

auto motor sport



28 Seiten Extra:
E-Mobilität



- **Tech-Award 2026:**
Kia EV3 zu gewinnen
- **Report:** Die 1000
besten Fahrschulen

Heft 12 21. Mai 2026 Deutschland 4,90 €

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



Der beste Benz
Mercedes S-Klasse

SEITE 14



VERGLEICHSTEST

DIE DEUTSCHE SUV-ELITE

SEITE 40

► AUDI Q6 ► BMW iX3
► MERCEDES GLC
► PORSCHE MACAN

EXKLUSIV:
**So geht VW in
die Offensive**



ID. Polo



ID.3 GTI



ID. Tiguan

Kleine Wilde
SCHICKE BENZINER
MIT KULTFAKTOR

Audi A1 40 TFSI
Mini Cooper S
Skoda Fabia 130



SEITE 116



Gebrauchtwagen
VW GOLF VIII

Problem-Golf oder doch
eine Empfehlung? Darauf
müssen Sie achten

SEITE 108



Günstig stromern
WAS RENAULT UND
OPEL SCHON KÖNNEN

Opel Frontera Electric
Renault 4 E-Tech

SEITE 64

PERFORMANCE

MADE IN GERMANY



UNION
GLASHÜTTE/SA.





VERSCHLÄFT DIE **BUNDESPOLITIK** DIE E-PRÄMIE?

Es dürfte an niemandem vorbeigehen, dass die Bundesregierung unter Kanzler Friedrich Merz und Vizekanzler Lars Klingbeil aktuell stark beschäftigt ist – vor allem mit sich selbst und dem damit verbundenen eigenen politischen Schicksal. Da kann schon mal in Vergessenheit geraten, was dem Wähler für den Monat Mai versprochen war: die Umsetzung der E-Auto-Förderprämie bis zu einem Maximalbetrag von 6000 Euro, rückwirkend geltend zu machen ab Monat Januar 2026.

Manch einer mag seinen Stromer mittlerweile bestellt haben im festen Glauben daran, dass die finanzielle Zuwendung des Staates denn auch kommen mag. Wer sich aber auf der Seite des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) umschaut, erfährt dazu – bis Redaktionsschluss dieses Hefts – nichts. Außer der Information, dass der vorherige Umweltbonus zum 18. Dezember 2023 ausgelaufen ist. Neue Anträge, so der Wortlaut, könnten nicht gestellt werden. Der Termin für die neue Prämie sei zu sportlich gewesen, heißt es aus dem Umfeld der Behörde. Also fassen wir uns, wie insgesamt bei der Arbeit der Bundesregierung, in Geduld.

Elektroautos boomen aktuell auch ohne staatliche Unterstützung. Woran das liegt? An den hohen Spritpreisen, der stark verbesserten Alltagstauglichkeit der Stromer, den immer besseren Lademöglichkeiten und einem viel größeren Angebot an bezahlbaren E-Autos. Darüber informieren wir Sie im Detail in unserem 28-seitigen MO/OVE-Spezial zur Elektromobilität, das erstmals auch der Hauptausgabe von *auto motor und sport* beiliegt. Unter dem Markennamen MO/OVE berichten wir bereits seit 2018 umfassend über alle Themen rund um alternative Antriebskonzepte – ohne die Verbrenner aus den Augen zu verlieren.

Denn viele von Ihnen fragen sich täglich, wo der Preis für Diesel oder Benzin am günstigsten ist. Die Antwort finden Sie auf unserer beliebten App mehr-tanken, mit der Sie Spritpreise (und Ladetarife) in der Nähe vergleichen können. Auf uns können Sie sich verlassen. Wir vergessen Sie nicht.

Birgit Priemer
Chefredakteurin

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

Heft im Heft:
MO/OVE-Beilage
zur E-Mobilität
auf 28 Seiten



Fotos: Hersteller



INHALT



Renault Clio

54

74 BMW X3

Titelthemen sind **rot** gekennzeichnet

FAHRBERICHTE

- 14 Mercedes S-Klasse** Das beste Auto der Welt? Mercedes hat sein Flaggschiff überarbeitet. Fahrbericht
- 18 Aston Martin DB12 S** So fährt sich das neue S-Modell mit 700 PS starkem V8
- 22 Volvo EX60** Wir lernten den elektrischen Mittelklasse-SUV kennen und bekamen mächtig was auf die Ohren
- 26 Farizon V7E** Kastenwagen aus China im ersten Fahrbericht
- 27 Farizon SV** Der große Bruder mit bis zu 13 Kubikmetern Laderaum
- 28 Cupra Raval** Klein, tief, breit, stark: Der elektrische Floh macht gewaltig Spaß

NEUHEITEN

- 32 Die neuen ID-Modelle von VW** Zweiter Start in die E-Mobilität – mit dem ID. Polo und seinen Geschwistern

TEST

- 40 Vergleichstest** Audi Q6, BMW iX3, Mercedes GLC, Porsche Macan: vier E-SUV der Mittelklasse, unter ihnen die neuen Tech-Heros aus München und Stuttgart
- 54 Renault Clio** Der kleine Gallier ist fesch, preiswert und sparsam. Und was kann er noch? Großer Einzeltest
- 62 Dauertest-Notizen** Wie geht es BMW 540d Touring, Cupra Formentor VZ, Mazda CX-60 und Mercedes E 450 d?
- 64 Vergleichstest** Opel Frontera-e und Renault 4 E-Tech: Der eine ist schlicht, der andere ergreifend – und klarer Sieger
- 72 Land Rover Defender 130 D350** Langer Radstand, acht Sitze, Diesel mit Grizzly-Wums – ein englischer Charaktertyp
- 74 BMW X3 20 xDrive** Das Basismodell der SUV-Baureihe mit 208 System-PS
- 116 Vergleichstest** Audi A1 40 TFSI, Mini Cooper S, Skoda Fabia 130: Welche der kleinen Spaßbuden fetzt am besten?

REPORT

- 90 Produktion von Flüssigkraftstoffen** Zwischen Bohrloch und Zapfsäule liegt die Raffinerie. Was geschieht dort? Und warum kann Diesel an der Tankstelle teurer sein als Benzin?

SERVICE

- 92 Fahrschulen** Wir erklären den jüngsten Stand der Diskussion um die Ausbildung. Wir sagen Ihnen, woran Sie gute Fahrschulen erkennen, und wir listen 1000 Top-Adressen in Deutschland auf

LESERWAHL

- 106 Tech-Award 2026** Was sind die besten Angebote in der Welt der Automobiltechnik und drum herum? Stimmen Sie ab und gewinnen Sie einen Kia EV2!



Bugatti Galibier

GEBRAUCHTWAGEN

108 VW Golf VIII Sein Start ist holprig verlaufen. Ist der aktuelle VW-Bestseller als Gebraucher eine gute Wahl?

SPORT

128 Formel 1 Spannungskiller Hybridantrieb? Das Rennen in Miami hat den Streit um das Reglement etwas beruhigt. Doch wie geht es jetzt weiter?

132 24h-Rennen Wie ist das größte Motorsport-Event Deutschlands abgelaufen? Und wie hat Formel-1-Star Max Verstappen in der Grünen Hölle performt?

