der leich-ten und zugleich steifen Aluminium-Karosseriestruktur bilden die fortschrittliche Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung und die Integrallenker-Hinterradaufhängung die Basis für seine dynamischen Fähigkeiten. Die optionale Luftfederung mit der elektronisch gesteuerten Dämpfung Adaptive Dyna-mics steigert Fahrverhalten und Handling noch weiter.

Der 90-kW-Lithium-Ionen-Akku mit 432 Pouch-Zellen verhilft dem I-PACE zu einer Reichweite bis zu 469 Kilometer (WLTP-Zyklus). Beim Laden über das stetig wachsende Netz an öffentlichen Lade-punkten fließt an 100-kW-Schnellladesäulen in nur 15 Minuten Energie für eine Reichweite bis zu 127 Kilometer. Kunden können einstellen, dass der Ladevorgang beendet wird, wenn der Akku einen be-stimmten Ladefüllstand erreicht – beispielsweise 80 Prozent. Von Null auf 80 Prozent vergehen lediglich 40 Minuten. An einer dreiphasigen 11-kW-Wallbox lassen sich pro Stunde

bis zu 53 Kilometer hinzufügen; die vollständige Befüllung dauert nur gut achteinhalb Stunden, was eine komfortable Aufladung während der Arbeitszeit oder über Nacht ermöglicht.

Die Vorkonditionierung ist eine weitere Technologie, die das Fahrerlebnis mit dem I-PACE verbessert. Während das Fahrzeug am Ladekabel hängt, heizt oder kühlt es den Akku automatisch auf seine ide-ale Temperatur. Auch der Innenraum wird vor Fahrtantritt auf die Wunschtemperatur gebracht. Da dazu Strom aus dem Netz entnommen wird, wird der Aktionsradius des I-PACE nicht geschmälert. Die aktualisierte Jaguar Remote App ist jetzt noch einfacher zu bedienen: Nutzer können den Lade-vorgang mitverfolgen oder die beim aktuellen Ladezustand mögliche Reichweite abfragen.

Das geräumige Interieur des I-PACE steckt voller Technologien, um jede Fahrt so angenehm wie möglich zu machen. Hochauflösende HD-Displays, Touchscreens, berührungsempfindliche Tasten und multifunktionale Drehregler mit haptischer Rückmeldung sorgen für ein hochintuitives Bediener-lebnis.

Das schnelle intuitive Infotainmentsystem Pivi Pro bietet nahtlose Konnektivität über drahtloses Apple CarPlay®, Wireless Android Auto™, integrierte Alexa-Sprachsteuerung, Spotify und what3words-Navigation. Dank Over-the-Air-Updates ist Pivi Pro – zusammen mit anderen Systemen im gesamten Fahrzeug – immer auf dem neuesten Stand.

Der Jaguar I-PACE der Modelljahres 2024 kann in Deutschland ab sofort bestellt werden. Die Preise beginnen bei 92.400 Euro für den I-PACE EV400 R-Dynamic SE.

Pressematerial: Jaguar

Mit uns stimmt das Klima. - Und die Luft.

Kälte- und Klimaanlagen sowie UV-C-Luftentkeimungssysteme von Kälte.Klima.Börsch.

Unsere Luftreinigungssysteme basieren auf der effektiven UV-C-Technologie und stellen damit die sicherste und effizienteste Alternative zu herkömmlichen Luftreinigungs-Verfahren dar.

- 99,99% Reinigungsrate in nur einem Durchgang
- 100% emissionsfrei & frei von chemischen Zusatzstoffen
- Hervorragende Luftqualität durch Downflow-Zirkulation
- Einfach, wirtschaftlich und flexibel installierbar (modulares System)
- Förderbar durch staatliche Zuschüsse

Kälte. Klima. Börsch.

Erfurter Str. 48-52 ▼ 56626 Andernach

Telefon: 0 26 32/92 510

Email: info@boersch.de ▼ www.boersch.de

Wir sind immer auf der Suche nach motivierten Mitarbeitern - gerne auch Quereinsteiger!

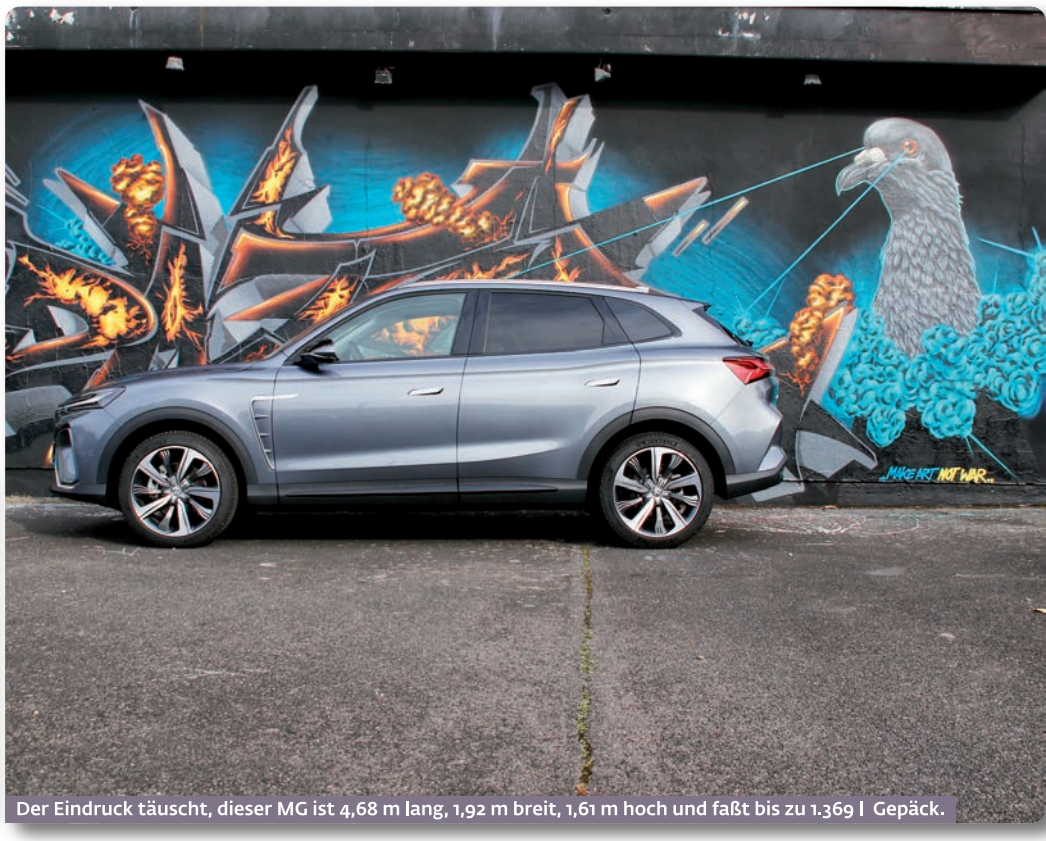
EIN SUPERHELD AUS DEM REICH DER MITTE

Iron Man, Thor, der unglaubliche Hulk, Captain America und wie sie noch alle heißen, die Comic-Helden aus dem Marvel-Universum.

Ist nun ein weiterer, verschollener Held aufgetaucht?

Diesen Eindruck erweckt zumindest die Namensgebung des Topmodells aus dem Hause MG, dem Marvel R Electric.

Übersichtliches und aufgeräumtes Cockpit.



Der Eindruck täuscht, dieser MG ist 4,68 m lang, 1,92 m breit, 1,61 m hoch und faßt bis zu 1.369 l Gepäck.

Erfahrungen durften wir bereits mit MG und den Modellen ZS EV und EHS sammeln, und die waren durchaus positiv. Die Markenrechte des kultigen britischen Roadster-Herstellers liegen inzwischen bei SAIC in Shanghai, einem der größten und renommiertesten Autohersteller in China. In den dortigen Fabriken werden schon seit vielen Jahren VW-Fahrzeuge gebaut. Ein weiteres Joint Venture besteht mit dem US-Hersteller General Motors.

Der Marvel R Electric stellt das Top-Modell des fernöstlichen Autobauers dar. Seine ungewöhnliche Typenbezeichnung läßt auf eine weitere internationale Kooperation schließen, dem ist allerdings nicht so. Wie sein Markenkollege, der Kombi "Modell 5", setzt auch er auf rein elektrischen Antrieb, allerdings in Form eines klassischen SUV. Die Bilder täuschen, der Marvel R ist ein wenig größer als der Audi Q4 e-tron oder der ID.4 von Volkswagen. An Platz mangelt es ihm von daher in keinster Weise. Hinten könnte sogar der unglaubliche Hulk sitzen, bevor er grün anläuft.

Aber auch über genügend Power verfügt unser unbekannter Superheld: 212 kW/288 PS und 665 Nm Drehmoment produzieren die Magnetspulen, damit bringt der Tri-Motor-Antriebsstrang auf allen vier Rädern den Marvel R recht flott auf Touren. In 4,9 Sekunden fällt die 100-km/h-Marke, über die Autobahn geht es im schnellsten Fall mit 200 km/h. Grund für seine Agilität ist auch das vergleichsweise geringe Gewicht von 1.920 Kilogramm. Damit liegt er 300 Kilogramm unter dem Audi Q4 e-tron bzw. 200 Kilo unter dem VW ID.4.

Wenn man nun schon den Vergleich zu Audi und VW zieht, muß man den Schöpfern von MG attestieren, dass sie ihre Hausaufgaben in Bezug auf die europäischen Ansprüche und ganz besonders die der Deutschen bravourös gemacht haben. Der Marvel R kam mit einer grundsoliden Verarbeitung daher, unser Testwagen hatte bereits 30.000 km auf dem digitalen Tacho und zeigte keinerlei Materialermüdung oder unliebsame Geräusche. Alles tipptopp, bei den Spaltmaßen angefangen bis hin zur Qualität der Materialien. Er ist kein China-Blender sondern ein hochwertiges Fahrzeug, das ohne Probleme mit den deutschen Modellen konkurrieren kann.

Auch beim Thema Connectivität fährt der Marvel R ganz vorne mit. Hinter dem riesigen 19,4 Zoll großen Zentralbildschirm im Tablet-Format verbergen sich nicht nur die Fahrzeugfunktionen und die Energieverwaltung, sondern auch die vielen Infotainmentinhalte, die der MG serienmäßig mitbringt. Nebst dem Digitalradio DAB+ beinhaltet das Modul einen WLAN-Hotspot, Bluetooth und Smartphone-Integration für Apple-/Android-Geräte sowie ein Online-Navi, das Sehenswürdigkeiten und nützlicherweise auch Lademöglichkeiten entlang der Route anzeigt. Beim Starten bekommt man sogar die aktuellen Wetteraussichten vorgelesen. Updates erfolgen "over the air". Zudem gibt es für den MG Marvel R Performance eine App, in der Funktionen wie etwa die Fernsteuerung der Klimatisierung, das Öffnen und Schließen des Fahrzeugs oder das Vorkonditionieren der Batterie hinterlegt sind. Ein klangstarkes Bose-Audiosystem, das ebenfalls Serie ist, rundet das Infotainmentpaket ab.

An hervorragender Ausstattung und angenehmen Fahreigenschaften mangelt es dem Marvel R nicht, bei der Ladecharakteristik gibt es dann doch ein wenig etwas zu meckern, wenn auch auf hohem Niveau. Mit dieser Problematik haben auch die anderen Hersteller allerdings ebenfalls zu kämpfen.

MG verspricht eine Ladeleistung von 92 kW/h an Schnelladern, realistisch sind allerdings 64 kW/h. Wenn man den MG Marvel R primär im Stadtverkehr nutzt, schafft man mit einer Füllung gut und gerne 400 km und verzeiht ihm die etwas längere Ladezeit. Im Schnitt sind es etwa 330 km Reichweite, wenn man die Ortschaft auch mal verläßt.

Zwei Ausstattungsvarianten bietet MG derzeit an: den "Luxury" mit 180 PS ab 46.990€ und den "Performance" ab 50.990€. Zu einem Superhelden avanciert der MG Marvel R zwar nicht, doch in der Summe aller Eigenschaften ist er ein Super Auto.

Sieht nicht nur nobel aus, bietet auch genügend Platz.

Die tiefe Ladekante ist ein praktischer, großer Vorteil.

Bericht/Fotos: Guido Strauss

Urgestein in neuem Design

Generation 5 des Range Rover präsentiert sich in erster Linie mit neu gestalteter Heckpartie. Kombiniert mit seinem luxuriösen Innenraum, vielen Komfort- und Assistenzfunktionen, besonders guten Geländeeigenschaften und sehr hohem Fahrkomfort spielt er klar ganz vorne mit in der Premier League der Nobel-SUV.

Wer bei Land Rover die unwegsamen Strecken abseits perfekt kartho-grafierter Straßen erkunden will, der greift zu Defender oder Discovery, wer hingegen zusätzlich noch puren Luxus und Schweben statt Fahren auf der Wunschliste stehen hat, der wählt den neuen Range Rover, seit jeher die nobelste Variante der Land Rover-Modelle.

In der fünften Generation haben die Engländer die Messlatte erneut ein Stück weit höher aufgelegt. Berechtigter Weise, denn noch nie war ein Range Rover so sicher, so elegant, so komfortabel, technisch so auf dem neuesten Stand, und vermutlich noch nie so perfekt. Allerdings auch noch nie so teuer.

Imposante, glatte und knitterfreie Karosserie mit einem CW-Wert von 0,30/m².

Der 258 kW/350 PS starke, doppelt turbo-beatmete Reihensechszylinder bietet derzeit die kräftigste Dieselmotorisierung für den 2,8-Tonner. Dabei hilft dem geschmeidigen Sechsender zusätzlich ein 48-Volt Mildhybridsystem, die Masse schnell in Schwung zu bekommen. Nebenbei klappt damit der Motorstart immer ausgesprochen entspannt und laufruhig - passend zum luxuriösen Anspruch des Range Rover. Bis zu 700 Nm sorgen einerseits für standesgemäßen Durchzug und Power in jeder der acht Automatik-Fahrstufen, andererseits beeinflussen sie den Verbrauch maßgeblich. 8,8 Liter auf 100 km sind bei dem gebotenen ein respektabler Wert. Mit einem gefühlvollen rechten Gasfuß ist ohne Weiteres auch ein Verbrauch von unter sieben Liter realisierbar.