IMPRESSION

136 Bugatti Galibier Er hätte die ultimative Luxuslimousine werden sollen, doch der Galibier von 2009 blieb eine Studie. Begegnung mit einem Auto, das in aller Würde gescheitert ist



72 Land Rover
Defender 130



28
Cupra
Raval VZ



18
Aston Martin
DB12 S

RUBRIKEN

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



22
Volvo EX60

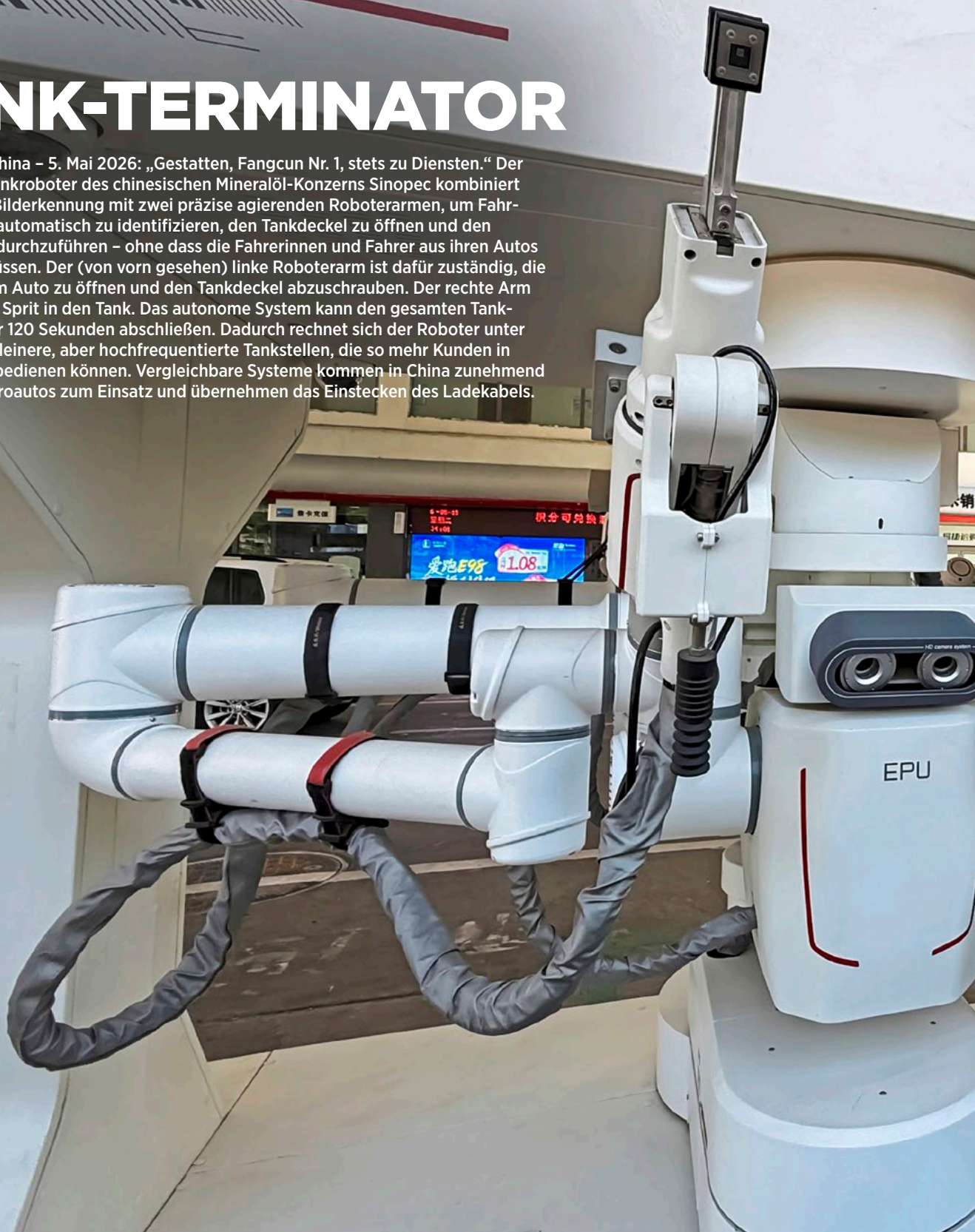
AUTOS IM HEFT

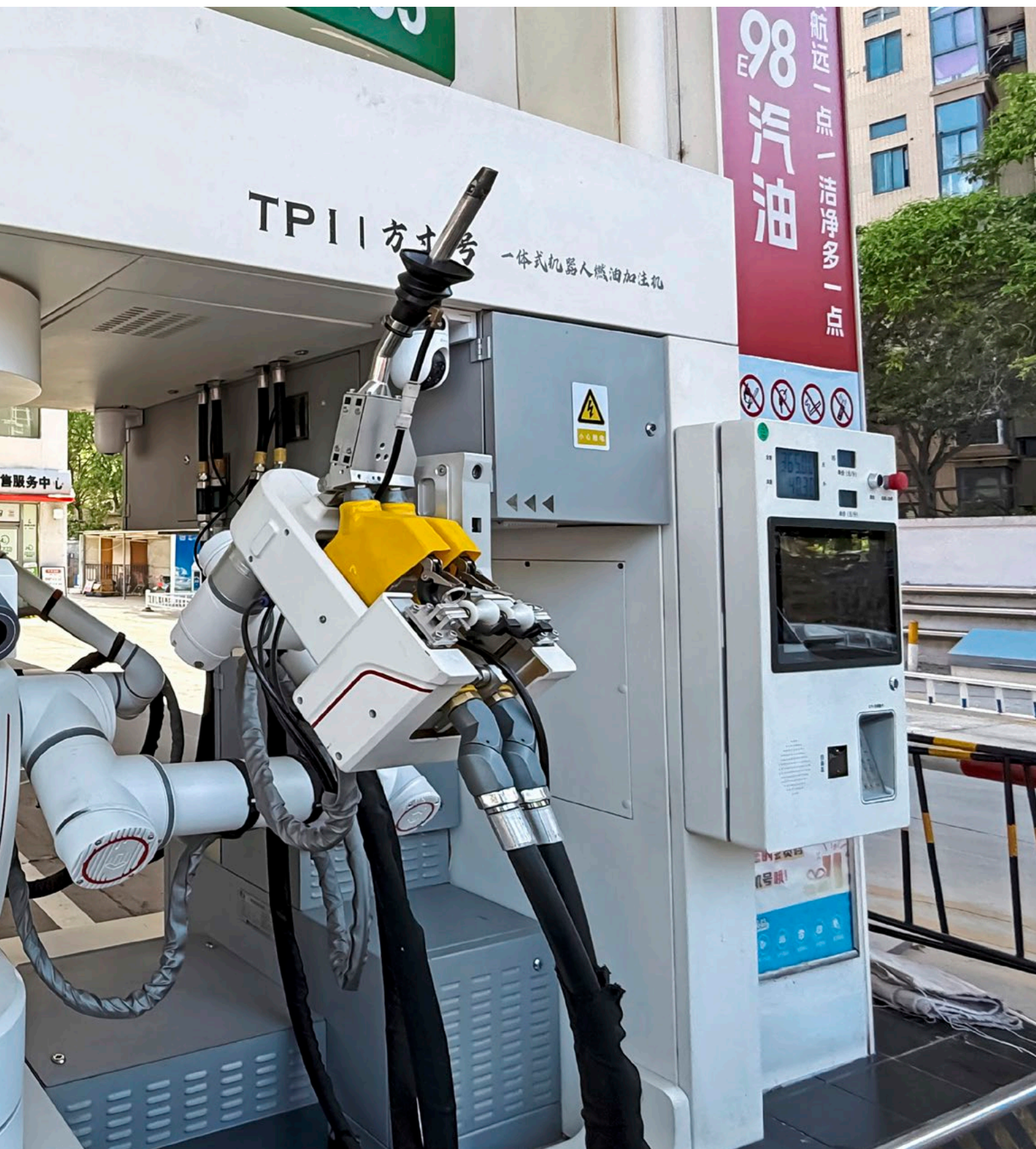
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 18 Aston Martin DB12 S | 63 Mercedes E 450 d All-Terr. |
| 116 Audi A1 Sportback 40 TFSI | 14 Mercedes S 580 L 4Matic |
| 40 Audi Q6 e-tron Quattro | 116 Mini Cooper S |
| 62 BMW 540d xDrive Touring | 64 Opel Frontera-e 54 kWh |
| 40 BMW iX3 50 xDrive | 40 Porsche Macan 4S |
| 74 BMW X3 20 xDrive | 64 Renault 4 E-Tech 150 |
| 136 Bugatti Galibier | 54 Renault Clio Tce 115 |
| 62 Cupra Formentor VZ | 22 Volvo EX60 P10 AWD |
| 28 Cupra Raval VZ | 108 VW Golf VIII |
| 27 Farizon SV | 36 VW ID.3 GTI |
| 26 Farizon V7E | 32 VW ID. Polo |
| 72 Land Rover Def. 130 D350 | 35 VW ID. Polo GTI |
| 63 Mazda CX-60 D 254 AWD | 38 VW ID. Tiguan |
| 40 Mercedes GLC 400 4Matic | |

CARS & NEWS

TANK-TERMINATOR

Zhengzhou, China – 5. Mai 2026: „Gestatten, Fangcun Nr. 1, stets zu Diensten.“ Der intelligente Tankroboter des chinesischen Mineralöl-Konzerns Sinopec kombiniert KI-gestützte Bilderkennung mit zwei präzise agierenden Roboterarmen, um Fahrzeugmodelle automatisch zu identifizieren, den Tankdeckel zu öffnen und den Tankvorgang durchzuführen – ohne dass die Fahrerinnen und Fahrer aus ihren Autos aussteigen müssen. Der (von vorn gesehen) linke Roboterarm ist dafür zuständig, die Tankklappe am Auto zu öffnen und den Tankdeckel abzuschrauben. Der rechte Arm füllt dann den Sprit in den Tank. Das autonome System kann den gesamten Tankvorgang in nur 120 Sekunden abschließen. Dadurch rechnet sich der Roboter unter anderem für kleinere, aber hochfrequentierte Tankstellen, die so mehr Kunden in kürzerer Zeit bedienen können. Vergleichbare Systeme kommen in China zunehmend auch für Elektroautos zum Einsatz und übernehmen das Einstecken des Ladekabels.