Wer es allerdings eilig hat, die 6,1 Sekunden auf 100 km/h nutzt und auf der Autobahn bis zu 234 Sachen unterwegs sein möchte, der kann sich auf 10-12 Liter einstellen. Sicher, auch das zu erleben bereitet Spaß, doch ganz ehrlich, echtes Fahrvergnügen stellt sich schon beim gelassenen Dahingleiten ein.

Übertrieben ausgedrückt fühlt man sich wie in einem rollenden Thronsaal, dezenter beschrieben wie in einem exklusiv ausgestattenen Wohnzimmer. Dafür sorgen hochbequeme, gut kontourierte Sitze, auf Wunsch mit Massagefunktion. Platz für vier Erwachsene mit samt ihrem Reisegepäck bietet der Range Rover bereits in der "Kurzversion" mehr als genug, richtig üppig geht es in der auf 5,25 m gestreckte Langversion, die sogar mit sieben Sitzen ausgestattet werden kann, zu. Wobei die dritte Sitzreihe wohl eher für den Nachwuchs gedacht ist.

Ganz gleich welchen Anspruch die Straße an das Luxus-SUV stellt - der Range Rover meistert ihn souverän.

Die Sitze gibt es auf Wunsch mit HotStone Massage.

Nicht nur außen wirkt der Nobel-Brite voluminös, auch innen gibts reichlich Platz.

Die serienmäßige Luftfederung macht aus dem Luxus-SUV eine Art Hoovercraft für die Straße. Schlechten Straßenbelag oder Schlaglöcher nimmt man nur noch optisch wahr, die Bandscheiben geben diesbezüglich null Rückmeldung. Wie perfekt die Briten diese Technik weiter entwickelt haben, zeigt das vorbildliche Kurvenverhalten: minimale Seitenneigung bei maximaler Stabilität und Sicherheit. Serienmäßig mit Luftfederung und Wankausgleich ausgestattet, ermöglicht das nicht nur Variationen bei der Bodenfreiheit, sondern auch einen extrem guten Komfort in allen Fahrsituationen.

Im standardmäß aktivierten Komfort-Modus federt der Range Rover trotz deftiger Optionsbereifung von 22 Zoll und 275er Reifenbreite sehr komfortabel, dabei bleiben die Aufbaubewegungen dennoch moderat. Das leichte Schwingen ist gewollt und charakteristisch, dank elektronischer Dämpferregelung wird es selbst auch schlechten Straßen nicht ausgeprägter. Wer den Kontakt zur Fahrbahn intensiver spüren möchte, sollte den Sportmodus wählen, dann wird das gemütliche Dahingleiten reduziert und der Zustand der Straße stärker vermittelt.

DIE ASSISTENZSYSTEME DES RANGE ROVER IN DER ÜBERSICHT

ESP/ABS
Kollisionswarnung
City-Notbremssystem
Vorausschauendes Notbremssystem
Vorausschauender Kreuzungsassistent
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
Geschwindigkeitsbegrenzer & Tempomat
Abstandsregeltempomat
Autobahn-/Stauassistent
Verkehrszeichen-erkennung
Spurassistent
Totwinkelassistent
Müdigkeitswarner
Head-up-Display
Warnblinker bei Notbremsung
Reifendruck-Kontroll-system

Nach dem bekannten Prinzip “wer fahren möchte muß zuerst einsteigen” kann dies durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition recht bequem absolvieren. Über allen Türen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, je nach Körpergröße sind diese sehr hilfreich, denn bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 76 cm. Durch die einstellbare Luftfederung läßt sich die Karosserie zum Ein- und Aussteigen absenken - diese Funktion ist durchaus hilfreich, um die Sitze leichter zu erklimmen.

Das schlüssellose Schließsystem “Keyless Entry” zählt zur Serienausstattung, es ist clever durch Messung der Schlüsselentfernung abgesichert und kann so nicht mehr mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Ebenso Serie ist das Softclose-System, welches die Türen leise ins Schloss zieht, wenn man sie nur anlehnt.

Im Innenraum lassen sich die üblichen Funktionen des Fahralltags über im übersichtlichen Blickfeld des Fahrers angeordnete Schalter leicht bedienen. Jedoch sind nicht alle Bedienelemente dort, wo man sie in der Regel sucht - der Lautstärkenregler etwa befindet sich gleich neben dem griffgünstigen Getriebewählhebel. Die elektrische Einstellung von Sitzen und Lenkrad sowie der Klimatisierung geht problemlos und intuitiv von der Hand. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also erst lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang des Menüs ist reichhaltig, man kann viele Infos zum Fahrzeug abrufen, die im unwegsamen Gelände von Nutzen sind, aber auch in der Stadt auf dem Weg ins Parkhaus, wenn je nach

Bericht/Fotos: Guido Strauss/Fahrer: Manny Winkel

Luftfederungskonfiguration die Fahrzeughöhe im Display angezeigt wird. Der 13,1 Zoll große Haupt-Touch-Bildschirm ist ausreichend hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Auch die Instrumente sind serienmäßig als Display ausgeführt, das mit 13,7 Zoll sogar eine Nummer größer als der Infotainmentmonitor ausfällt.

Erfreulich umfangreich ist auch die Konnektivitäts- und Multimediaausstattung, vieles davon serienmäßig. Inklusive DAB+Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen und dem Navigationssystem Pivi Pro mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Es gibt zahlreiche Funktionen über die online-basierten Services wie Remote Control oder weitere buchbaren Fahrzeugapps.

Schon das serienmäßige Meridian 3D Sourround-Soundsystem umfasst 19 Lautsprecher inkl. Subwoofer. Gegen Aufpreis kann man auf 35 Lautsprecher aufstocken, dann auch in den Kopfstützen - 1.800 W + 80 W in den Kopfstützenlautsprechern verwandeln den Range Rover in einen einen Konzertsaal. Gegen Aufpreis gibt es ein Multimediasystem im Fond mit zwei 11,4 Zoll Bildschirmen.

All diese Ausstattungsfeatures erweisen sich im Fahralltag als äußerst sinnvoll und sorgen für ein entspanntes Ankommen am Ziel. Das liegt mit unter daran, dass es im Range Rover auch bei höheren Geschwindigkeiten noch ruhig zugeht - der Testwagen war vorne serienmäßig sowie hinten optional mit Akustikverglasung ausgestattet. Meist sind die Abrollgeräusche der großen Räder am ehesten zu hören. Erst ab mittleren Drehzahlen und beim Ausdrehen unter Last ist der Sechszylinder-Diesel akustisch wahrnehmbar. Stark gedämmt grummelt er gelassen bis kernig, aber nie aufdringlich. Windgeräusche sind nur im Bereich der A-Säule wahrnehmbar.

Zu guter Letzt noch einige Daten und Fakten für die Stammtischfreunde: Unser Testwagen kam auf eine Höhe von 1.870 mm, eine Länge von 5.252 mm und maß in der Breite mit eingeklappten Außenspiegeln 2.047 mm, mit ausgeklappten sogar 2.209 mm. Die Anhängelast beträgt ungebremst 750 kg, gebremst stolze 3.500 kg. Die Standard-Bodenfreiheit beläuft sich auf 219 mm, im Offroad-Modus sind es 294 mm mit Rampenwinkel zwischen 20,1° und 25,9°. Kommt es im Gelände zu feuchten Begegnungen, so bewältigt der Range Rover eine Wattiefe von bis zu 900 mm.

Dass soviel Auto mit sovielen Annehmlichkeiten seinen Preis hat, haben wir bereits zu Beginn kurz erwähnt. Den neuen Range Rover gibt es ab 125.900 Euro, für den “Autobiography” verlangen die Briten Minimum 169.900 Euro. Ja, das ist schon eine finanzielle Dimension, allerdings stehen Masse, Qualität und Ausstattung dem Ganzen durchaus akzeptabel gegenüber. Ein vergleichbarer BMW oder Mercedes kommt da kaum günstiger weg.

Eine gute Nachricht gibt es noch für alle AC/DC-Freunde zu vermelden: ab 2024 kommt der Range Rover auch als Elektroversion. Mit Anschluß für AC (Wechselstrom) und DC (Gleichstrom) und nebenbei der Möglichkeit, die gleichnamige australische Kultband über bis zu 35 Lautsprecher zu hören.

Das max. Laderaumvolumen hinter der ersten Sitzreihe beträgt nach VDA-Norm bis zu 2.176 Liter.

Unter der Haube wurde der laufruhige und kraftvolle Sechszylinder unscheinbar “verpackt”.

LEISTUNGEN

- Anpassung vergrößernder Sehhilfen
- Augendruckmessung
- Dämmerungssehen
- Diabetikerbetreuung
- Fluoreszenzangiographie
- Gesichtsfelduntersuchung
- Gutachten und Führerscheinuntersuchungen
- HRT und OCT
- Kontaktlinsenanpassung
- Messung individuelles Risiko des Grünen Stars
- Pigmentdichtenmessung zur AMD-Vorsorge
- Sehschule
- Ultraschall am Auge
- Untersuchung des Farbsehens
- Kinder-Vorsorgeuntersuchung

OPERATIONEN

- Operation Grauer Star (Katarakt)
- Laserbehandlung Grüner Star
- Laserbehandlung des Nachstars
- Netzhautlaser
- SLT Therapie

AUGENZENTRUM ANDERNACH

gemeinschaftspraxis für augenheilkunde ambulante operationen

Verbessern Sie Ihr Sehen durch unsere

Multifokal-Linsen

für scharfe Sicht in Nah und Fern.

Gerne beraten wir Sie in einem ausführlichen Gespräch.

Buchen Sie Ihren Termin online bei
QR-Code scannen, anmelden, buchen, fertig!

Doctolib

Praxis und OP-Zentrum: Buchenstraße 5 • 56626 Andernach
Telefon: 0 26 32-94 688-0 • Telefax: 0 26 32-94 688-11
Email: info@augenzentrum-andernach.de

Unsere Sprechzeiten:
Mo, Di, Do: 07.30 - 17.00 Uhr
Mi: 07.30 - 12.00 Uhr
Fr: 07.30 - 14.00 Uhr
Mittagspause: von 12.00 - 13.00 Uhr

Komm in unser Team und bewirb dich (m/w/d) als:
Medizinische/r Fachangestellte/r für die Behandlungsassistenz in Teil- oder Vollzeit • Orthoptistin in Vollzeit
Auszubildende/r zur/m Medizinischen Fachangestellten
karriere-augenzentrum-andernach.de

www.augenzentrum-andernach.de

neumann küchen

Seit über 40 Jahren!

Petra Schäfer | Andrea Fournier | Gerd Fournier

Das Persönliche macht den Unterschied.

Besuchen Sie uns und unsere aktuelle Küchenausstellung!
Im Internet unter:
neumann-kuechen.de
und gerne persönlich in Plaidt!

Neumann Küchen GmbH und Co. KG • Pommerhof 1 • 56637 Plaidt
Telefon 0 26 32-95 47-0 • www.neumann-kuechen.de
Öffnungszeiten: Montag - Freitag: 10.00 - 17.00 Uhr • Samstag geschlossen

Der etwas andere Hybrid

Im Nissan Qashqai e-Power haben die Japaner die Hybridantrieb-Idee neu angedacht. Eigentlich ganz simpel, dafür äußerst effektiv.

Europa-Premiere bei Nissan. Nachdem er sich seit sechs Jahren in Japan im Nissan Note bewähren durfte, kommt der "e-Power"- Antrieb nun auch bei uns auf die Straßen. Hier jedoch im Qashqai und im X-Trail.

Wie inzwischen fast jeder Hersteller, treibt auch Nissan die Elektrifizierung mehr und mehr voran. Die E-Strategie der Japaner heißt "Intelligent Mobility". Sie umfasst neben einigen Mildhybrid-Motoren aktuell verschiedene Hybrid- und reine Elektro-Antriebe. Der "e-Power"-Antrieb des kompakten Crossover-SUVs debütierte in Europa vor kurzem, ist aber kein Hybridantrieb wie jeder andere. Die Japaner sprechen gar von einem "Unikat unter den elektrifizierten Antrieben". Auch wenn die Einzelkomponenten von der Grundstruktur her gewohnten Hybridantrieben entsprechen, ist die Motoren- kombination in diesem Fall außer- und ungewöhnlich.

Beim Qashqai 1.5 VC-T e-Power arbeitet ein Verbrennungs- mit einem Elektromotor, einem Generator und einer Batterie zusammen, wobei der Elektromotor antreibt und der Benzinmotor dafür die Energie erzeugt. Der Unterschied zu den gewohnten Hybridantrieben ist hier die Art und Weise ab, in der die genannten Einzelteile zusammenwirken. Das Ziel Nissans ist es, ein rein elektrisches Fahrvergnügen zu kreieren – ohne Reichweiten-Bedenken und ohne Einbußen bei der Dynamik. Dazu stellt Nissan die klassische Rollenverteilung auf den Kopf. Der 1.5 Liter große Dreizylinder-Turbobenziner mit variabler Verdichtung, 158 PS und 250 Nm arbeitet beim "e-Power"-Antrieb im Grunde nicht als Motor, sondern als Kraftwerk. Er erzeugt den Strom, indem er einen Generator antreibt. Vom Generator fließt der elektrische Strom weiter zum Wechselrichter. Über den weiteren Weg entscheidet die clevere Regelelektronik. Entweder wird der Strom vom 190 PS und 330 Nm starken Elektromotor direkt in Bewegungsenergie umgesetzt - oder in der Batterie elektrochemisch gespeichert. Das Antreiben liegt also allein in der Verantwortung der E-Maschine. Durch die effiziente Rekuperation kann er außerdem Energie erzeugen und an die Hochvolt-Batterie weiterreichen.

Im Fahralltag erweist sich diese Idee, die Räder ausschließlich elektrisch antreiben zu lassen als kleinen Geniestreich. Elektrotypisch tritt der Qashqai e-Power an und auf: ohne Verzögerung in 7,9 Sekunden von 0 auf 100 und maximal auf 170 km/h sind die wichtigsten Fahrwerte.

Dank der stufenlosen Automatik bringt der Hybrid seine dynamischen Stärken voll zur Geltung, verhält sich jedoch akustisch komplett unerwartet, dadurch, dass der Benziner die dominante Rolle bei der Energieentwicklung spielt und an der Tatsache, dass Nissan dessen Drehzahl im Gleichschritt mit der Geschwindigkeit bzw. der Leistung steigen lässt. Je schneller der Qashqai e-Power, desto höher die Drehzahl des Benziners, desto lauter der Fahrbetrieb. Jedoch ohne unangenehm laut zu werden.

Die Idee, den Strom direkt vor Ort, im Auto zu erzeugen, erweist sich als topp umgesetzt, erspart sie doch das zeitaufwendige, externe Aufladen des Akkus. Das Überzeugende an der Geschichte ist die Reichweite des 55 Liter-Benzintanks. Laut Normangabe reicht eine Tankfüllung für gut 1.000 Kilometer. In der Testrealität sind es knapp 930. Das Versprechen, der Qashqai e-Power sei ein "Elektroauto ohne die Notwendigkeit des Aufladens", entpuppt sich in diesem Fall ausnahmsweise mal nicht als Marketingfloskel.

Dafür muß man an anderen Stellen ein wenig Abstriche machen. Wie etwa beim Kofferraumvolumen. Das Stauraumvolumen sinkt von 479/504 bis 1.422/1.534 auf 455/479 bis 1.379/1.415 Liter

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Theresa Weinand

Wie bei allen Qashqai-Modellen: das klare Cockpit im e-Power...

...ebenso das Außendesign. Lediglich der Schriftzug macht den Unterschied.

im Vergleich zu den anderen Qashqai-Derivaten. Und er darf gegenüber dem Mildhybrid-Benziner nur 750 Kilo ziehen. Der Kollege nimmt 1,8 Tonnen an den Haken.

Preislich liegt der e-Power knapp 2.500 Euro über dem des vergleichbaren Mildhybrid-Antriebs mit 158 PS und "Xtronic"-Automatik. Mit diesem Motor kostet der Qashqai in der "N-Connecta"-Ausstattung knapp 39.000 Euro, der "e-Power"-Antrieb startet bei ca. 41.400 Euro. Allerdings ist die "N-Connecta" zugleich die Serienausstattung, was für den Kunden bedeutet, dass der Nissan Qashqai e-Power umfassend ausgerüstet zu ihm rollt. Serie sind ein 12,3 Zoll großes Digitalinstrument, das "NissanConnect"-Navigationssystem mit einem ebenso großen Display; zudem die "NissanConnect"-Services (drahtloses Smartphone-Integration, Amazon Alexa und Google Assistent, etc.), eine 2-Zonen-Klimaautomatik und 18 Zoll große Leichtmetallfelgen.

Der Qashqai hat sich in den Jahren seiner Bauzeit nicht umsonst großer Beliebtheit erfreut. Mit dem "etwas anderen" Hybridantrieb dürfte er sicher Neukunden gewinnen, die ihn bis dato noch nicht in der engeren Auswahl hatten. Sie bekommen dann ein tipp-topp verarbeitetetes Fahrzeug, mit genügend Platz, einem spritzigen Antrieb, coolem Design und erfreulich geringem Verbrauch. Im Schnitt kamen wir auf 5,3 Liter, mit Bedacht gefahren, ist ein Benzinkonsum knapp über vier Liter auch realisierbar.

Dafür "verkehrte" Welt unter der Haube: der Benziner sorgt für Strom.

albert zahntechnik koblenz
albert zahntechnik digital
albert zahntechnik
albert zahntechnik gmbh
Buchenstraße 10 | 56626 Andernach
Telefon: 0 26 32-25 220
Mail: verwaltung@albert-zahntechnik.de

Nah dran am Vorbild

Wenn man mit dem Genesis G80 Electrified vorfährt, eröffnet man ungewollt eine Fragerunde. "Wow, ist das ein Bentley?" - "Hat der einen Acht- oder Zwölfzylinder unter der Haube?" - "Der sieht aber edel aus, was kostet er?" - Diese Fragen dann ohne ein Schmunzeln zu beantworten ist genauso unmöglich, wie den Genesis ohne ein Lächeln im Straßenverkehr zu bewegen...

Hätte jemand vor 10 Jahren behauptet, in Südkorea würden eines Tages Luxuslimousinen produziert werden, der wäre mitleidvoll belächelt worden. Heute lächelt man aus Anerkennung, wenn man mit einem Fahrzeug in Kontakt kommt, das aus diesem Teil Asiens stammt und feststellt, diese Genesis-Limousine vor einem nimmt es locker mit unseren deutschen Oberklassefahrzeugen auf.

Doch bei Genesis, der Edelmarke aus dem Hyundai-Konzern, hat man sich nicht etwa Mercedes, BMW oder Audi als Messlatte vorgenommen - nein, wenn schon, denn schon - möchte man sich vom Qualitätsanspruch an Bentley orientieren. Dies spiegelt sich nicht nur im Design wider, bei dem einiges an die britische Nobelmarke erinnert und für das, kaum verwunderlich, Designchef Luc Donckerwolke, ehemals für Bentley tätig, verantwortlich zeichnet. Beeindruckenderweise gelingt es den Südkoreanern, fast an das Verarbeitungslevel der Briten heranzureichen. Nicht ohne Grund hat man z.B. 2021 weltweit über 200.000 Stück verkauft.

In Deutschland legte Genesis zunächst mit Verbrennermodellen vor, und nun mit elektrifizierten Modellen nach. Der GV60 (Test auf Seite 20) basiert auf dem Hyundai Ioniq 5, GV70 und G80 Electrified auf einer Verbrenner-Plattform. Was genau Letzterer zu bieten hat, wollten wir herausfinden. Denn bei einem Preisgefüge ab 69.200 Euro darf man mehr erwarten als nur modernste E-Mobilität unterm schön designten Blech. Und was das Karosserieformat angeht, trifft man bei uns auf die Platzhirsche BMW 5er und Mercedes E-Klasse.

Bereits bei Vertriebsstruktur und Service hat man bei Genesis einen neuen, ungewöhnlichen, aber vielleicht auch zukunftsorientierteren Weg eingeschlagen. Bundesweit gibt es bis dato lediglich zwei Showrooms, sprich "Genesis Studios", einer in München, einer in Frankfurt. Wer nicht in diesem Umkreis wohnt kann sich via Internet ein Fahrzeug für eine Probefahrt nach Hause bestellen. Ein persönlicher Assistent bringt dann das Auto zum Kaufinteressenten, erklärt den Wagen und macht die Probefahrt mit ihm vor Ort.

Ein solcher Assistent liefert später den Wagen zum Kunden und holt ihn zu jeder der fünf im Preis inbegriffenen Inspektionen wieder ab, Ersatzwagen inklusive. Das ist ein exklusiver Service, wie man ihn sonst noch nicht kennt.

Zurück zum G80 Electrified und seiner Präsenz: der großer Grill und die schmalen Leuchten bringen ein Gesicht in den automobilen Alltag, das hervorsticht. In der seitlichen Silhouette fällt die hintere abfallende Dachlinie - wie eine Art Fließheck - auf. Unter dem Heckdeckel begrenzt die Batterie das Ladevolumen auf 354 Liter. Im Heckbereich wird das schmale, elegante Leuchtendesign weiter fortgeführt und hebt den G80 auch hier vom gewohnten Bild ab.

Mit seinen Maßen von 5.005 mm Länge, 1.925 mm Breite überragt er die Konkurrenz um wenige Zentimeter. Die niedrige Höhe von 1.470 mm Höhe gibt dem Fahrzeug den Hauch eines Coupés, obwohl er etwa die E-Klasse nur um 4 cm unterbietet.

Die Ladequalitäten entsprechen dem Gesamteindruck.

Vom Design selbst waren wir bisher sehr angetan, doch was steckt unter seiner schönen Hülle? Nun, ein Akku mit 87,2 kWh Fassungsvermögen und 546 Kilogramm, der ca. 23% des Gesamtgewichtes ausmacht. Er versorgt je einen Elektromotor vorne und hinten. Beide sind 136 kW (185 PS) stark, die Systemleistung beträgt 272 kW (370 PS).

Noch beindruckender ist das maximale Drehmoment von 700 Nm. Diese Kombination treibt den immerhin über 2,3 Tonnen schweren G80 rasant aber leise nach vorne: 4,9 Sekunden vergehen bis auf 100 km/h, von 80 auf 120 nur 3,2 Sekunden. Kein Vergleich zu den recht bemühten Vierzylinder-Verbrennern im konventionellen G80. Das ICE-Feeling wird unterstützt vom komfortablen Abrollverhalten der 19-Zoll-Bereifung mit 245er Reifen vorne und 275er auf der Hinterachse.

Respektabel ist auch der Verbrauch, wenn man Leistung und Gewicht bedenkt: 19,1 kWh auf 100 km verspricht Genesis, bei gleichmäßigen 130 km/h auf der Autobahn im Comfort-Modus kamen wir auf 19,7 kWh. Alternativ bieten sich noch Eco, Sport und Sport+ als Fahrmodi an. Bei Sport+ liefert der Boost-Modus 10 Sekunden lang zusätzliche 20 kW Leistung pro Motor. Erhöht man das Tempo auf 180 - 200 km/h, steigt der Verbrauch auf etwa 23,2 kWh. Bis zu 225 km/h würde der G80 Electrified übrigens schaffen.

Ein weiteres fettes Plus verdankt der Genesis seiner hochmodernen 800-Volt-Architektur. Durch sie lässt sich die Batterie an 350-kW-Schnellladestationen in nur knapp 20 Minuten von zehn auf 80 Prozent aufladen. Das optional verfügbare Solardachpaket (1.610,- Euro) kann zudem im Laufe eines Jahres Energie für mehr als 1.000 Kilometer zusätzliche Reichweite produzieren. Maximal 240 kW Ladeleistung bietet der G80 Electrified, als Spitzenwert verzeichneten wir 189 kW, wobei er beim Laden lange ein recht hohes Niveau hält.

Diese erfreulichen Ladesitten machen aus dem G80 Electrified einen überaus angenehmen Langstreckenbegleiter. Deutlich über 400 Kilometer sind im Alltag möglich. 510 km nach WLTP gibt Genesis an. Bei uns standen mit vollen Akkus 458 km (im Eco-Modus), 443 km (Comfort) und 426 km (Sport) zu Buche. Im reinen Stadtverkehr steht vorne sogar eine 5.

Im Alltag begeistert der Genesis durch sein hervorragendes Fahrverhalten, das phantastische Fahrwerk, den kraftvollen Antrieb aber auch mit seiner hohen Qualitätsanmutung. Hinzu gesellen sich nette Features wie etwa das Lexicon-Surround-Soundsystem, das 14,5" Infotainment-Display mit "Augmented Reality" (computergestützte Erweiterung der Wahrnehmung), das 3D-Kombiinstrument und die zuverlässigen Assistenzsysteme. Mit absoluter Vollausstattung liegt der G80 Electrified AWD wie unser Testwagen bei 86.370 Euro. Das ist eine stolze, aber auch gerechtfertigte Summe. Die Konkurrenz aus Deutschland verlangt hier locker 25.000 - 30.000 Euro mehr.

Genesis hat Bentley als Vorbild. Von diesem selbstgesetzten Anspruch ist man nicht mehr weit entfernt. Das Niveau, auf dem sich der G80 Electrified bewegt, beweist es. Und zumindest beim elektrischen Antrieb hat man gegenüber dem großen Idol von der Insel schon mal deutlich vorgelegt.

Ja, das ist das Cockpit im G80, nicht in einem Bentley.

Entertainment auf den hinteren Logenplätzen.

Die Lichtausbeute ist auch nachts auf hohem Niveau.

Sieht fast nach Verbrenner aus, der Eindruck täuscht.

Bericht/Fotos: Guido Strauss

Trotz 5 m Länge und 2,3 Tonnen Leergewicht ist der G80 Electrified unglaublich agil und dynamisch. Elektro-Bumms und Allradantrieb tragen dafür die Verantwortung.

AUGENZENTRUM
KAISERSESCH

Dr. med. univ. A. Zerahn-Didovic
M. Zerahn & M. Schulz
Fachärzte für Augenheilkunde

Bahnhofstraße 1 • 56759 Kaisersesch
Telefon: 0 26 53-913 913 • Telefax: 0 26 53-913 616
Email: info@augenzentrum-kaisersesch.de

Wir sind für Sie da:
Montag und Mittwoch: 08.00 – 13.00 Uhr
Dienstag und Donnerstag: 08.00 – 12.00 Uhr und 13.00 – 16.00 Uhr
Freitag: 08.00 – 13.00 Uhr

www.augenzentrum-kaisersesch.de

Wir suchen für ab sofort:
Facharzt (m/w/d) für Augenheilkunde
flexible Arbeitszeiten in Teil- oder Vollzeit
Ihr aussagefähigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an:
Augenzentrum Kaisersesch • Frau Dr. Aida Zerahn-Didovic • Bahnhofstraße 1, 56759 Kaisersesch
Email: info@augenzentrum-kaisersesch.de

Das Heck mit dem K(n)ick

Mit dem Volvo C40 Recharge Pure Electric, dem zweiten vollelektrisch angetriebenen Modell, treibt der schwedische Automobilhersteller die Elektrifizierung seiner Fahrzeugpalette weiter voran. Dabei ist der C40 das erste Modell, das ausschließlich mit einem elektrischen Antriebsstrang angeboten wird.

Mit dem C40 Recharge Pure Electric ist Volvos Designchef Robin Page und seinem Team ein echter Hingucker gelungen. Mit seinem flacheren und schlankeren Crossover-Design gegenüber dem Konzernzwilling XC40 schlägt er eine neue Richtung für die schwedische Traditions-Marke ein. Und sein komplett lederfreies Interieur setzt ein weiteres Zeichen für Nachhaltigkeit, Umweltbewusstsein und Verantwortung. Den C40 gibt es mit dem 170 kW/231 PS Single-Motor ab 48.850,- Euro, der Twin-Motor schlägt mit mindestens 57.650 Euro zu Buche.