Schnelle Kappe

Cap-Hersteller New Era und das Formel-1-Team von Williams bieten gemeinsam eine Kollektion verschiedenster Schirmmützen zur Saison 2026 an. Zur Wahl stehen diverse Modelle – ideal zum Tragen an der Rennstrecke und im Alltag. **Ab 31 Euro**



Für große Spielkinder

Den Dodge Charger R/T aus dem Film „Fast & Furious“ gibt es jetzt als Lego-Bausatz für Erwachsene. Das Set aus 1516 Teilen besticht mit liebevollen Details wie der V8-Nachbildung samt Kompressor-Steuerkette. **150 Euro**

Heller Beamer

Der JMGO N3 Ultimate rechtfertigt seinen hohen Preis durch die extreme Helligkeit von 5800 ISO-Lumen, kontrastreiche Darstellung sowie ein hochwertiges Optiksystem für knackscharfe 4K-Bilder. **Ab 2500 Euro**



Denza Z EV Cabriolet

Die BYD-Nobelmarke Denza hat ihren Sportwagen Z in einer offenen Variante mit Stoffverdeck präsentiert. Der E-Allradler soll rund 750 kW leisten und in unter zwei Sekunden auf Tempo 100 spurten. Blade-Zellen der zweiten Generation sollen Ladeleistungen bis 1500 kW ermöglichen. Der Europa-Start ist noch für 2026 geplant, die Preise stehen noch nicht fest.





City-Stromer

Auf Basis der neuen EV-Plattform MEB+ bringt Skoda den Epiq, einen frontgetriebenen City-SUV. Mit einer Länge von 4,17 Metern sortiert sich das Schwestermodell von VW ID. Polo und Cupra Raval bei Skoda knapp

unterhalb des Kamiq ein. Drei Leistungsvarianten (85, 99 und 155 kW) sowie zwei Akkugrößen (38,5 und 55 kWh) stehen zur Wahl. Skoda-typisch der große Kofferraum: 475 Liter. **Ab circa 26 000 Euro**



Maybach zum Tragen

Die Lifestyle-Abteilung von Maybach bietet eine edle Jacke aus Ziegenleder an. Dank zeitlos-klassischem Schnitt ist „The Count I“ Business-, Freizeit- und Reisejacke in einem. In drei Farben erhältlich. **1850 Euro**

Jubiläums-Gewinnspiel

80 Jahre **auto motor sport**
Testen, was fährt. Meinung, die zählt

Zum 80. Geburtstag von auto motor und sport verlost die Redaktion 80 Preise.
Aktuell in der Ziehung: eine Teilnahme am Bridgestone-Sommertraining für Autofahrer am 24.9.2026 im Fahrsicherheitszentrum Sachsenring. Hier lernen Sie in kleinen Gruppen mit Instruktorinnen alles rund um Fahrzeugkontrolle, Blickführung, Linienwahl und optimales Bremsen. Die Fahrzeuge werden gestellt. Zudem gibt es fünf Jahresabos von auto motor und sport zu gewinnen. Der QR-Code rechts führt Sie auf die Teilnahme-seite.



Außerdem in der Ziehung:
Deuter Rucksack „Aircontact Core“ im Wert von 280 Euro. Der Rucksack besticht mit hohem Tragekomfort durch gleichmäßige Lastverteilung und individuell einstellbare Passform. Ein idealer Begleiter für Trekker, die auf mehrtägigen und anspruchsvollen Routen unterwegs sind. Zudem verlosen wir 5 x 2 Tickets für das Euro Moto Rennen in Most (Tschechien).



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

Mehr Platz für Brummi-Fahrer

Mit der Aufnahme des Longline-Fahrerhauses in die Kleinserienfertigung erweitert Scania sein Kabinen-Angebot um eine XXL-Variante. Die Innenhöhe liegt bei über zwei Metern, zwei Längenvarianten (2,8 und 3,1 m) sind verfügbar. Der Raum hinter den Sitzen lässt sich individuell gestalten.



Fotos: Hersteller

Für Wasser-Männer



Bei der „Sportivo Großdatum“ von Mühle-Glas-hütte ist der Name Programm. Denn die mit einem bis 300 Meter wasserdichten Edelstahlgehäuse ausgestattete Sportuhr mit 42,5 mm Durchmesser verfügt über eine Großdatums-Komplikation bei 6 Uhr. Dafür wurde extra ein eigenes Werkmodul entwickelt und im Automatikwerk „MU9424-GD“ vorgestellt, welches dank der stoßsicheren Spechthalsregulierung auch dann präzise läuft, wenn es etwas wilder zugeht. Ihren Bezug zum Wasser lässt die Uhr auch auf dem Zifferblatt erkennen, das einen tiefblauen Farbverlauf besitzt. **2990 Euro**



„E-Autos bieten deutlich mehr Freiheiten“

Karim Habib ist Chefdesigner bei Kia. Im Kurz-Interview kommentiert er die Studie Meta Turismo.

Sie haben kürzlich das Konzept Meta Turismo vorgestellt, einen E-Sportwagen, der von der Gaming-Generation inspiriert ist. Braucht es so etwas im Kia-Programm und warum?

Ja, definitiv. Kia bietet zahlreiche Fahrzeuge mit viel Raum, zum Beispiel SUV oder sogenannte Monovolumes. Das Thema Geschwindigkeit und Sportlichkeit hatten wir ebenfalls schon – man denke an den Stinger. Deshalb wollten wir sehen: Was könnten wir in der Elektro-Ära machen, um diesen Charakter und diese Werte der Marke wieder aufleben zu lassen?

Wen hatte man bei der Entwicklung des Konzepts als Zielgruppe im Kopf?

Wir hatten weniger eine bestimmte Person, sondern eher ein Nutzungsszenario vor Augen. Es ist ein sportlich aussehendes Fahrzeug, das auch wirklich sportliche Fahreigenschaften bieten soll. Ein besonders wichtiger Faktor ist jedoch die Balance mit dem Innenraum. Daher haben wir den Innenraum sehr bewusst gestaltet – fast schon etwas asymmetrisch, allerdings nicht

im Stil, sondern in der Funktion. Deshalb ist der Fahrersitz sehr sportlich, inspiriert von der Gaming-Idee. Der Beifahrersitz hingegen ist als Lounge-Sitz gestaltet.

Spielt der Innenraum heute eine größere Rolle im Design als früher?

Das glaube ich schon. In meinen vielen Jahren in der Autoindustrie hat sich eine Menge verändert, und das begeistert mich. Zum Beispiel haben wir beim PV5 das Thema Usability sehr stark in den Vordergrund gestellt, was unsere Prozesse komplett verändert hat. Zweitürige Coupés verkaufen sich heute deutlich schlechter, weil die Kunden erkannt haben, dass man beides haben kann: sportlich, schnell und elegant fahren und dennoch ein gutes Platzangebot im Innenraum genießen. Die Architektur eines Elektrofahrzeugs bietet da deutlich mehr Freiheiten. Beispielsweise gibt es keinen Mitteltunnel mehr und kein sperriges Heiz- oder Klimagerät im Innenraum, da sich diese Komponenten nun gut unter der Haube integrieren lassen. Dies alles schafft deutlich mehr Flexibilität.

Fahren Gamer überhaupt noch Auto, und besitzen sie einen Führerschein?

Ich kenne keine Statistik dazu. Wir gehen aber davon aus, dass sie eines Tages Auto fahren werden und sich ein Fahrzeug leisten wollen, das sie wirklich haben möchten – nicht müssen. Ihre digitale Erfahrung beeinflusst ihre Erwartungen an ein Auto. Deshalb wollten wir herausfinden, wie wir diese Erlebnisse integrieren können. Mobilität wird es immer geben, und wir als Hersteller müssen uns daran anpassen, was die Menschen möchten.

Wie wahrscheinlich ist es, dass der Meta Turismo auf die Straße kommt?

Es handelt sich ganz klar um ein Konzeptfahrzeug. Das Fahrzeug ist aber so gestaltet, dass es auf unsere Plattformen passt. Möglich wäre es also. Wie wahrscheinlich es ist, kann ich noch nicht sagen.

Das Interview führte Bianca Leppert



Geburtstags-Schuh

Zum 40. Geburtstag des ersten BMW M3 legt Puma eine Sonderserie seiner Speed-Cat-Sneaker auf. Der in Schwarz und Gelb lieferbare Sportschuh ist mit BMW-M-Symbolen und -Farben garniert. **120 Euro**

Flinker Blitz

Opel erweitert das Angebot des elektrischen Corsa um eine GSE-Version. Der Kompaktsportler übernimmt den 207 kW und 345 Nm starken Antrieb aus dem Mokka GSE. Lenkung, Fahrwerk und Bremsen wurden an die höhere Leistung angepasst. Preise nennt Opel noch nicht.





Lesezeit

„Kraft statt Krise“ bietet einen ungeschönten Bericht zur derzeitigen Situation der deutschen Automobilwirtschaft und zeigt auf, was nötig ist, um wieder in die Erfolgsspur zu gelangen. Jetzt vorbestellbar, lieferbar ab 1. Juni. **26,90 Euro**

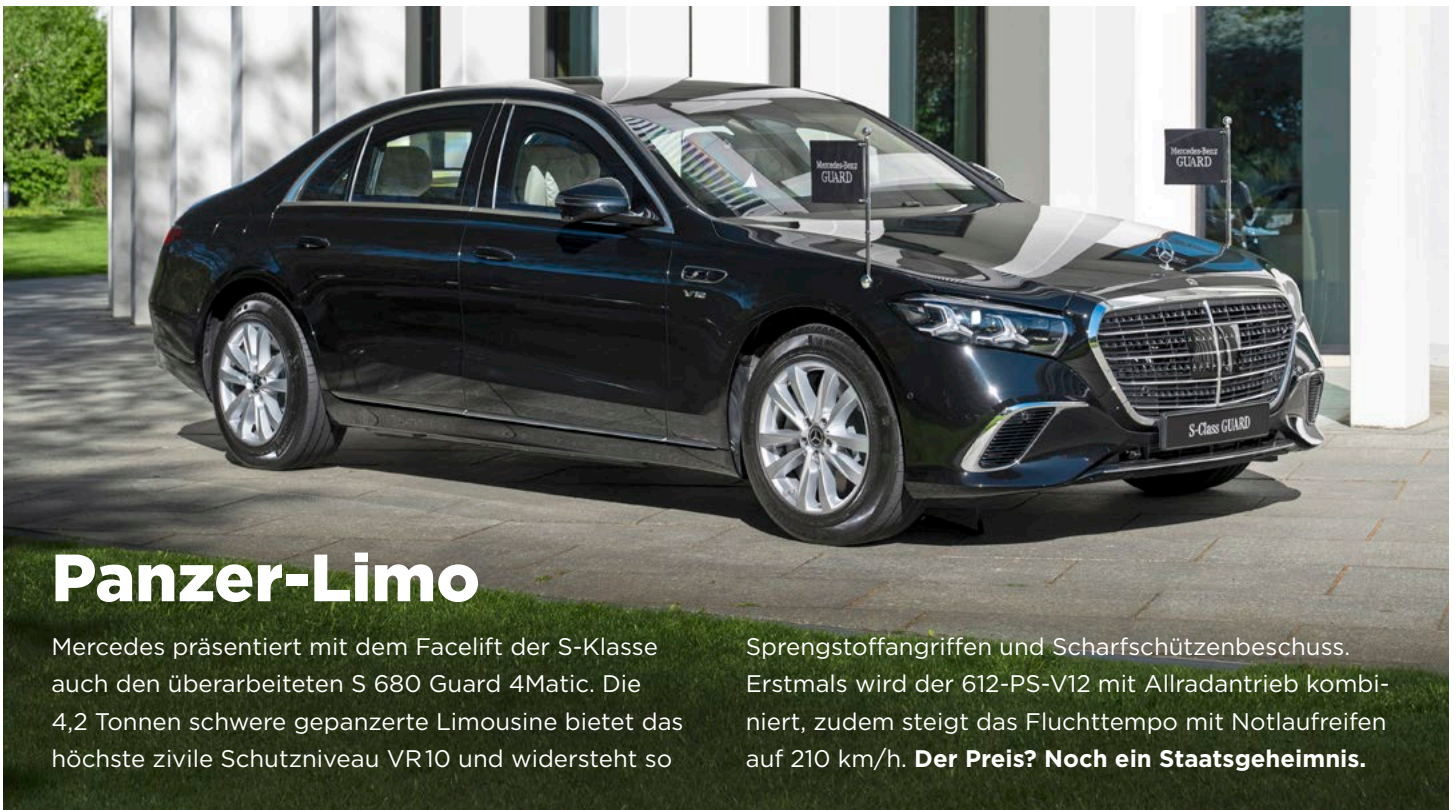
Im Porsche-Universum gibt es viele Begriffe, mit denen oft nur Eingeweihte etwas anfangen können: interne Bezeichnungen für Bauteile, Erfindungen und Prototypen.

Das Buch „Sprechen Sie Porsche?“ von Roland Löwisch erklärt, übersetzt und entschlüsselt die Porsche-Codes. **18 Euro**



Bulli mit Bizeps

In Zusammenarbeit mit Volkswagen Nutzfahrzeuge bringt Abt Sportsline sportliche Exklusivmodelle des neuen Transporters und der Caravelle auf den Markt, die serienmäßig mit 20-Zoll-Leichtmetallrädern und einem Aero-Kit ausgestattet sind. Neben der geschärften Optik durch Frontspoiler, Seitenschweller und Heckdiffusor kann eine optionale Tieferlegung um 30 Millimeter die Präsenz auf der Straße weiter steigern.



Panzer-Limo

Mercedes präsentiert mit dem Facelift der S-Klasse auch den überarbeiteten S 680 Guard 4Matic. Die 4,2 Tonnen schwere gepanzerte Limousine bietet das höchste zivile Schutzniveau VR10 und widersteht so

Sprengstoffangriffen und Scharfschützenbeschuss. Erstmals wird der 612-PS-V12 mit Allradantrieb kombiniert, zudem steigt das Fluchttempo mit Notlaufreifen auf 210 km/h. **Der Preis? Noch ein Staatsgeheimnis.**

Isuzu neuer Diesel

Isuzu spendiert seinem Pickup D-Max eine Modellpflege, deren Schwerpunkt auf dem Antrieb liegt. So wird der 1,9-Liter-Diesel in den Allrad-Versionen durch ein 2,2-Liter-Aggregat mit 400 statt bislang 360 Nm Drehmoment ersetzt. Als Single-, Space- oder Double Cab. **Ab 45 390 Euro**



Oldtimer aus „Das Boot“ aufgetaucht

Spektakulärer Fund in einer vergessenen Garage: Marion Fedder, die Witwe des 2019 verstorbenen Schauspielers Jan Fedder, hat beim Aufräumen eine echte Rarität entdeckt. Hinter einem seit Jahren verschlossenen Garagentor kam jener Peugeot 402 zum Vorschein, der im Kinofilm „Das Boot“ von 1981 einen Auftritt hatte. Das Vorkriegsauto galt bisher als verschollen. Fedder war als leidenschaftlicher Sammler von Oldtimern bekannt. Das Fundstück soll nun restauriert werden.



Tops & Flops

Nach 67 Jahren hebt Schweiz Verbot von Motorsport auf Rundstrecken auf



Rundgesetz-Änderung

Euro-7-konforme Bremsscheibe aus Edelstahl: 300 000 km lang haltbar und kaum Feinstaub-Abrieb

Rieb- und stichfest

BMW-Aufsichtsratschef Nicolas Peter schlägt vor: Wenn Plug-in zu selten geladen wird, soll direkt Motorleistung gedrosselt werden

Drossel, flink und wahr

Bundesregierung plant Abwrackprämie für alte Fischkutter

Jetzt mal Kutter bei die Fische

Wegen Teilnahme von Jos Verstappen enormes Interesse an 24h-Rennen auf dem Nürburgring...