31 Liter Volumen reichen für das Ladekabelpaket.

Die beiden - in unserem Fall in der Top-Version C40 Recharge Pure Electric Twin Motor - an Vorder- und Hinterachse platzierten Elektromotoren produzieren jeweils 150 kW/204 PS Leistung und ein Gesamtdrehmoment von 660 Nm. Damit schafft der C40 den Sprint auf 100 km/h in 4,7 Sekunden und wird erst bei 180 km/h eingebremst. Tief im Fahrzeugboden ist hierfür eine Hochvoltbatterie mit 78 kWh untergebracht, die gemäß WLTP Reichweiten von bis zu 449 km und innerorts 592 km ermöglicht. Das Ein-Pedal-Fahren bietet insbesondere im Stadtverkehr einen noch größeren Aktionsradius und ein Höchstmaß an Komfort. Ein 11-kW-Bordladegerät sorgt für einfaches und schnelles Laden zuhause und unterwegs. An DC- Schnellladestationen genügen 10 Minuten Laden für 100 km Wegstrecke.

Der Volvo C40 Recharge besitzt die gleiche Kraft und den gleichen starken Charakter wie der ebenfalls auf der auf der CMA-Plattform (Compact Modular Architecture) basierende vollelektrische Volvo XC40 Recharge, zeigt dabei aber mehr Athletik und Leichtigkeit. In der wie aus einem Stück geformten Statur des Crossovers kommt die auf das Wesentliche reduzierte Einfachheit des modernen Volvo Designs zum Ausdruck.

Die Frontpartie prägen der verkleidete Kühlergrill in Wagenfarbe - ein Ausweis der elektrischen Identität des Modells - und die, es mag etwas martialisch klingen, „Thors Hammer“-Scheinwerfer. Die ebenso unverwechselbaren LED-Rückleuchten sind jetzt in einzelne Segmente unterteilt und zeigen klassisches Design in einer modernen Ausführung. Die Seitenansicht ist einerseits markentypisch und doch ganz anders: Die schlanke Crossover-Dachlinie verleiht dem Volvo C40 Recharge eine besondere Dynamik und Eleganz, verstärkt vom schwarzen Kontrastdach in „Black Stone“, den großen Rädern in eigenständigem Design und einem sportlich gestalteten Heck mit aerodynamisch optimiertem Spoiler.

Die optische Dynamik geht konform mit dem Fahrverhalten des C40. Eine hervorragende Straßenlage, egal ob auf der Autobahn oder auf kurvigen Landstraßen bietet in Verbindung mit dem serienmäßigen Allradantrieb Fahrspaß vom Feinsten. Somit stehtv auch auf nassem Untegrund genug Traktion bereit. Wie weit die Technik bei Volvo fortgeschritten ist, zeigt sich dabei im Stromverbrauch. Der liegt kombiniert bei 22,3-18,0 kWh/100 km. Im Test kamen wir auf 20,4 kWh/100 km.

Spartanisches, aber funktionelles innovatives Cockpit.

Schöne, bequeme Sitze müssen nicht aus Leder sein.

Vollverkleidung statt Kühlergrill. Logisch bei reinem Elektroantrieb und von Vorteil bei der Aerodynamik.

Der potente Elektroantrieb macht den Volvo C40 auch zum idealen Zugfahrzeug. Bis zu 1.800 Kilogramm kann er in der Allradversion an den optionalen Haken nehmen, der sich halbelektrisch aus dem hinteren Stoßfänger klappen lässt.

In Sachen Nachhaltigkeit präsentiert sich erstmals ein Modell der Schweden komplett lederfrei: Volvo bietet den C40 Recharge mit hochwertigen Optionen ohne Tierhaut an und macht damit nicht nur umweltbewussten Kunden ein besonderes Angebot, sondern zeigt auch, dass Luxus nicht unbedingt von gegerbten Kuhhäuten abhängig ist. Serienmäßig sitzt man auf dem „Rivel Chine"-Textilbezug, optional bietet sich Textil/Microtech, Microtech oder Tailored Wool an.

Das von stilvollem Minimalismus geprägte Interieur verfügt als zentrales Element über einen Neun-Zoll-Touchscreen in der Mittelkonsole. Er ist serienmäßig an Bord und sorgt für eine intuitive Bedienung nahezu aller Infotainment- und Komfortfunktionen, während er gleichzeitig die Anzahl weiterer Schalter und Regler auf ein Minimum reduziert.

Für ein lichtdurchflutetes Interieur sorgt das serienmäßige Panorama-Glasdach. Der Verzicht auf eine Öffnungsfunktion ermöglichte eine besonders großzügige Gestaltung: es erstreckt sich von den Vordersitzen bis zum Heck und vermittelt daher allen Passagieren ein besonderes Gefühl von Geräumigkeit und Leichtigkeit.

Die Insassen nehmen auf sportlich konturierten Sitzen Platz umgeben von den einzigartigen Akzenten der hinterleuchteten Dekoreinlage „Topography" entlang der Instrumententafel und in den vorderen Türverkleidungen. Ihre dreidimensionale Struktur ist von topographischen Karten des schwedischen Abisko-Nationalparks inspiriert, ihre Hintergrundbeleuchtung verleiht dem Interieur ein natürliches, beruhigendes Licht und ein modernes Ambiente. Zur Natur als Inspirationsquelle passt der hohe Anteil an nachhaltigen Materialien. Die „Topography"-Dekore bestehen teilweise aus recyceltem Kunststoff, die Teppiche werden zu 100 Prozent aus recycelten PET-Plastikflaschen hergestellt: Pro Fahrzeug werden 71 gebrauchte Ein-Liter-Flaschen wiederverwertet.

Trotz der großen Batterie offeriert der Volvo C40 Recharge ausgezeichnete Platzverhältnisse. Das Ladevolumen oberhalb des Kofferraumbodens beträgt 413 Liter, ein zusätzliches Fach unter der Fronthaube bietet beispielsweise Platz für das Ladekabel. Die Heckklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck bzw. mit Sensorsteuerung. Für noch mehr Komfort im Alltag bietet der C40 spezielle Möglichkeiten der Vorklimatisierung per Smartphone-App bei parkendem Fahrzeug.

Fazit: der Volvo C40 Recharge besticht nicht nur als Hingucker, er ist auch unter der Karosserie clever durchdacht und qualitativ top umgesetzt.

Geduckt, flach, dynamisch in "Sage Green Metallic", mit 235/50/19er Bereifung vorne und 255/45/19er hinten.

Bericht/Fotos: Theresa Weinand

In der Ruhe liegt viel

“Einen Bentley fährt man nicht, man genießt ihn.”

Mit dem Flying Spur beweisen die Briten erneut, warum ein Bentley das Non-plus-Ultra im Luxussegment darstellt. Neben der Laufruhe schlummert in seinem 4-Liter V8 eine kollossale Kraft, die aus dem “Fliegenden Sporn” einen echten Heißsporn macht.

Kraft

Bei soviel Agilität läßt sich ein breites Grinsen nicht verbergen.

Chauffieren oder pilotieren? - Diese Frage stellte sich früher eigentlich kaum, wenn es um eine Bentley-Limousine ging. Wer etwas auf sich hielt, saß in der hinteren Lounge und ließ sich entspannt durch die Weltgeschichte fahren.

Mit dem Bentley Flying Spur V8S dürfte das Jobangebot für die Herren im feinen Zwirn und mit der Schirmmütze auf ein Minimum sinken. Nicht etwa, dass dieses 5,32 m lange Monument aus Stahl, Aluminium, Karbon und edlen Materialien keinen Platz in der zweiten Reihe für die Herrschaften bieten würde, ganz im Gegenteil. Der beste Platz ist allerdings eindeutig hinter dem handgenähten, griffigen Volant mit dem geflügelten Bentley-Logo auf dem Pralltopf. Hier nimmt der Gentleman-Driver von heute die Kontrolle über 404 kW/550 PS und 770 Nm selbst in die Hand, genießt das unglaublich edle Cockpit-Ambiente, die sportlich konturierten überaus bequemen Ledersessel und die Liebe zum Detail, mit der die Handwerker im britischen Crewe dieses Fahrzeug gebaut haben.

In unserem Fall lautet die Zwei-Farbkombination im Innenraum “Beluga and Cricket Ball” - auf Deutsch: Schwarz und Weinrot. Als Kontrast dazu wurde der Testwagen in “Silver Tempest” mit schwarzen Applikationen lackiert. Eine Silber-Coloration mit Tradition, erstmals 1998 auf der Außenhaut des Arnage vorgestellt. Farben sind bekanntlich Geschmacksache, dementsprechend bietet man bei Bentley ein Spektrum, das gerne nach Kundenwunsch umgesetzt wird. Außen passend zu den Hochhackigen der Gemahlin und innen der gleiche Ton wie ihr Lieblingsnagellack - kein Problem, einfach bei der Bestellung mit angeben.

Doch nun zurück zu unserem Flying Spur. Vor dem Einsteigen steht erst einmal das Inspizieren des Gesamtauftretens. Die Front ist bekannt vom Continental Coupé/Cabrio, dieses Vieraugengesicht mit dem immens großen Kühlergrill. Obwohl auf den ersten Blick so wuchtig im Design, gelang es dem Team um den deutschen Designchef Andreas Mindt ein Fahrzeug voller Eleganz und sportlicher Dynamik auf die 22-Zoll-Räder zu stellen. Und mit 1,48 m ist er nur gut 5 cm höher als ein Panamera.

Mit dem Gaspedal bringt man die Vierrohranlage in die typische, betörende V8-Stimmlage.

Ein Auto wie eine Festung. Und doch brachte unser Testwagen “nur” 2.440 kg auf die Waage.

Um beim Vergleich zu deutschen Nobelmarken zu bleiben, die S-Klasse von Mercedes ist 3 cm kürzer und 5 cm schmaler. Im Innenraum macht sich das in den beiden Sitzreihen bemerkbar, wo hingegen das Kofferraumvolumen mit 420 Liter gut und gerne 130 Liter weniger aufzuweisen hat als der Stern aus Stuttgart.

Vergleich hin und her, egal ob Panamera, S-Klasse, BMW 7er oder Audi A8 - der Bentley spielt in der Championsleague, der Rest kickt in der Bundesliga. Das mag anmaßend klingen, doch die Tatsachen sprechen für sich. Natürlich ist es maßgebend, ob ein Luxusautomobil in Massen vom Band läuft oder größtenteils von Hand zusammengebaut wird. Hier macht nicht nur die Verarbeitung sondern auch der Preis den Unterschied. Bei Bentley läßt man sich zu Recht diese Handwerkskunst entsprechend bezahlen. Mindestens 172.000 Euro sind fällig, wenn man einen Flying Spur ordert, beim V8S sind es 204.537,92 Euro. Möchte man nun noch einige individuellen Wünsche ins Ausstattungspaket packen, so liegt man wie im Falle unseres Testwagens schnell bei 266.777,92 Euro. Das ist sportlich, aber gerechtfertigt.

Ebenso sportlich geht es mit dem auf der Panamera-Plattform mit all ihren Vorzügen wie adaptiver Dreikammerluftfederung, Allradantrieb und Hinterachslenkung basierenden Flying Spur V8S fahrerisch zur Sache. Wer die vollen 550 PS und 770 Nm des Vierliter-V8-Biturbo aktiviert, beschleunigt Dank der Achtgang-Automatik in 4,1 Sekunden auf 100 km/h und wird erst bei 318 km/h eingebremst. Durch die Fahrmodi-Optionen “Custum”, “Comfort”, “Bentley” und “Sport” wird so aus einem edlen Gleiter stufenweise ein Sportwagen par Excellance, der sogar im kurvenreichen Hunsrück für ausgiebigen Fahrspaß sorgt.

Wobei die perfekte Wahl im Komfort liegt. Die Ruhe im Innern, das Schlaglöcher-ignorierende adaptive Fahrwerk und die passende entspannende Musik aus der NAIM-Stereoanlage für 6.865 Euro verleiten eigentlich zu keiner Zeit zum Schnellfahren. So kann man Autofahren genießen. Das Wissen, was dieser Bentley an Agilität zu bieten hat, genügt vollkommen.

Trotz 5,32 m Länge bereitet der Flying Spur auch auf kurvigen Passagen enormen Fahrspaß.

Ein Luxusliner, der primär beim Selberfahren begeistert.

Das Flying “B” - Bentley´s historische Kühlerfigur.

Wie aus einem Block: die Schalt- und Waltzentrale.

Chrom, Karbon, Leder, Klavierlack - das edle Cockpit.

Das Platzangebot ist auch hinten enorm.

Dezent verpackt schlummern hier 550 PS. Der V8-Schriftzug dürfte so manchem Porschebesitzer bekannt vorkommen.

Sportlicher Kontrast: die roten Bremssättel hinter 22 Zoll.

Schließlich spiegelt sich der entspannte Umgang mit dem Gaspedal auch im Spritverbrauch wider. Sicher, wer sich einen Bentley leisten kann, bei dem dürften Verbrauch und Unterhalt sekundär sein. Und doch ist es beeindruckend, dass sich solch ein Schiff mit um die 11 Liter bewegen läßt. Im Mixed waren es schließlich13 Liter, als Maximum durchfluteten 20 Liter die Brennkammern. Die CO_2 Emissionen liegen laut Hersteller bei 288 g/km. Als Kleinserienhersteller hat man da noch Spielraum.

Interessant sind beim Flying Spur auch einige liebevolle Gimmicks, die beim Erstkontakt ein Schmunzeln verursachen. Wie etwa das oberhalb des Kühlergrills stolz thronende "Flying B", dessen Flügel beleuchtet sind und das lautlos versinkt, wenn man den Wagen abschließt. Ein weiter “Gag” ist das rotierende Display in der Mitte des Armaturenbretts. Auf Knopfdruck hat man die Wahl zwischen dem Infotainment-System oder einer klassischen Ansicht mit drei Instrumenten, bestehend aus Außentemperaturanzeige, einem Kompass und einer Stoppuhr. Verläßt man den Bentley, so dreht sich das Display in eine neutrale Ausgangsstellung ohne jegliche Anzeigen. Ist sicher so einmalig, genau wie sein Preis von 4.965 Euro.