Auf Jos geht's los

Italien: Helm-, Bremslicht- und Blinkerpflicht für E-Scooter. Gilt auch für mitgebrachte Scooter!

Scoote Besserung

VW: Ladetarif für E-Auto-Fahrer ohne eigene Wallbox: 39 ct/kWh

Ein Sold für alle Wälle

La Réunion plant 12 km lange



Strecke, diese führt teils durch Indischen Ozean, kostet 200 Mio. Euro/km

Mut zur Brücke

In Kalifornien können nun auch Robotaxis bei Verkehrsverstößen von Polizei belangt werden

Robo-Cop

BYD engagiert James-Bond-Darsteller Daniel Craig als Werbemodell für Marke Denza International

Bond fürs Streben

1000-Euro-Kraftstoffpreis-Entlastungsprämie des Bundeskabinetts scheitert im Bundesrat

Ein Kabinett-Krückchen

Nissan Europa in massiver Absatzkrise: Zehn Prozent aller Mitarbeiter droht Kündigung

Die sehen kein Band mehr



auto motor und sport-Analyse: Fast 2400 heimliche Kraftstoffpreiserhöhungen vom 29.4. bis 6.5.

Munkelziffer

Bald neue HU-Regel: Keine Plakette, falls Rückrufaktionen nicht ausgeführt wurden

Müssen das erst über die Bühne bringen

...und schon Tage zuvor fast unbeherrschbarer Trubel in der Eifel

Rock around the Clog

Goodyear muss Reifen Eagle F1 SuperSport zurückrufen, Lauffläche kann sich lösen

Die suchen nach der Lösung

Nach geplanter Zellfabrik sperrt Porsche auch E-Bike-Sparte zu

Da war gutes Rad teuer

Nimmt uns Stellantis Opel und Citroën? Konzern priorisiert künftig Jeep, Ram, Fiat und Peugeot

Marke Eigenklau

Fahrer von Dodge Ram fährt zu fix rückwärts, durchbricht Hausmauer, steckt in Küche



Von hinten durch die kalte Küche

Busfahrer in Bamberg soll führerscheinlosem Fahrgast das Steuer im Betrieb überlassen haben

Steht mit einem Bus im Gefängnis

57%

aller Anfragen zum Neuwagen-Leasing bezogen sich im April 2026 auf Elektroautos. Damit übertrafen Stromer in dieser Statistik erstmals Verbrennermodelle

Quelle: Leasingmarkt.de

NEUE MODELLE

Für Sie
gefahren



Mercedes S-Klasse



Aston Martin DB12 S



Volvo EX60



Farizon V7E und SV



Cupra Raval

Ob Alster-Barbie oder Elblette, wie schicke Frauen in dieser Stadt ironisch-bewundernd genannt werden: Die Hamburgerinnen drehen sich oft nach der neuen S-Klasse um. Klar, auf der Promenade entlang der mondänen Alstervillen ziehen der beleuchtete Kühlergrill – der nun noch mal ein Fünftel mehr Platz an der Front einnimmt – und der im Stand illuminierte Stern auf

der Haube die Blicke stark auf sich. Es ist ein Auftritt, wie man ihn von einer S-Klasse erwartet: präsent, statusbewusst und zugleich elegant.

Na, wir lassen uns erst einmal fahren. Der oft bemühte Vergleich mit der Businessclass ist für den Sitz hinten rechts maßlos untertrieben. Wer hier arbeitet, nutzt die hochauflösenden 33-cm-Displays mitsamt HD-Kameras für mobile Konferenzen.



Fotos: Mercedes, Max

Preis:
148 827 Euro
Leistung:
537 PS
Drehmoment:
750 Nm

Wer hier chillt, gleitet samt Sessel in eine Halbliegeposition, während der Beifahrersitz sanft nach vorne fährt und das 4D-Surround-Soundsystem von Burmester via Körperschallwandler die Musik physisch in den Rücken einmassiert. Zweifelsohne eines der besten Audiosysteme auf dem Markt. Das Touchdisplay, das in der Liegeposition außer Griffreichweite liegt, lässt sich über eine der zwei herausnehmbaren Smartphone-ähnlichen Fernbedienungen steuern. Nur der Chauffeur muss jetzt beim Rechtsabbiegen besonders aufpassen, ihm fehlt es etwas an Übersicht.

Ein Level zurück

Apropos Blick in den Rückspiegel: Mit dem Facelift entfällt das autonome Fahren mit Level 3 (bis 95 km/h auf der Autobahn). Die Kunden – so hieß es – wollten schlichtweg nicht



Mercedes S-Klasse

so viel Geld für autonomes Bummeltempo ausgeben, das nur den Chauffeur entlastet. Stattdessen schärft Mercedes die Level-2-Assistenz: Abstandshalter, Spurführer und -wechsler arbeiten selbst in engen Baustellen verlässlich. Doch erst ab Anfang 2027 rollen die Schwaben das gerade in China vorgestellte Level 2++ auch in Deutschland aus. Die S-Klasse wird dann, vom Navi geleitet, teilautonom dahingleiten.

Die Hardware dafür ist bereits an Bord: Ein Steuergerät in Tabletgröße koordiniert eine Sensor-Armada aus fünf Radaren, sechs Kameras und zwölf Ultraschallsensoren. Das Resultat lässt sich heute vorerst nur beim Einparken erleben: Die S-Klasse erkennt nahezu jeden freien Platz und bugsiert sich dank Hinterachslenkung (bis zu 10,5 Grad Einschlag) teils im Krebsgang in die engsten

Lücken. Und geht's mal nicht mehr weiter, dann rollt der Benz bis zu 150 Meter im Rückwärtsgang exakt den Weg zurück, den er zuvor vorwärts gefahren ist.

Wir wechseln die Fahrtrichtung und auf den Fahrersitz. Dabei fällt auf, dass die geöffneten Türen nicht mehr arretieren, sondern bei Schräglage zufallen. Zudem können nur Zwei-Meter-Menschen die weit aufschwingenden Portale problemlos zuziehen. Dafür empfängt den Fahrer eine sanfte Umarmung: Der Sicherheitsgurt vorn ist beheizbar und strahlt wohlige 44 Grad ab.

Das Cockpit dominiert nun serienmäßig der MBUX-Superscreen. Er läuft auf der neuen MB.OS-Architektur und integriert smarte KI (ChatGPT-40 und Google Gemini). Das Lenkrad bietet einen Rückschritt im besten Sinne: Auf seinen doppel-



Fond-Manager: Der Sessel gleitet in Halbliegeposition, während der Beifahrersitz nach vorn rückt

ten Stegen finden sich wieder eine echte Walze sowie ein Wippschalter. Ein Schritt in die richtige Richtung, auch wenn die verbliebenen Touchfelder (etwa bei der zierlichen Tempowarnung) noch immer keinen seriösen Vorteil gegenüber klassischen Tasten bieten.



Heiß geliebt:
Der Sicherheitsgurt wärmt mit 44 Grad. Und Mercedes besinnt sich am Lenkrad wieder auf Walzen und Wippschalter

Das Gaspedal bedient der Fahrer beim S 580 übrigens noch klassisch. Ein Tritt, und die auf Komfort getrimmte Neungangautomatik schaltet sanft zurück und der Sitz kuschelt sich samt Nackenkissen noch enger an den Fahrer. Unter der Haube steckt der stark überarbeitete M 177 Evo, ein 4,0-Liter-V8 mit Turbos im heißen V und 180-Grad-Kurbelwelle. Er wurde einst von AMG entwickelt, leistet hier 537 PS und wuchtet 750 Nm Drehmoment. Klingt nach Gewalt, doch die Leistung entwickelt sich seidig-weich, unterstützt von einem 17 kW starken integrierten Startergenerator (ISG). Nur die Gasannahme wirkt beim normalen Anfahren etwas komfortefiltert.