Um einen kleinen Überblick zu verschaffen, was im Flying Spur nicht aufpreispflichtig ist, hier einige Standards: 360 Grad Park-Kamera, automatischer Tür-zu-Mechanismus, beleuchteter Make-up-Spiegel für Fahrer und Beifahrer, Bluetooth, Einparkassistent seitlich, vorne und hinten inkl. Sensor & Kamera, elektr. Sitz-Memory für Außenspiegel und Lenkrad, 12,3 Zoll Entertainment-Monitor, Fahrereinstellungen Motorcharakteristik, Lenkung und Fahrwerk, fernbedienbare Heckklappenfernentriegelung, Tempomat, interner Speicher/Festplatte 60,00 GB, Mobiltelefonvorbereitung mit Ladefunktion, Navigationssystem mit Bedienung über Touch Screen, Smart Card/Smart Schlüssel inklusive Keyless entry, Keyless start und Sitzmemory, Sprachbedienung, Startknopf, Telematik mit automatischem Notruf und SIM im Fahrzeug, Tracking System, Concierge Service mit Pannenhilfe und Wifi Netzwerk-Vertrag inkl. 36 Freimonate, aktiver Überholsensor ohne Blinken und inklusive Kollisionsvermeidung, Alarmanlage mit Innenraumüberwachung, Sitzbank hinten mit drei Sitzplätzen, fest eingebaut mit Sitzheizung und Sitzlüftung/Massage, Sitzbezüge aus künstlichem Wildleder bzw. Premiumleder, Audio-Fernbedienung am Lenkrad, USB vorne und hinten, RDS Audio-Anlage, Digitalradio und zehn Lautsprecher, Klimaanlage mit 4 Klimatisierungszonen, Luxus- Ausstattung mit Chrom & Leder sowie Klavierlack auf Armaturenbrett, und so ziemlich alles an Fahrassistenzsystemen, die es zur Zeit gibt.

Wem der V8S nicht genügt, für den bietet Bentley den Flying Spur weiterhin mit dem prestigeträchtigen 6-Liter W12 und 635 PS an. Für Freunde der Hybridisierung halten die Engländer den Flying Spur als Hybrid parat, mit 2,9 Liter V6.

Zukunftsorientiert sollen bis 2026 dann nur noch Plug-in-Hybride und bis 2030 ausschließlich Elektroautos angeboten werden. Auch wenn man sich das bei einem Verbrenner-Pionier wie Bentley nur schwerlich vorstellen kann.

Fazit: Der Bentley Flying Spur V8S ist das Non-plus-Ultra im Luxuswagensegment, in dem das Selberfahren Chefsache ist und der mit einem unfassbar souveränem Auftreten den Spagat zwischen Gelassenheit und Sportlichkeit meistert. Wer ihn sich leisten kann, sollte ihn sich jetzt gönnen und dann noch genießen, wenn die Verbrenner auszusterben drohen.

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Nico Strauss

Überraschend anders

Das freundliche Emoji-Gesicht des Genesis GV60 täuscht. Hinter der Fassade verbirgt sich ein Energiepaket, das ihn in vier Sekunden auf 100 km/h katapultiert. Lautlos und souverän.

Anders als die Anderen sein. Sich von der Masse abheben - nicht nur durch das äußere Erscheinungsbild, sondern auch durch die Technik, die darunter steckt.

Dieses Prinzip verfolgt man von Anfang an bei Genesis, Hyundai´s noch junger Edelmarke. In kürz- ester Zeit lancierte man mehr als ein halbes Dutzend Baureihen in Deutschland mit dem Trend zur vollelektrischen Motorisierung. Eines davon ist der GV60, bei dem man zwar auf Konzerntechnik setzt, diese aber individuell den Prioritäten der Marke anpaßt.

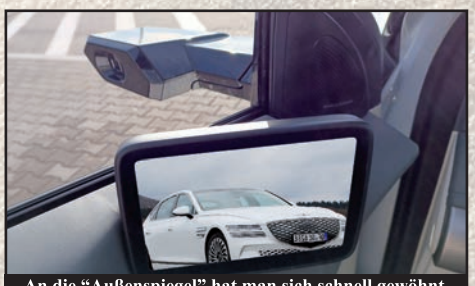
Dem GV60 kommt hierbei Vorreiterrolle zu: Er ist das erste Fahrzeug der Marke mit vollelektrischem Antrieb, denn ab 2025 sollen alle Neueinführungen rein elektrisch sein. Dass man diesbezüglich gut gewappnet ist, zeigt bereits die von Kia und Hyundai stammende 800-Volt-Ladetechnik.

Sie kommt im GV60 den beiden Allrad-Versionen zu Gute: dem “Sport” mit 318 PS und dem “Sport Plus” mit 490 PS. Die Reichweite der 77,4-kWh-Batterie soll unter optimalen Vorraussetzungen 466 km betragen, innerorts sogar bis zu 621 km. Wir schafften 392 km im Test, wobei wir nicht zimperlich mit dem Strompedal umgegangen sind. Schließlich sprintet der “Sport Plus” in 4 Sekunden auf 100 km/h und schafft 235 Spitze. Rein elektrisch wohlgemerkt!

Dank seines langen Radstands bietet der Allradler einen guten Geradeauslauf und lässt sich von abrupten Lenkbewegungen kaum aus der Ruhe bringen. Der Südkoreaner ist grundsätzlich untersteuernd ausgelegt. Er schiebt damit in zu schnell angegangenen Kurven über die Vorderräder und baut damit Geschwindigkeit ab. Die Traktion ist bedingt durch die sehr sensibel regelnden Traktionskontrolle tadellos. Schlupf an einem der vier permanent angetriebenen Räder wird sozusagen bereits im Keim erstickt, so dass der Stromer seine Leistung - die in 700 Nm maximalem Drehmoment gipfelt - auch auf weniger griffigen Fahrbahnbelägen effektiv auf den Boden bekommt.

Auf Asphalt gibt sich der Genesis GV60 absolut souverän, doch auch im deftigsten Gelände schneidet die Sport Plus-Variante gut ab. Simuliert man ein abruptes Ausweichmanöver, greift das ESP vergleichsweise energisch ein, wodurch das Fahrzeug Geschwindigkeit abbaut und sich problemlos um natürliche Hindernisse dirigieren lässt. Die Lenkung bietet eine sehr gute Rückmeldung, fühlt sich vertraut und sportlich an. Lenkbefehle werden spontan umgesetzt, das Sport-SUV folgt präzise dem gewünschten Kurs, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Zudem zentriert die Lenkung sehr gut, was für ein entspanntes Geradeausfahren sorgt. Schlupf ist auf Sandbelag und Schotter nur für Sekundenbruchteile ein Thema, dann ist Grip da, als fahre man auf Asphalt. Und gut isoliert ist er auch, wie er in Wasserdurchfahrten bewies.

Das Cockpit bedarf keiner großen Einweisung, alles erklärt sich von selbst, ist übersichtlich und topp verarbeitet.


An die “Außenspiegel” hat man sich schnell gewöhnt.

Hinter der Glaskugel verbirgt sich die Automatik.

Genau wie beim Genesis G80 Electrified soll der Verbrauch bei 19,1 kWh liegen. Das ist realistisch, aber die Norm pendelt sich im Alltag zwischen 21 und 24 kWh ein. Damit kann man leben.

Dank der bereits erwähnten Schnelladetechnik füttert der GV60 seinen Speicher an einem 350 kW Schnelllader innerhalb von 19 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Die durchschnittliche Ladeleistung lag bei enormen 192 kW. Das schaffen aktuell nur sehr, sehr wenige E-Autos.

Kleiner Tipp: die besten Schnelllader stehen meist an der Autobahn, und, sofern es sich um eine EnBW-DC-Säule handelt, ist das Laden dort um einiges günstiger. In der Regel liegt hier der Preis bei 51 Cent je kWh, bei anderen Anbietern wie IONITY zahlt man 79 Cent pro kWh.

Was das Fahren und Laden angeht, so zählt der Genesis GV60 schon zu den Top-Modellen. Top ist auch das räumliche Angebot für Fahrer und Beifahrer, selbst wenn sie über der Norm an der 2-Meter-Marke kratzen. Dahinter ist der Platz und die Beinfreiheit etwas weniger üppig. Das liegt an der mäßigen Kopffreiheit, die nur für rund 1,90 Meter große Insassen ausreicht. Dies schuldet der GV60 seinem coupéhaften Design.

Das Ladeabteil im Heck ist mit 340 Liter nicht gerade üppig, der Stauraum läßt sich jedoch bis unters Dach auf 495 Liter erweitern. So passen locker bis zu acht Getränkekisten rein. Klappt man die Rückbank um, so stehen bei Ausnutzung des kompletten Raumes hinter der vorderen Sitzreihe bis zu 1.300 Liter Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden bietet ein Fach weitere 35 Liter, zudem finden im 50 Liter-Frunk unter der Fronthaube praktischerweise die Ladekabel Platz und sind dort jederzeit gut erreichbar.

Der GV60 setzt allerdings auch auf ein wenig Show. Ähnlich wie bei Tesla fahren seine versenkten Türgriffe aus, sobald man sich mit dem Schlüssel in der Tasche nähert. In der Mittelkonsole befindet sich eine futuristisch aussehende Glaskugel, genannt “Crystal Sphere”, die nachts auch noch mystisch beleuchtet ist und ziemlich stylish wirkt. Sie gewährt zwar keinen Blick in die Zukunft, verwandelt sich aber nach Drücken des Startknopfes in einen runden Gangwahlknopf für die Automatik.

Eine coole Idee, wie auch das übrige Innenraumdesign. Der Fahrer schaut auf zwei große Monitore, die auf den ersten Blick wie ein großes zusammenhängendes Display wirken, tatsächlich aber durch eine etwa acht Zentimeter breite Blende in der Mitte voneinander getrennt sind. Gewöhnungsbedürftiger sind die aufpreispflichtigen digitalen Außenspiegeln. Für 1.460 Euro extra sitzen in den Türen zwei Monitore, die das Kamerabild von außen in den Innenraum übertragen und einen großen Vorteil besitzen: einen toten Winkel gibt es nicht mehr und die Kameras sind verschmutzungssicher. Daran hat man sich allerdings schnell gewöhnt.

Vom Auftritt her ist der GV60 gewiss anders als seine Konkurrenten, preislich ist er kein Ausreißer, beginnt doch das Fahrvergnügen bei realistischen 63.200 Euro für den “Sport”. Der “Sport Plus” beginnt bei 71.010 Euro. Wer die Ausstattung aufstockt kommt wie beim Testwagen auf 84.730 Euro.

Die Silhouette vermittelt den Eindruck einer sprungbereiten Raubkatze. Katapultartig geht es dann auch voran.

Das Heck gehört unverkennbar zu einem Genesis.

Lockerer Untergrund? Kein Problem bei dem Antrieb.

Bericht/Fotos: Guido Strauss/Fahrer: Alex Winkel

Die Würdigung einer Ikone

Die Autoren: Jens Cooper und Harald Hamprecht

Fachliteratur im Automobilbereich gibt es unzählige. Bücher über Legenden, automobile Meilensteine und Designikonen auf vier Rädern machen dabei nur einen kleinen Bereich aus. Doch auch hier trennt sich die Spreu vom Weizen.

Die entscheidenden Faktoren sind gute Recherche, akribisch zusammengesuchtes Bildmaterial mit Aufnahmen, die vorher noch nicht im großen Radius veröffentlicht wurden, ein Schreibstil, bei dem man spürt, die Liebe und Faszination zum beschriebenen Modell waren ausschlaggebend, dieses eine Buch zu verfassen und natürlich den oder die Autoren, die im besten Fall eine enge Beziehung zu Marke und Modell vorweisen können.

Der 304 Seiten starke Bildband "GT//Love", versehen mit zahlreichen Berichten, Anekdoten aber vor allem seltenen Aufnahmen zur "kleinen Rüsselsheimer Corvette" der 60er/70er Jahre ist das Paradebeispiel dafür, wenn all die genannten Faktoren zusammentreffen. Mit Jens Cooper und Harald Hamprecht haben zwei waschechte Opelaner dieses einmalige Werk herausgebracht, bei dem man auf jeder Seite spürt, welche Verbundenheit zur Marke mit dem Blitz besteht.

Kapitän, Admiral, Diplomat, Manta, Monza - es gibt viele Opel mit klangvollen Namen und aufregenden Designs. Aber kein Modell der Marke mit dem Blitz ist so legendär wie der GT. Das Sportcoupé ist für Generationen von Autofahrern gleichermaßen Blickfang, Meilenstein, Kult und Traum. Er gilt als der wohl aufsehenerregendste Opel aller Zeiten. Und als Vorbild für heutige Modelle – allen voran für den GT Concept, der auf dem Genfer Automobilsalon im März 2016 Weltpremiere feierte.

„Als ich ein kleiner Junge war und den Opel GT sah, wusste ich: Wenn ich mal groß bin, muss ich dieses Auto haben. Diesen Wunsch habe ich mir erfüllt", sagt Ex-Opel-Chef Karl-Thomas Neumann. Und Bob Lutz, lebende Automobillegende, 84 Jahre alter Kampfjet-Pilot und als junger Vertriebsdirektor bei Opel maßgeblich für den Serienstart des GT verantwortlich, lobt im Gespräch mit den Autoren: „Der GT hat einiges mit meinem Alpha Jet gemeinsam: Der Komfort ist nicht sonderlich gut, die Klimatisierung schwach, der Gepäckraum quasi nicht existent. Das ist aber alles nicht relevant. Eine Stunde im Jet oder im GT – und Sie fühlen sich rundum beglückt. Geradezu verjüngt."

„Nur Fliegen ist schöner" lautete so auch der Slogan für den GT. Ein Versprechen, das sich auch im Motorsport bewahrheitete. Und als experimenteller Diesel- und Elektro-GT fuhr die deutsche Antwort auf die Corvette sogar Weltrekorde ein.