Das Gegenmittel heißt Launch Control. Wenn es sein muss, sprintet die 2,3-Tonnen-Limo in glatten vier Sekunden auf hundert. Die brachiale Schubkraft des Aggregats lässt sich am besten auf der meist Tempo-unlimitierten und fast autofreien A1 ausleben. Ja, hier schiebt der V8 kräf-

tig in Richtung Ostsee. Wobei vor allem beeindruckt, wie selbstverständlich hier Tempo 250 wirkt, weil man sich auch bei Topspeed noch leise mit dem Chef unterhält. Dabei ist es im S 580 nicht still, denn Mercedes hat dem Flatplane-V8 zwei neuartige Auslassnockenwellen verpasst, die die Ventile der vier hinteren Zylinder einen Tick länger offen halten. Das führt zu Interferenzen im Abgasstrom, die den Klang Richtung Crossplane-Bollern modellieren sollen. Das Ergebnis ist ein ganz eigener, sonor berauschender, sportwagiger Beat.

Kurventanz mit Luxuslimo

Jetzt aber runter von der Autobahn und rein in die Holsteinische Schweiz. Hier finden wir keine Berge, aber ein paar Kurven. Die Abstimmung der Lenkung ist Mercedes-typisch grandios. Präzise und leichtgängig nimmt das Flaggschiff jede Kurve, die sich ihm in den Weg legt.

Das serienmäßige Luftfahrwerk mit adaptiven Dämpfern hat da schon mehr zu kämpfen. Es bügelt zwar lange Wellen weg, mit kurzen Stößen aber kämpft die S-Klasse und gibt sie teils spürbar weiter. Abhilfe könnte die optionale E-Active Body Control bringen. Damit soll sich die Luxuslimousine vorausschauend, von Cloud-Daten gestützt, gegen Schlaglöcher stemmen – schade nur, dass kein Testwagen mit dieser Option ausgestattet war. Sie würde nicht nur bei Alster-Barbies und Elbletten für erstaunte Gesichter sorgen.

Text: Clemens Hirschfeld

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 5304 x 1921 x 1503 mm, Radstand 3216 mm, Kofferraum 530 l, Leergewicht/Zuladung 2270/645 kg.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Luftfedern vorn, Mehrlenker/Luftfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 255/45 R 19.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Neungang-Automatikgetriebe.

Motor

Achtzylinder-V-Motor mit Abgasturbolader, Hubraum 3982 cm³, Leistung 395 kW (537 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 750 Nm bei 2500/min, Elektromotor, Leistung 17 kW, Drehmoment 205 Nm.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....4,0 s
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP) SP 10,6 l/100 km

Grundpreis

Mercedes S 580 4Matic Langversion ...148 827 Euro

FAZIT

Keine Frage, die S-Klasse ist und bleibt vor allem mit dem neuen Euro-7-V8 das Aushängeschild von Mercedes. Doch am Ende der ersten Testfahrt fragt man sich schon: Wo ist hier die Innovation? Level 3 war gestern, Level 2++ kommt erst morgen, und Quantensprünge beim Infotainment gibt's auch keine. Und fraglich bleibt, ob die S-Klasse in puncto Federungskomfort noch über den Dingen schwebt.

Wellenbrecher:
Das Luftfahrwerk bügelt nur lange Bodenwellen souverän weg. Beim S 580 bollert der Flatplane-V8 mit zwei Akustik-Nockenwellen



PORSCHE



Wir bauen Rennwagen, um Sportwagen zu bauen.

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

RACEBORN ■■■ | 75 YEARS OF PORSCHE
MOTORSPORT



SYNOPSIS

Mobil 1



DP WORLD

CATO



VELTINS

AVEVA

NetApp

LOCTITE



TAG Heuer

Snap-on



Sabelt

PENSKE



2



Aston Martin DB12 S

Internen Aston-Schätzungen zufolge findet rund die Hälfte aller DB12-Eigentümer ihren Wagen nach gut drei Jahren Bauzeit ... na ja, ein bisserl boring. „Great“, dachten sie in Gaydon und lancieren als Stimmungsaufheller nun eine zugespitzte Variante. Der mächtige Vierliter-V8 leistet hier glatte 700 PS – 20 PS mehr als bislang, was angesichts von so viel Power nur der Form halber erwähnt sei. Eine aggressivere Gaspedalkennlinie und verkürzte Schaltzeiten der Achtgang-Wandlernautomatik von ZF im Sportmodus sollen die Performance weiter steigern.

Am ohnehin gewaltigen Drehmoment von 800 Nm ändert sich nichts. Reicht ja auch, schließlich dienen allein die Hinterräder der Kraftübertragung. Furcht vor der üppigen Power

ist nicht nötig, Respekt schadet dagegen nie. Der M177 sitzt hinter der Vorderachse, die Gewichtsverteilung ist ausgewogen, die Traktion enorm, und der Vierliter entfaltet seine Kraft homogen. Bis etwa 3000 Touren noch zögerlich, dann gierig am Gas, gen Begrenzer fast wild – da groovt man sich schnell ein und gewöhnt sich an den Schub. 3500 Millisekunden auf 100 km/h (laut Werk, Sie dürfen gern selbst umrechnen) sind eine prächtige Stammtisch-Zeit, aber langsamer macht's eher noch mehr Spaß. Wie so oft verfällt man ins Cruisen, trödeln bei 2000 Touren im achten Gang, genießt die feine Lenkung, die sauber führt, viel meldet mit einem gesunden Handmoment. Kein Stress.

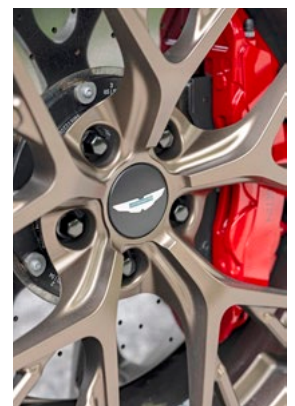
Lenkung? Richtig – da war doch was. Simon Newton, Director Vehicle

Performance bei Aston Martin, erklärte ja, wie sorgsam er und seine Fahrwerker den DB12 hätten optimieren dürfen. Feinschliff an der Lenkungs-kennlinie, Software-Anpassungen an den adaptiven Bilstein-DTX-Dämpfern für ein lineares Ansprechen, hinten etwas mehr negativer Sturz (0,33 Grad) und eine um sieben Prozent geringere Rollneigung – nur kleine, aber dezidierte Änderungen.

Jetzt zurück ins Cockpit und ins Hinterland von Marseille mit all seinen Kurven, Kehren und schlanken Straßen. Etwas Vorsicht ist da schon geboten, so ein DB12 mit seinen rund zwei Metern Breite ist ja kein flinkes Wiesel. Doch es finden sich schöne, gut einsehbare Kurven, die sich teils zuziehen. Du stichst rein, gefühlt viel zu schnell, doch der Grip der Vorder-



Preis:
250 000 Euro
Leistung:
700 PS
Drehmoment:
800 Nm



achse ist schlicht sensationell. Die Traktion aus dem nächsten Eck ebenso, dank neu kalibriertem E-Differenzial und fetten Michelin Pilot Sport S5 im Format 325/30 R 21.

Das Vertrauen wächst und mit ihm die Freude. Der Sport-Modus ist längst Pflichtprogramm. Toll, wie gierig der V8 dreht, schiebt, hämmert, nochmals angreift. So turnt man von A nach B – und weil es so fein läuft, gleich noch mal von B nach A. Ein paar Minuten bleiben ja noch, und das Essen kann warten.

Schließlich empfahl Simon, den Aston auch mal in den Sport-Plus-Modus zu versetzen. Das klappt einfach mit dem gerändelten Alu-Regler auf der mächtigen Konsole, und schon kommt noch mehr Elan in den Briten. Die ohnehin ideal abgestimmte

Push the black button, und der M 177 erwacht. Wer den roten Regler dreht, wechselt die Fahrmodi. Die Auspuffanlage tönt dennoch vergleichsweise verhalten, die Carbon-Keramik-Bremse mit 410er-Scheiben packt dafür mächtig zu

FAHRBERICHT

Lenkung ändert sich kaum, doch der Motor spricht bissiger an, der ZF-Automat wechselt die Gänge härter, und die Regelsysteme sind aus. Klar reagiert das Heck lebhafter aufs Gaspedal, provoziert den Fahrer. 800 Nm sind nun mal 800 Nm. Da wird einem schon mal warm ums Herz und dem kultigen Biturbo im Bug gewiss auch. Wie gut, dass er durch zusätzliche Schlitze in der Haube etwas Hitze abgeben kann. Geteilte Splitter tief unterhalb der Frontschürze leiten frische Luft hinzu.