"GT//Love" ist nicht nur ein Werk für Opel-Freunde und GT-Liebhaber, jeder Leser mit Benzin im Blut wird von diesem einzigartigen Werk begeistert sein.

Autoren: Jens Cooper und Harald Hamprecht

Text in deutscher Sprache.
304 reich bebilderte Seiten.
445 Farbfotos.

Format ca. 29,7 x 29,7 cm.
Gebunden mit Hardcover.
erschienen 2017.

ISBN: 978-3-667-11063-3
Preis: 49,90 Euro

Erschienen im Verlag
Delius Klasing
www.delius-klasing.de

BILDGEWALTIG

Mit dem opulenten "Nürburgring Album 1960-1969 – Nordschleife & Südschleife" präsentieren die Autoren Michael Behrndt, Jörg-Thomas Födisch und Nils Ruwisch zusammen mit dem Verlag McKlein Publishing, Köln, einen offiziell von der Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG lizenzierten Bildband, der mit rund 360 bisher unveröffentlichten Fotos eine einzigartige Retrospektive der weltbekannten Rennstrecke in der Zeit von 1960 bis 1969 zeigt.

Das Vorwort schrieb Hans Herrmann, der diese Dekade als Pilot für Porsche, Abarth, im Winkelmann-Brabham BT18 und Lotus 59B "hautnah" erlebte. Jahre zuvor startete er bereits im Mercedes W196 und im Maserati 250F bei den Großen Preisen von Deutschland auf der weltberühmten Nordschleife.

Das, wie kann es auch anders sein, in der Farbe Grün dominierende Buch ist ausschließlich mit Fotos der Jahre 1960 bis 1969 illustriert und erinnert an den legendären Eifel-Kurs in der Zeit vor den großen Umbauten. Darin wird erstmals jeder Streckenabschnitt der 22,8 Kilometer langen Nordschleife und des 7,7 Kilometer-Südschleifen-Kurses mit entsprechenden Bildmotiven gezeigt.

Neben zahlreichen Aufnahmen aus ihren eigenen Archiven und denen passionierter Nürburgring-Liebhaber konnten die Autoren auch auf Bildmotive der renommierten und weltweit führenden Foto-Agenturen wie Motorsportimages, Cahier, Klemantaski und des RevsInstitutes zurückgreifen.

Autoren: Michael Behrndt, Jörg-Thomas Födisch und Nils Ruwisch

Text in deutscher Sprache. 256 reich bebilderte Seiten. 358 Fotos

Format ca. 24 x 30 cm. Gebunden mit Hardcover. erschienen 2023.

ISBN: 978-3-947-15650-4

Preis: 59,- Euro

Erschienen im Verlag McKlein Publishing www.mcklein-publishing.com

So sportlich geht SUV

Mit den GSe-Modellen liefert Opel eine Reminiszenz an frühere sportliche GS/E-Modelle. Nur dass heute das E für Elektro statt für Einspritzung steht - und klein geschrieben wird.

Drei Buchstaben stehen in der Historie zahlreicher Automarken für besonders sportliche Ableger ihrer Topmodelle. Golf GTI, Mercedes AMG, Ferrari GTO, Subaru WRX, Mitsubishi EVO, um nur einige zu nennen. Bei Opel durften die Klassiker wie Monza und Commodore ein “GS/E” im Kühlergrill tragen.

Zwischenzeitlich schmückte dann das Kürzel “GSI” den Manta, den Kadett, den Astra und sogar den Corsa. Im neuen Elektrozeitalter entschieden sich die Rüsselsheimer für das klassische GSE, allerdings diesmal mit einem kleingeschriebenen “e”, um den E-Antrieb in der Motorisierung zu betonen.

Den Anfang machte eine voll fahrfertige und zugelassene Studie, die absurd und genial zugleich vorfährt: der Manta A GSe. Aus einer verrückten Idee heraus entstand dieses gelb-schwarze Unikat mit 150 PS E-Power aus dem Mokka und - festhalten, so herrlich verrückt bekommt das wohl nur Opel hin - mit 4-Gang-Handschaltgetriebe! Vielmehr nur ein Gag, denn der Manta läßt sich in jedem Gang anfahren, eine Übersetzung im klassischen Sinne gibt es nicht, die vier Gänge sind rein pseudo. Der neue Astra GSe und der Astra Sports Tourer GSe runden das Sportprogramm vorerst ab.

Im neuen Grandland GSe hingegen ist alles echt. Die Achtgang-Automatik tritt in Kombination mit einem Turbobenziner mit 1,6 Litern Hubraum und 147 kW/200 PS sowie zwei Elektromotoren, einem an jeder Achse, an. Der daurch gewonnene Allradantrieb ist mit ein Garant für die sichere Straßenlage und das sportlich geprägte Fahrverhalten.

Der E-Motor an der Vorderachse liefert bis zu 81 kW/110 PS, der an der Hinterachse bis zu 83 kW/113 PS. Somit bietet das Power-SUV eine Systemleistung von bis zu 221 kW/300 PS und sorgt mit dieser Motorisierung dafür, dass der Grandland GSe aktuell das stärkste und mit 235 km/h schnellste Modell im Opel-Portfolio darstellt. In Verbindung mit den angepaßten speziellen Koni-Dämpfern, die das Fahrwerk sportlicher, aber nicht unkomfortabler machen, gelingt es den Hessen, hier echtes sportliches Fahrvergnügen zu vermitteln. Beim Fahren merkt man, dass der GSe deutlich williger um die Kurven wuselt als die "normalen" Grandland-Ableger. Absolut perfekte AGR-Sportsitze, eine schwarz lackierte Motorhaube und spezielle Felgen runden den individuellen Auftritt des GSe ab. Bei den Sitzen muß man einfach mal erwähnen, dass sie zur Zeit das Ausgewogenste an Sitzkomfort und Sportlichkeit bieten, was auf dem Automobilmarkt angeboten wird. Diese GSe-Performance-Sitze sorgen dafür, dass Pilot und Co-Pilot beim dynamischen Fahren stets festen Halt haben, während ihre Wirbelsäule von der komfortablen und ergonomischen Gestaltung der Sitze profitiert.

300 elektro-benzinangetriebene Pferde bringen den Grandland GSe in 6,1 Sekunden auf 100 Stundenkilometer

Neuer Astra GSe zwischen Monza GS/E und Manta GSe.

Auch der Grandland GSe trägt das neue Gesicht der Marke, den sogenannten Vizor, der Kühlergrill, Opel-Blitz und Scheinwerfer kombiniert. Das neue Designelement erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugfront unterhalb der Motorhaube und lässt das Fahrzeug breiter wirken. In der weitgehend unveränderten Rückansicht trägt der Fünftürer nun seinen Namen auffällig breit auf der Heckklappe.

Das vielfältige Angebot an modernen Assistenzsystemen macht die Fahrt noch sicherer - allen voran

das im Grandland GSe standardmäßige blendfreie Intelli-Lux LED Pixel Matrix Licht. Zu den weiteren zahlreichen Serien-Features zählen der Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung und Fußgängererkennung sowie der aktive Spurthalte-Assistent genauso wie Müdigkeits- und Verkehrsschilderkennung, Toter-Winkel-Warner oder der automatische Geschwindigkeits-Assistent mit Stopp-Funktion. Das Ein- und Ausparken erleichtern Parkpilot für Front und Heck, der automatische Parkassistent und die ebenfalls standardmäßige Rückfahrkamera. Ebenfalls GSe-Serie sind das schlüssellose Schließ- und Startsystem „Keyless Open & Start" sowie die elektrisch öffnende und schließende Heckklappe.

Rein elektrisch kann man bis zu 135 km/h dahin gleiten, die Reichweite des neuen, größeren 14,2 kWh Lithium-Ionen-Akku beträgt 63 - 81 km, je nach Fahrgebiet. Er lädt entweder durch Rekuperation, den Verbrenner oder in circa 2 Stunden an einer 22 kW-Wallbox. Der kombinierte Verbrauch liegt bei 1,3 Liter Sprit und 16,4 kW/h Strom.

Der neue Opel Grandland GSe bietet verdammt viel, ein attraktives Sportprogramm, ein schickes Design, genügend Platz, tolle Ausstattung und jede Menge Fahrspaß. Ab 57.600,- Euro darf man ihn sein Eigen nennen. Wer etwas weniger Leistung, ein nicht so sportlich ausgelegtes Interieur, Exterieur und Fahrverhalten für sich in Anspruch nimmt, der sollte mit dem 224 PS fronantgetriebenen Grandland Hybrid ab 45.700,- Euro liebäugeln.

390–1.528 Liter Ladevolumen stehen zu Verfügung.

Alles schön übersichtlich im Blickfeld des Fahrers.

Sein elegant-sportliches Design signalisiert bereits im Stand, dass dieser Grandland GSe mehr zu bieten hat.

Mit AGR-Prädikat: So baut man Sitze. So will man sitzen.

Bericht/Fotos: Guido Strauss/Opel (6)

Lademeister

Nach dem Wegfall der 150 PS-Dieselvariante gibt es den größten Opel aktuell nur noch in der umweltfreundlichen Elektroversion. Doch auch seine 136 akku-geladenen Pferdchen reichen vollkommen aus, um ihren Zweck zu erfüllen. Nämlich gegebenenfalls maximal eine Tonne Ladung fast lautlos und zusätzlich komfortabel von A nach B zu transportieren.

Als Paradebeispiel für eine automobile Metamorphose dürfte wohl der aktuelle Opel Zafira e-Life gelten. Der 1999 ursprünglich als Kompaktvan präsentierte Rüsselsheimer galt sofort als Inbegriff für einen geräumigen, variablen und praktischen Familienwagen.

Nach inzwischen drei Wachstumsphasen, sprich Modellauffrischungen, hat sich die aktuelle Zafira-Generation in einen praktischen Kleintransporter im Stile des VW Bus gewandelt, mit den charakteristischen Fahreigenschaften eines normalen Pkw und dies, obwohl er auf einer Nutzfahrzeug-Plattform basiert.

Den Zafira gibt es zwar nur noch mit einer Motorisierung, dafür aber in zwei Längen zwischen 4,96 und 5,31 Metern und Platz für maximal neun Insassen plus Gepäck. Die Langversion schluckt bis zu 4.900 Liter Gepäck und verkraftet eine knappe Tonne Zuladung. Wird die Beifahrerlehne umgeklappt, können auch Gegenstände bis 3,50 Meter Länge gut verstaut werden. Insgesamt macht der Zafira e-Life einen klaren und durchdachten Eindruck. Die beiden sensorgesteuerten Schiebetüren lassen sich von außen mit einer Fußbewegung in Richtung Fahrzeug elektrisch öffnen, dazu kommt ein für sein Segment recht umfangreiches Angebot an Assistenten, das unter anderem ein Notbremssystem mit Fußgängererkennung umfasst.

Angetrieben wird das rund zwei Tonnen wiegende Spaceshuttle von dem aus Corsa-e und Mokka-e bekannten Elektromotor mit 100 kW/136 PS und fester Getriebeübersetzung. Allerdings in diesem Fall mit zwei Batterievarianten: Mit dem kleineren 50-kW-Akku kommt der Zafira-e 231 Kilometer weit, mit dem größeren 75-kW-Stromspeicher sollen es nach WLTP-Norm doch 329 Kilometer sein. In der Realität sind mit einem Stromverbrauch zwischen 24 und 28 kW/h 280 km bei idealen klimatischen Verhältnissen machbar, zumal der Zafira auf der Autobahn nicht über 130 km/h läuft. Schließlich steht hier Nutzwert vor Fahrspaß. Beim Schnellladen fließen max. 100 kW/h Strom durch den DC-Stecker. Damit geht es in 38 Minuten von 20 auf 80 % Akkuladung.

Im Fahralltag gibt sich der große Opel sehr angenehm und unspektakulär. Antrittsstark, leise und sauber, eben ein typisches Elektroauto. Der Zafira-e überrascht trotz seiner beachtlichen Ausmaße und seinem Gewicht mit sauberem Geradeauslauf und unkomplizierten Kurvenverhalten. Nur auf schlechterem Belag, etwa auf Querrillen, macht sich das hohe Gewicht bemerkbar, der Zafira stuckert dann ein wenig. Die unter dem Fahrzeugboden untergebrachten Batterien sichern einen tiefen Schwerpunkt und sorgen zudem für ein komplett nutzbares Passagierabteil, das nach fixem Entfernen der hinteren Einzelsitze enorm viel Platz selbst für große und sperrige Ladegüter bietet.

Mit den optionalen Ledersesseln fährt es sich im tadellos und hochwertig verarbeiteten Elektrobus wie in der Bussiness-Class. Kopf- und Beinfreiheit par Excellance, ultrabequeme Sitze und genügend Ablagemöglichkeiten für Tablett und Getränke. Das Ganze hat jedoch seinen Preis.

In der kurzen L2 M-Version kostet der Zafira e-Life mit 50-kW-Batterie ab 63.250,- Euro. Als preisliche Speerspitze steht die 75-kW-Langversion (L3) mit mindestens 70.075,- Euro in der Liste. Dafür gibt es allerdings sehr, sehr viel Auto.

Bericht/Fotos: Guido Strauss/Opel (2) - Dank an das Team Boxenstop Andernach

Die große Heckklappe genügt oft schon fürs Beladen.

Länge läuft. Dank tiefer Akkuplatzierung liegt der Zafira e-Life hervorragend auf ebener Straße.

Das aufgeräumte Cockpit sorgt mitunter dafür, dass zu keinem Zeitpunkt ein Engegefühl auftritt.

Die Antriebs- und Speichereinheit des Zafira e-Life.

DER GZ MAUERPLANER

SCHALUNGSSTEINE

VULKAPLANO

SCHÜTTGUTBOXEN

www.mauerplaner.de

Mit dem MAUERPLANER von
GEBR. ZIEGLOWSKI können Sie
in drei Schritten verschiedene
Mauersysteme planen und konfigurieren.

Schritt 1:
Wählen Sie das Mauersystem
Schritt 2:
Wählen Sie den Grundriss des Mauersystems
Schritt 3:
Geben Sie Farbe und die Maße an

Betrachten Sie anschließend
die Konfiguration in der 3D-Visualisierung

GEBR. ZIEGLOWSKI GmbH & Co. KG | Waldstraße 17 | 56642 Kruft | Telefon 02652 - 808-0 | Email: info@zieglowski.de | www.zieglowski.de

Ich hätte da mal

Irgendwann kam bei Volkswagen wohl ein kreativer Kopf auf die Idee, den künftigen Elektrofahrzeugen im Konzern den Typenname "ID." zu verpassen. Und je nach Größe die passende Nummerierung, beginnend mit der 3, vermutlich um noch einen gewissen Spielraum nach unten für kleinere Modelle zu lassen.

Den Start machte bekanntlich der VW ID.3, natürlich rein elektrisch und von der Größe her auf Golf-Niveau. Mit 204 PS keineswegs untermotorisiert und mit seinem Heckantrieb bietet er sogar einen gewissen sportlichen Spaßfaktor.

Eine gute Basis also, um das Portfolio nach oben zu erweitern. Mit dem ID.4 stellten die Wolfsburger im September 2020 das erste rein elektrisch angetriebene SUV, das lokal emissionsfrei fährt und bilanziell CO_2-neutral produziert wird, vor. Mit ihm wollte man sich von Beginn an in dem weltweit größten Marktsegment, der Klasse der kompakten SUVs, platzieren.

Mit deutlich mehr Platz, einem Dachgepäckträger und einer Anhängervorrichtung bietet sich der ID.4 durchaus als Familienwagen an. Sein Kofferraumvolumen mit bis zu 1.575 Liter faßt lediglich 67 Liter weniger als ein Golf Variant. Zum Ausstattungsprogramm des ID.4 gehört hier bereits eine elektrische Heckklappe.

Das Kompakt-SUV bringt es auf eine Länge von 4.584 mm, eine Breite (inkl. Spiegel) von 2.108 mm sowie eine Höhe von 1.640 mm. Der Radstand wird von VW-Seite her mit 2,77 Meter angegeben. Aufbauend auf der MEB-Plattform profitiert das E-SUV davon, dass diese Plattform Räume für Mensch und Technik völlig neu und zugunsten der Passagiere aufteilt. Hierdurch ist es möglich, dass im Innenraum ein Platzangebot auf dem Niveau eines konventionellen SUV der nächstgrößeren Klasse erreicht wird.

Seine Energie bezieht der ID.4 aus dem im Boden verbauten Lithium-Ionen-Akku mit bis zu 77 kWh Energie Speichervermögen. Dieser soll eine Reichweite von bis zu 531 km nach WLTP-Zyklus ermöglichen. Unser Testfahrzeug, der ID.4 Pro, wird über eine E-Maschine, die an der Hinterachse sitzt, angetrieben und leistet 150 kW/204 PS, ausreichend für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden und eine abgeregelte Spitze von 160 km/h.

Rein ins Auto und losfahren. Wie man es von anderen Elektromodellen bei VW kennt, kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, wenn man sich dem Fahrzeug nähert. Begrüßt wird man dennoch. In diesem Fall durch den interaktiven IQ. Light-LED-Matrix-Scheinwerfer. Nähert man sich dem Fahrzeug, begrüßen diese einen mit einem Schwenk ihrer Linsenmodule und strahlen ein intelligent geregeltes Fernlicht ab

Doch zunächst heißt es Platz nehmen und sich mit dem spartanisch-aufgeräumten Cockpit vertraut machen. Vieles davon kennt man bereits aus dem VW ID.3. Auch hier präsentiert es sich überschaubar und lässt sich fast ausschließlich über Touch-Funktionen sowie die intelligente Sprachsteuerung „Hallo ID." steuern. Die Gänge werden durch den Drehschalter neben dem Lenkrad gewählt, zusätzlich läßt sich noch die Rekuperation einzustellen, diese leider nur in einer Stufe. Eine One-Pedal-Option wäre sich nicht fehl am Platz.

Das Display kennen wir doch bereits aus dem ID.3.

eine ID.

Vor dem nächsten Trip sollte der Akku über genügend Reserven verfügen. Die Ladeleistung des ID.4 Pro ist nicht herausragend, aber doch vollkommen ausreichend. Eine halbe Stunde Pause, in unserem Fall an einer 150 kw Schnellladesäule, legt man in der Regel ohnehin ein, wenn man längere Strecken fährt. Dann geht es auch verhältnismäßig schnell von 10 auf 80 Prozent hoch. Hat man die Möglichkeit zuhause aufladen zu können, dann sind die acht Stunden und 15 Minuten von zehn auf 100 Prozent über Nacht sicherlich vorhanden.

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 16,5 kWh auf 100 km sollte so bis zu 460 km Reichweite möglich sein. Wie schon erwähnt, laut WLTP sogar 531 km. Im Stadtverkehr ist dies sicherlich machbar.

Beim Fahrverhalten unterscheidet sich der 2,2 Tonner kaum von seinen SUV-Verbrennerkollegen. Er liegt komfortabel auf der Straße, in Kurven kommt ihm sein tiefer Schwerpunkt zu Gute, er schaukelt nicht so auf, wie andere Modelle in dieser Höhen- und Größenordnung. Im Rekuperationsmodus benötigt er 34,7 m Bremsweg, identisch so viel wie der Golf R Variant in unserem anderen Test.

Zu Guter Letzt wie immer die Preisfrage. Der Grundpreis unseres Testwagens, dem ID.4 Pro Performance mit 77 kWh-Akku liegt bei 44.915,- Euro vor steuerlicher Begünstigung. Mit der Außenfarbe “Stonewashed Blue Metallic” für 660,- Euro und den Sonderausstattungen, u.a. Narvik-Felgen 8,5 J x 21 und 9 J x 21, Airstop-Reifen 235/45 R 21 und 255/40 R 21, mit sportlicher Fahrdynamik für 2.190,- Euro, Interieur Top-Sport "Plus" mit Lenkrad in Schwarz für 3.545,- Euro, dem Design-Paket "Plus" für 2.700,- Euro und dem Assistenzpaket "Plus" inkl.“IQ.DRIVE“ mit “Travel Assist“ für 2.715,- Euro kommt so ein Fahrzeugpreis (inkl. MwSt) von 64.735,- Euro zusammen. Das ist zwar eine Menge Geld, liegt aber auf dem Niveau vergleichbarer Konkurrenten.

Auch hinten gibt es genügend Kopf- und Beinfreiheit.

Niedrige Ladekante und 543 bis 1.575 Liter Laderaum.

Überraschung, hier sitzt zumindest optisch ein Motor

Ähnliches Cockpit wie im ID.3, nur geräumiger.

Bericht/Fotos: Guido Strauss/Fahrer: Manny Winkel

Einen Golf als Kombi bzw. Variant, wie die Wolfsburger ihren Bestseller nennen, beachtet heutzutage kaum einer. Umso größer werden die Augen, wenn er als sportliche R-Variante seine wilde Seite offenbart. Mit 320 PS und in 4,9 Sekunden von 0 auf 100...

IST DOCH BLOSS EIN KOMBI...

Wer hat Angst vorm bösen Golf? - So oder ähnlich klingt es in einem Märchen der Gebrüder Grimm. In der Realität braucht eigentlich niemand den Wolfsburger Dauerbrenner zu fürchten. Und schon gar nicht, wenn er als Variant vorfährt.

Die Karosserieversion, in der normalerweise der Pharmareferent seine Probepillen spazieren fährt, der Familienvater seine Frau und den 3-köpfigen Nachwuchs samt Hund und Gepäck für den Urlaub an der Costa Brava verstaut oder einfach der Handwerker sein Material für den nächsten Job in den bis zu 1.642 Liter fassenden Kofferraum packt. Für den bis zu 1.900 kg wiegenden Anhänger gibt es optional noch eine Anhängevorrichtung. Fertig ist der Biedermann.

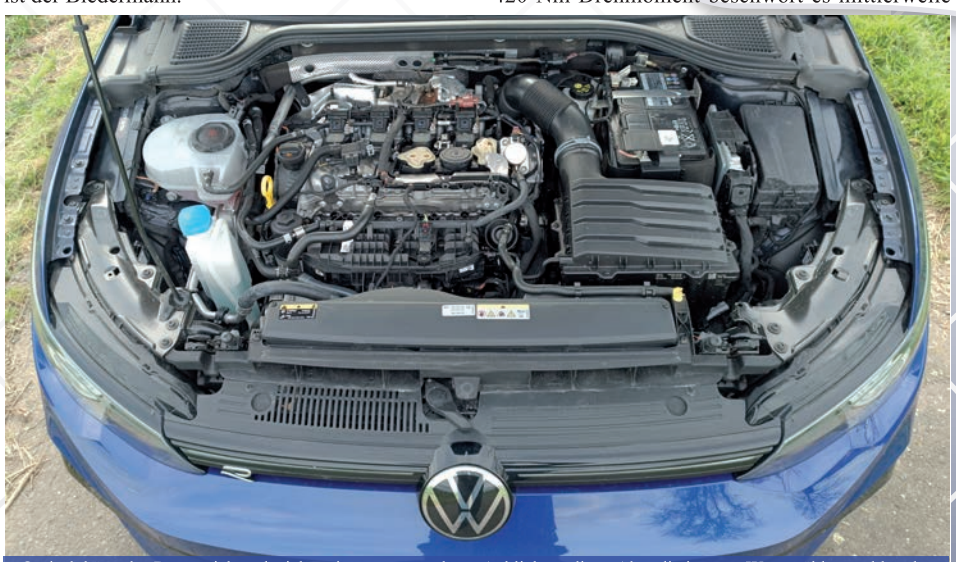
Wären da nicht einige kleine Details, die so gar nicht in diese heile Welt passen. Wie etwa die rechts und links neben der Anhängerkupplung herauslugende Auspuffendrohre. Vier Stück an der Zahl. An einem Golf, ja klar. Eigentlich hat solch eine Quattrophonie italienische Supersportwagen salonfähig gemacht, aber als krönenden Abschluß einer Kombiheckpartie hätte das wohl niemand erwartet.

Und schon gar nicht den Klang den sie verbreiten. Denn spätestens im Racemodus präsentiert sich die düstere Seite dieser Golf-Variante. Von Grummeln bis Schreien reicht das Spektrum, für das u.a. das EA888-Zweiliter-Vierzylinder-Triebwerk in der Evolutionsstufe 4 verantwortlich ist. 320 PS und 420 Nm Drehmoment beschwört es mittlerweile herauf. Und verhilft dem 1,6 Tonner in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h sowie zu einer Spitzengeschwindigkeit von 270 km/h.

Zu den weiteren irritierenden optischen Accessoires, die so gar nicht zu diesem Kombi passen, zählen die in Wagenfarbe (bei unserem Testwagen heißt sie "Lapiz Blue Metallic" und kostet 810 Euro Aufpreis) lackierten Bremssättel sowie das rundherum und auch im Inneren auftauchende dynamische "R". Ansonsten wären nur noch die beiden seitlich im Frontspoiler integrierten Flaps im Vergleich zum normalen Golf zu erwähnen.

Nehmen wir Platz. Auf den hervorragenden Sportsitzen, mit einer Stoff-Alcantara-Mischung und perfekt kontourierter Sitzfläche. Damit ist der Golf R Variant sowohl für die Langstrecke wie auch für die Nordschleife gut gerüstet.

Optik und Haptik des Cockpits unterscheiden sich kaum von der seines 110 PS Kollegen, lediglich die großen, griffigen Schaltpaddel für das manuelle Switchen zwischen den 7 Gängen des Doppelkupplunggetriebes und die Klavieroptik offenbaren das Plus an Sportlichkeit. Und Mehrpreis. Denn mit einem Basispreis von 53.115,- Euro für den Golf R Variant 2,0 l TSI OPF 4MOTION DSG - so seine komplette Modellbezeichnung - ist es hier nicht getan. Extras wie das R-Performance-Paket inkl. Drift-Modus und Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für 2.095,- Euro, ein (empfehlenswertes) Head-Up-Display für 700,- Euro oder die Adaptive Fahrwerksregelung DCC für 1.045,- Euro lassen den Kaufpreis wie bei unserem Testwagen ratzfatz an die 70.000 Euro Marke schnellen.



Optisch hätte das Powertriebwerk sicher einen anmutenderen Anblick verdient. Aber die inneren Werte zählen wohl mehr.

Die formidablen Sportsitze und das übersichtliche Cockpit sind mit maßgebend für den Fahrspaß im Golf R Variant.

Ein Lifestylekombi mit Ferrari-Anleihen unterm Diffusor.

Sorgen für optimale Negativbeschleunigung. Die Bremsen.

Kommen wir endlich dorthin, wo sich der 4,64 lange Kombisportler richtig wohl fühlt. Auf kurvige Strecken. Anfahrschwächen und DSG-Ruckler spielen beim R keine Rolle. Im Modus "Comfort" legt der Wagen deutlich gemächlicher los als in "Sport" oder "Race", aber so lange man frei wählen kann, wie hart der Schlag ins Genick ausfallen soll, paßt das schon. Dieses Treibwerk ist weder ein wadenbeißender Anarcho bei Gaspedalkicks noch eine Drehorgel, es sorgt einfach nur brachial und geschmeidig für enormen Vortrieb. Mit einem Jauchzen bei den Gangwechsel, das sich verstärkt aus der Vierrohranlage aus dem Staub macht. Das DSG gefällt im Alltag mit schnellen und soften Schaltvorgängen, der Zweiliter hängt permanent gut am Gas.

Dass der Kombi auf kuvigen Landstraßen nicht wie ein solcher agiert, dafür ist mitunter der permanente und variable 4Motion-Allradantrieb mit zwei Lamellenkupplungen an der Hinterachse. verantwortlich. Er verteilt die Kraft intelligent an genau die Räder, an denen diese sich am Effektivsten auf ein sicheres Fahrverhalten auswirkt. Gepaart mit einem kontrollierten Übersteuern und seiner präzisen Lenkung macht der lange R seine Sache wirklich hervorragend. Die elektronische Sperre und das Mehr an Negativsturz vorne sind überaus erfolgreich in der Bekämpfung von Untersteuern. Grip ist sowieso zur Genüge vorhanden, das ist schließlich nix Neues. Das frische Torque-Vectoring-Allradsetup sorgt wie im normalen 5-türigen R auch im Variant für neutrales, agiles Handling.