Bevor der Spaß ausufert, geht's zurück nach Hause, und zwar wieder im GT-Betrieb. Hier gibt der Aston nicht jede Fuge an seine Insassen weiter und kommt selbst mit den hohen Speedbumps erstaunlich gut klar. Ohnehin fällt auf, dass der DB12 selbst als S zu den komfortablen Sportcoupés zählt. Der deutlich wildere Vantage S (680 PS) braucht ja schließlich auch seine Berechtigung.

Zum GT-Anspruch passen auch die Sitze mit den integrierten Kopfstützen. Sie sind nicht zu eng geschnitten, vielseitig verstellbar und mit grauem Leder fein bezogen, hier reist man gerne. Dem Topmodell gönnen die Sattler zudem ein silbernes eingesticktes S. Zudem schmücken rote Keder, rote Stichnähte und rote Gurte das Interieur des Testwagens. Die weitere Auswahl an Farben, Furnieren und Intarsien ist reichhaltig, die Briten bieten sogar Carbonsitze mit harter Schale an.

Der Wagen hier hat damit wenig zu tun, er ist eher ideal für jene, die das Unterstatement schätzen. Im Gesamtcharakter bleibt der DB12 ohnehin der Alte; er zählt zu den stilvollen 2+2-Sitzern mit ordentlich Raum für zwei und einem bestens ausgestatteten Cockpit. Teuer ist er dennoch: Der Basispreis beträgt 250 000 Euro. Allen Varianten gemein ist die tastenbasierte Bedienung der wichtigsten Funktionen. Fahrwerk straffer, manuell schalten und ESP aus? Dreimal drücken, und ab geht die Post.

Einen Moment noch

Bei aller Freude gilt es zwei Punkte anzumerken. Ein leises Knistern und Knarzen im Innenraum unseres Probanden auf den wellig-schroffen Sträßchen zeigt, dass nicht der gesamte DB12 mit dem steifen Setting einverstanden ist. Und die neue vierflutige Titan-Abgasanlage brabbelt und grummelt herrlich, aber nicht so krawallig wie erwartet. Ob das die Kunden stört? Vermutlich weniger. Als langweilig dürften sie den S jedenfalls kaum empfinden.

Text: Michael von Maydell

FAZIT

■ Als S bleibt der DB12 ein souveräner, agiler Gran Turismo. Die feinen Änderungen? Merken vor allem Kenner, die einen flotteren Fahrstil schätzen – und es sich leisten können.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

2+2-sitziges Coupé, L x B x H 4725 x 1950 x 1295 mm, Radstand 2805 mm, Kofferraum 262 l, Leergewicht (DIN)/Zuladung 1820 kg/k.A.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Keramik-Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 275/35 R 21, hinten 325/30 R 21.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

Motor

Achtzylinder-V-Motor mit Abgasturboladern, Hubraum 3982 cm³, Leistung 515 kW (700 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 2750/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....3,5 s
Höchstgeschwindigkeit.....325 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....SP 12,2 l/100 km

Grundpreis

Aston Martin DB12 S250 000 Euro



Lust auf Sport? Im Sport-Modus sollte man fündig werden



Bürzel-Spoiler und schwarze Schwellererweiterungen darf der DB12 nur als S tragen. Die Wahl der schönsten Felge bleibt jedem Kunden selbst überlassen

FOR THE DRIVERS



**LIQUI
MOLY**

**MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE**

FAHRBERICHT

Preis:
65 990 Euro
Leistung:
375 kW
Drehmoment:
710 Nm



3 Volvo EX60



Mini-Lenkrad mit echten Tasten, breiter Touchscreen in der Mitte

Volvo baut nun – nach eigener Aussage – auch den besten E-SUV in der Mittelklasse. Mit 800-Volt-Architektur, Google-Hirn und türgrifflosem Design. Nun, ob der EX60 tatsächlich besser performt als GLC, iX3 und Co., die sich weiter hinten im Heft messen, wird natürlich erst der Test zeigen.

Jetzt gibt's erst mal was auf die Ohren, und zwar von Bowers & Wilkins. Ja, auf die High-End-Soundanlage ist Volvo besonders stolz. Im neuen EX60 schafft es das Soundsystem mit 1820 Watt, Dolby Atmos und 28 Lautsprechern, einem das Gefühl zu vermitteln, auf einem Stein mitten in der Majestät des Ozeans zu stehen. Dabei ist das Meer rund 100 Kilometer entfernt, vor uns baut sich wie ein versteinertes Dinosaurier das katalanische Montserrat-Gebirge auf.

Beim Sound spielen die Schweden definitiv in der obersten Liga mit. Und auch der Innenraum wirkt auf den ersten Blick genauso fein, wie Sie es von einem Volvo erwarten: erlesene Materialien, stilvoll arrangiert und dezent in Szene gesetzt. Kaum zu glauben, dass rund ein Viertel der Werkstoffe aus der Recycling-Tonne kommt. Wer hier allerdings einsteigen will, sucht vergebens nach einem klassischen Schlüssel. Volvo sortiert diesen kurzerhand aus und drückt uns ein Smartphone als „Digital Key“ in die Hand. Echte Türgriffe gibt's auch nicht mehr. Das erledigen jetzt kleine aerodynamische „Winglets“, die sich per Berührung aufziehen

lassen. Das sieht bei dem auf einen c_w -Wert von 0,26 glatt gelutschten SUV natürlich besonders clean aus, doch intuitiv funktioniert es nicht.

Tasten machen glücklich

Gleiches gilt für die Feinjustierung von Außenspiegeln und Lenkrad, die nun – leider – über Untermenüs auf dem riesigen, quer angeordneten OLED-Touchscreen in der Mitte erfolgt. Das macht die Bedienung vor Fahrtantritt nicht gerade ablenkungsärmer. Wobei Volvo unsere Kritik offensichtlich doch ernst nimmt: Der Fahrer steuert nun wieder vier Fensterheber, und auf dem Lenkrad gibt es echte haptische Bedienelemente – links eine Art Joystick für die Fahrassistenten, rechts für den Bordcomputer.

Und wo wir gerade ins Lenkrad greifen: Dieses ist wirklich sehr klein und sehr unrund geraten. Fahrinformationen liefert ein flacher 11,4-Zoll-Screen nahe der Frontscheibe, der jedoch je nach Statur des Fahrers genau von diesem Lenkrad verdeckt wird. Ein ergonomischer Nachteil, den wir schon seit Jahrzehnten aus Peugeot-Cockpits kennen und den man nun wohl auch in Torslanda in Kauf nimmt. Klar sparen sich die Schweden so ein Head-up-Display, aber leider versteht nur der Controller, worin der Vorteil liegen soll.

Zudem geizt das kleine Fahrdisplay mit relevanten Bordcomputer-Informationen. Kilometerstand oder aktueller Verbrauch? Fehlanzeige.



Raum-Reich: feine Anmutung, viel Platz, bequeme Bank. Die Rücksitzlehnen klappen für mehr Stauraum eben um



Smartphone statt Schlüssel: Nicht immer ent- und verriegelt der EX60 auch verlässlich. Der Frunk ist groß genug für eine Tasche oder Ladekabel



FAHRBERICHT

Lediglich der Akkustand (SOC) samt prognostizierter WLTP-Reichweite wird prominent serviert, für den Rest muss man ins App-Menü des großen Screens abtauchen.

Im von uns gefahrenen EX60 P10 sitzt ein 95 kWh großer Akku, tief in die Karosserie integriert. Dank seiner 800-Volt-Architektur soll beim Laden Gleichstrom mit bis zu 370 kW Leistung fließen, 10-auf-80-Prozent-Ladungen sollen nur 16 Minuten dauern. Die WLTP-Reichweite erreicht bis zu 660 km; Google Maps übernimmt die exzellente Routenplanung und kalkuliert die Ladestopps verlässlich mit ein.

Der Testwagen ist der P10 AWD plus. Das bedeutet: zwei Elektromotoren, Allradantrieb, 375 kW (nach alter Währung 510 PS) und 710 Nm Drehmoment. Wer nun einen heftig anreißenden Sport-SUV erwartet, kennt Volvo schlecht, die Schweden zwingen sich kein künstliches Dynamik-Label auf. Der EX60 P10 entfesselt die Leistung nicht brutal, er gibt sie frei. Tritt man das Fahrpedal durch, wuchten die E-Motoren das immerhin 2350 kg schwere Auto in 4,6 Sekunden auf Tempo 100. Um wirklich das Letzte herauszukitzeln, spendiert Volvo einen „Performance-Modus“, wobei die Traktion selbst bei vollem Leistungseinsatz top bleibt.