Wären auf unserem Testwagen statt der 235/35/19er Michelin-Winterreifen die Michelin-Cup 2-Pneus montiert gewesen, hätten Fahrspaß und Haftung wohl keine Grenze aufgezeigt bekommen. Doch das ist nur eine kleine Kritik auf hohem Niveau.

Bei all dem Fahrspaß, dem gelegentlichen Herausbeschleunigen aus dem Understatement und dem genüßlichen Kurvenräubern in der Eifel verfügt der Wolfsburger Powerkombi über ganz passable Trinksitten. Im Comfort-Modus genehmigte er sich vertretbare 7,5 Liter, bei der Sport- bzw. Race-Einstellung hingegen geht kaum was unter 11 Liter. Bedenkt man, was als Gegenleistung geboten wird, verschmerzt man den Mehrverbrauch mit einem Lächeln auf den Lippen. Wobei die Sportmodi im Alltag eher die Ausnahme bilden.

Neben all der Sportlichkeit und Kraft kommt VW-typisch auch die Sicherheit bei diesem Golf, der übrigens in 16,8 Sekunden auf 200 km/h beschleunigt, keinesfalls zu kurz. Aus 100 Stundenkilometer kommt der R Variant nach 34,7 m (Verzögerung 11,1 m/s^2) zum Stillstand.

Schon im Basispreis gehören zahlreiche Assistenzsysteme zur Grundausstattung. Abstands- und Kollissionswarnung, City- und vorrausschauendes Fußgänger-Notbremssystem, Verkehrszeichenerkennung, Spur- und Ausweichassistent aber auch Müdigkeitswarner sorgen für ein wohlbehaltenes Ankommen in jeder Fahrsituation.

Ohne Aufpreis und unbezahlbar sind hingegen die staunende Blick anderer Verkehrsteilnehmer wenn aus Ihrem Gedanken “Ist ja bloss ein VW Golf Kombi” ein “Oh verdammt, was geht denn da ab” wird.

Ein Denkmal für Powerkombis? Gut möglich für den Wolfsburger.

Bericht/Fotos: Nico Strauss

Sympathischer Naturbursche

Auch als Hybrid besinnt sich der Subaru Forester mit e-Boxer auf seineTugenden und Gene und boxt sich souverän durch jede Art von Gelände. - Ganz nebenbei brilliert er auf langen Autobahnfahrten mit seiner Laufruhe.

Ähnlich wie die Boxermotoren zählt der Forester bei Subaru zur Tradition. Erstmals ging er 1997 in Produktion und deutete schon mit der Namensgebung an, welche Zielgruppen anvisiert wurden. Übersetzt bedeutet sein Name so viel wie Förster oder Waldarbeiter. Und genau in diesen Territorien fühlt sich die Allradlegende so richtig wohl. Auch wenn sich im Laufe der Zeit viel Komfort zur Robustheit gesellt hat.

Der Bestseller in der Modellpalette der Japaner war schon immer und ist auch weiterhin ein Auto für Individualisten: 1.282 Autos wurden im Jahr 2022 erstmals in Deutschland zugelassen, das sind 34,4% Modellanteil. Damit liegt der Forester knapp vor dem XV mit 1.175 neuen Nummernschildern.

Doch nun hat auch das bereits aus dem Impreza bekannte e-Boxer-System seinen Weg unter die wuchtige Forester-Haube gefunden. Traditionell arbeitet dort bekanntlich ein zwei Liter großer Boxermotor ohne Turboaufladung. Dieser bringt es auf 110 kW/150 kW. Das maximale Drehmoment von 194 Newtonmetern liegt bei späten 4.000 U/min an. Schon im Leerlauf zeigt sich einmal mehr die Laufruhe des Konzepts mit gegenüberliegenden Zylindern. Im Innenraum des Subaru Forester sind keinerlei Vibrationen zu spüren, bei niedrigen Drehzahlen bleibt der Motor auch angenehm leise.

Unterstützung bekommt der Boxer von einem 12,3 kW (16,7 PS) starken Elektromotor, der seine Energie aus einer lediglich 0,6 kWh großen kleinen Batterie zieht. Bis zu 1,6 Kilometer weit soll der Forester damit stromern können, wenn dabei eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten wird. Außerdem kann der Verbrenner im Schubbetrieb abgeschaltet werden, bis maximal 80 km/h kann der Wagen dann „segeln“.

Im Fahralltag schafft man hier mal 200, da mal 300 Meter rein elektrisch. Innerorts summiert sich dadurch die emissionsfreie Strecke und Dank guter Rekuperation ist der Akku immer ruckzuck wieder voll. Dazwischen meldet sich der Benziner zum Dienst. Davon bekommt man als Fahrer im Cockpit des Forester aber kaum etwas mit, wenn man nicht gerade die Anzeige des analogen und hervorragend ablesbaren Drehzahlmessers im Auge behält.

Das stufenlose CVT-Getriebe ist stets um eine optimale Drehzahl bedacht, dabei allerdings mehr für die Freunde des bedächtigen Fahrens konstruiert, wie der "Sprint" in 11,8 Sekunden auf 100 km/h belegt. Bei überlegter Fahrweise lag der Testverbrauch ähnlich den WLTP-Angaben bei 8,2 Litern auf 100 Kilometer. Dabei wurde die Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h nur selten genutzt.

Beim Fahrwerk zeigt das 1,7 to schwere SUV, dass Subaru ein hervorragender Kompromiss zwischen Gelände und Asphalt gelungen ist. Auf Landstraßen und der Autobahn gefällt der Japaner mit einer schluckfreudigen Federung und hohem Komfort. Dank einer Bodenfreiheit von 22 Zentimetern kann er zudem weit mehr, als nur über Feldwege zu kraxeln. Der serienmäßige permanente Allradantrieb mit verschiedenen Fahrprogrammen machts möglich. Die Bergabfahrkontrolle aktiviert sich im Facelift-Modell automatisch.

Dabei sorgen die großflächigen, sehr bequemen Sessel in der ersten Reihe für einen angenehmen, entspannten Fahrgenuß bei Fahrer und Beifahrer. In der höchsten Ausstattungslinie Platinum sind sie mit Leder bezogen und lassen sich elektrisch einstellen. Auch nach langen Strecken steigt man entspannt aus. Bequemlichkeit hat beim Forester also nicht nur beim Antrieb, sondern auch beim Fahren Priorität.

Dieses opulente Raumgefühl spiegelt sich auch im Fond wider. Knie- und Kopfraum sind üppig, die drei Sitzplätze können vollwertig genutzt werden, ohne dass sich die Passagiere auf die Pelle rücken. Dahinter präsentiert sich der Kofferraum für 509 Liter an Zuladung. Beim Umklappen der Rücksitzlehne entsteht eine leicht ansteigende Ladefläche mit bis zu 1,98 Metern Länge.

Das Facelift des Subaru Forester ist neben der Minimalelektrifizierung mehr kosmetischer Natur.

Neue Nase, emissionsreduzierter Antrieb. Doch Boxer und Allrad bilden weiterhin die Basis.

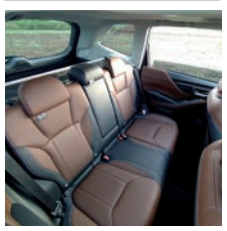
In der Front sitzen jetzt neu gestaltete Stoßfänger, minimal kleinere Scheinwerfer und ein gewachsener Grill. Unser Testwagen fuhr in der neuen Lackoption „Cascade Green" vor, die dem Geländewagen einen edlen Touch mit gibt.

Überarbeitet wurde ebenfalls das EyeSight genannte Assistenzsystem des Subaru Forester. Die jetzt neu direkt hinter der Windschutzscheibe positionierte Stereokamera, kann nun auch die Spur halten, selbst wenn sie sich mal an unbefestigtem Straßenrand anstelle einer Begrenzungslinie orientieren muss.

Ganz nett ist die Gestensteuerung zur Temperatureinstellung der Klimaautomatik, aktiviert über die Innenkamera des Fahrerüberwachungssystems. Hält man die flache Hand in die Kamera, sorgt dies für eine Erhöhung der Innentemperatur, die Faust reguliert hingegen die Absenkung. Die Temperatur wird auf beide Befehle hin dabei um jeweils zwei Grad gesenkt.

34.990 Euro kostet das Basismodell Forester Trend. Am anderen Ende der Modellpalette steht der hier beschriebene Platinum für 43.990 Euro. Wer auf Leder, Schiebedach und Soundsystem verzichten kann und auch mit 17 statt mit18 Zoll große Felgen zufrieden ist, greift für 40.590 Euro zum Forester Comfort. DasAusstattungsplus zum Forester Active, der mit 39.790 Euro nochmals 800 Euro günstiger ist, liegt im fest eingebauten Navigationssystem.

Im Endeffekt bekommt der Kunde ein grundsolides Fahrzeug, einen Allrounder, der mit kleinen elektrischen Fahrabschnitten für emissionsfreies Fahren sorgt. Eine Fünfjahres-Garantie bis 160.000 Kilometer gibts obendrein.



Übersichtlich und erstklassig verarbeitet präsentiert sich das angenehm bequeme Cockpit im Forester.

Der Boxer dominiert, der E-Antrieb unterstützt.

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Theresa Weinand

vorschau

Die nächste **TOP Automobile** erscheint im **Herbst 2023!**

F-TYPE 75: 75 Jahre Jaguar Sportwagen

Anlässlich dieses Jubiläums legen die Briten die Sondereditionen F-TYPE 75 und F-TYPE R 75 als Cabrio und Coupé auf. Wir fuhren die offene R-Version mit V8...

Das V.I.P-Raumwunder

Sieben Sitzplätze, davon zwei zum Relaxen, Allradantrieb, Fahrkomfort und durchdachte Assistenzsysteme. Der Hyundai Staria 2.2 CRDI beeindruckt auf 5,25 m Länge als Gesamtpaket.

Nicht nur beim Design mega: der Mégane E-Tech

Die elektrifizierte Variante des beliebten französischen Kompaktklassikers besticht nicht nur durch ihr Äußeres. Sein sportlicher Auftritt ist auch beim Antrieb Programm.

Geplante Themen:

- **Aiways U6**
- **Cupra Born**
- **Dacia Jogger Hybrid**
- **Genesis G70 Shooting Brake**
- **Honda ZRV e:HEV**
- **Hyundai Staria**
- **Jeep Avenger**
- **Kia EV 9**
- **Lynk & Co 01**
- **Maxus T90 EV**
- **McLaren 750 S**
- **MG Cyberster**
- **Mitsubishi ASX**
- **Nio ET7**
- **Nissan X-Trail e-Power**
- **Opel Astra GSe**
- **Renault Mégane E-Tech**
- **Subaru Solterra**
- **Volvo V90 Cross Country**
- **40 Jahre Peugeot 205**

Themenänderungen vorbehalten.

Fotos: Hersteller (1)/Guido Strauss (2)

IMPRESSUM

TOP Automobile | Ausgabe Koblenz & die Region:
Herausgeber/Chefredakteur/Idee: Guido Strauss (ViSdP)
Tel. +49 176 753 90 90 9 | Email: guido@automedien.de
automedien.de in Zusammenarbeit mit EvoRevo Mediendesign e.u.r.l
Büro Deutschland: Vulkanstraße 36 | D-56626 Andernach
Büro Frankreich: 3, Rue sainte Barbe | F-57980 Metzing

Autoren: Nico Strauss | Guido Strauss | Theresa Weinand | Hersteller

Fotos: Theresa Weinand | Guido Strauss | Nico Strauss | Hersteller

Layout/Grafik: Evorevo Mediendesign e.u.r.l. | 3, Rue Sainte Barbe F-57980 Metzing | Email: info@evorevo.eu | www.evorevo.eu

© 2023 automedien.de | top-automobile.com

Rechtliche Hinweise: Die veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Vervielfältigung oder Übersetzung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos u. a. übernehmen wir keine Gewähr. Das Magazin TOP Automobile steht in keinem geschäftlichen Verhältnis zum TOP Magazin. Alle Rechte vorbehalten. Gerichtsstand ist Sarreguemines (F).

ONLINE GEDRUCKT VON
SAXOPRINT

Der neue Volvo EX30.

Unser kleinstes SUV aller Zeiten.

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

Jetzt bei uns bestellen.

Premium Automobile GmbH | In den Sieben Morgen 2
56077 Koblenz | Tel. 0261962470
volvocars-haendler.de/premium-automobile

FORD BRONCO BADLANDS

Kühlergrill - karbonisiertes Grau lackert mit weißem "BRONCO"-Schriftzug, Klimaanlage mit automatischer Temperaturkontrolle (2-Zonen-Klimaautomatik), Ford Co-Pilot 360, Digitales Fahrerinformationsdisplay 8", Ford Easy-Fuel

Bei uns für

€ 63.857,14 netto [1] **(€ 75.990,-** brutto **)**

Ford Bronco Badlands Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 14,2 (innerorts), 8,7 (außerorts), 10,7 (kombiniert); CO -Emissionen kombiniert: 244 g/km (nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung)*

FordStore Foerster

Autohaus Foerster GmbH

Franz-Weis-Str. 1-3
56073 Koblenz
Deutschland

0261/44011-0

Beispielfoto eines Fahrzeuges der Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes. *Verbrauchswerte kombiniert in l/100 km und CO2-Emissionen kombiniert in g/km. Hinweis zu Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen: Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung) ermittelt. Bitte beachten Sie, dass für CO2-Ausstoß-basierte Steuern oder Abgaben die nach VO (EU) 2018/858 ermittelten Werte als Berechnungsgrundlage herangezogen werden. Daher können für die Bemessung solcher Steuern und Abgaben höhere Werte als die hier angegebenen gelten. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO2 ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.
[1] Gewerbe-Angebot gilt für einen Ford Bronco Badlands 2,7 l EcoBoost V6 246 kW (335 PS), 10-Gang-Automatikgetriebe, e-4WD Antrieb.