Bei 180 km/h wird der Vortrieb markentypisch abgeregelt.

Spannender wird es in Wechselkurven. Die Lenkung, beeinflusst durch das kleine ovale Volant, agiert relativ entkoppelt und leichtgängig – das Gefühl erinnert an ein Playstation-Lenkrad auf Einsteigerniveau. Doch immerhin stimmt die Präzision. Das gilt auch für den Federungskomfort: Serienmäßig gibt es adaptive Stoßdämpfer, deren Kennlinien sich in drei Stufen spreizen, ohne auf dem straffsten Niveau unangenehm zu verhärten. Selbst auf den optionalen 22-Zoll-Rädern schluckt das Fahrwerk Unebenheiten sehr gelassen.

Bleibt noch der Blick auf die Praktikabilität: An Ablagen mangelt es im skandinavisch aufgeräumten Interieur nicht. Rückbänker reisen auch dank 2,97 Metern Radstand äußerst bequem. Ganz hinten öffnet die Klappe elektrisch und gibt 523 Liter frei. Ungewöhnlich und witzig: Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umlegen, und dazu lässt sich auch der Kofferraumboden in der Relation 40:60 aufklappen.

Klappt also alles ganz gut, oder? Dann muss der EX60 also nur noch im Test zeigen, dass er wirklich der beste E-SUV in der Mittelklasse ist.

Text: Clemens Hirschfeld

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4803 x 1899 x 1635 mm, Radstand 2970 mm, Kofferraum vorn/hinten 58/523 – 1647 l, Leergew./Zuladung 2350/460 kg.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen (Serie) vorn 235/55 R 20, hinten 255/50 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Zwei permanenterregte Synchron-Elektromotoren, Leistung vorn/hinten 200/300 kW, max. Systemleistung/-drehmoment 375 kW (510 PS)/710 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität brutto/netto 95/92 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....4,6 s
Höchstgeschwindigkeit.....180 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP).....16,2 kWh/100 km

Grundpreis

Volvo EX60 P10 AWD Plus.....65 990 Euro

FAZIT

■ Mit 800-Volt-Technik, fein abgestimmtem Antrieb und Fahrwerk sowie Google-Software setzt der EX60 Ausrufezeichen. Das seltsame Lenkrad sowie die fehlenden Schlüssel und Türgriffe erfordern jedoch Gewöhnung.



Grifflos glücklich? Den cleanen Seitenlook erkaufte sich Volvo durch den Entfall klassischer Biegelgriffe. Der EX60 kurvt betont neutral und federt bestens



Zeekr 7X

Wo Alltägliches zum
Besonderen wird.



ZEEKR

zeekr.de



Zeekr 7X Privilege AWD Energy consumption combined in kWh/100km: 19.9 (WLTP), CO₂-emissions combined in g/km: 0. The electric range is influenced by factors including but not limited to driving style and road conditions.

Probefahrt buchen.

4 Farizon V7E

Preis:
38 794 Euro
Leistung:
110 kW
Drehmoment:
230 Nm

**Vorn ein
schmuckes
Cockpit, hinten
viel Volumen
und blankes
Blech**



Volvo, Polestar, Lynk & Co, Lotus, Zeekr: Geely, großer Autobauer aus China, hat sich mittlerweile so einige Marken einverleibt oder neu gegründet. Nun bringen sie ihre Nutzfahrzeug-Marke Farizon ins Spiel und starten in Europa im Segment der elektrisch betriebenen Kastenwagen mit V7E und dem größeren SV. Beide sind umweltfreundliche, leise Transporter, die immer häufiger von Paketzustellern, Stadtverwaltern und Logistikern geordert werden. Und bevor Sie fragen: Ja, auch bestuhlte Varianten folgen. Wann ist allerdings noch unklar.

Alles Weitere ist schnell aufgezählt: Der V7E ist 110 kW stark, belässt es bei 230 Nm Drehmoment und erstreckt sich über rund fünf Meter. Das Volumen des rustikalen Lade-

raums fällt mit 6,95 Kubikmetern entsprechend üppig aus, und die LFP-Stromspeicher unter der Ladefläche, geliefert von CATL, fassen je nach Wahl 50 oder 67 kWh. Als WLTP-Reichweite für den großen Akku gibt Farizon optimistische 328 Kilometer an. Am Schnelllader zieht der Cargo-wagen seinen Strom mit 97 kW, in der Stadt mit den üblichen 11 kW.

Wenig Kraft, viele Extras

Fahrer und Beifahrer können sich – typisch Transporter – auf dürrtigen Federungskomfort, deutliche Windgeräusche und geringe Dynamik einstellen. Einstellbar ist auch die Rekuperation in drei Stufen, und 14 Fahrassistenten wachen aufgeregt über die Sicherheit. Ohnehin ist der E-Lieferwagen gut ausgestattet, kupferfarbene Einlagen und Nähte sorgen für etwas Flair. Und: Im Gegensatz zu anderen Geely-Ablegern ist er leicht zu bedienen. Also wenig Touch, dafür viele Tasten und Wippen, sogar am griffigen Lenkrad.

Für das Basismodell mit 50 kWh ruft Farizon lediglich 38 794 Euro auf. Damit liegt es unter den Listenpreisen eines Opel Vivaro Electric (47 005 Euro) oder Ford Transit (57 953 Euro), beide 100 kW stark. Klingt vielversprechend – aber abwarten, der Vertrieb steht noch nicht. Mindestens 15 Händler, so der Plan, sollen am Ende des Jahres die Stromer verkaufen.

Text: Michael von Maydell

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziger Kastenwagen, L x B x H 4995 x 1820 x 1985 mm, Radstand 3200 mm, Laderaum L x B x H 2865 x 1690 x 1435 mm, Leergewicht/Zuladung 1907/1243 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Starrachse/Blattfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 195/65 R 16.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchron-Elektromotor, max. Leistung 110 kW (150 PS), max. Drehmoment 230 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 67 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... k.A.
Höchstgeschwindigkeit..... 120 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)..... 22,4 kWh/100 km

Grundpreis

Farizon V7E..... 42 840 Euro

FAZIT

Gemessen an Größe und Ausstattung ist der Preis fair. Antrieb und Ladetechnik sind dagegen nur durchschnittlich und das Fahren kein großes Vergnügen. Hersteller hierzulande haben da teils mehr zu bieten – aber für deutlich mehr Scheine.

Farizon SV

Zusätzlich zum V7E schickt Farizon den SV (Supervan) auf den Markt der großen Kastenwagen. Drei Karosserielängen von 5, 5,5 und 6 Metern lassen sich hier mit drei Höhen von 2,0, 2,2 und 2,5 Metern kombinieren. Die größte Variante fasst im Heckabteil 13 Kubikmeter.

Zur Wahl stehen (je nach Modell) zudem drei Akkugrößen mit 68, 83 und 106 kWh. Die Schnellladeleistung liegt bei 105 oder 127 kW. Praktisch: Gegen Aufpreis kann der SV mit 3,3 kW Strom weitergeben. Als Antreiber dient ein PSM-Motor an der Vorderachse, der 170 kW und 336 Nm Drehmoment liefert. Die längste WLTP-Reichweite in der Modellpalette liegt bei 398 Kilometern.

Bis auf ein etwas flacher gestelltes Lenkrad entspricht die Cockpit-Einrichtung weitgehend der des V7E. Die Sitze kühlen, heizen und sind hinreichend bequem. Mit einer Rückfahrkamera kann der SV nicht die-

nen, wohl aber mit Radarsensoren und mit Vordertüren, die einen Öffnungswinkel von 82 Grad aufweisen.

Auch fahrerisch liegen die Transporter eng beieinander. Heißt: angemessen verhaltener Vortrieb und ein mitteilbares Fahrwerk (dank Blattfederung hinten). Eine möglichst hohe Zuladung (bis 1,3 Tonnen) ist nun mal wichtiger als Federungskomfort. Als Höchstgeschwindigkeit nennt Farizon 135 km/h.

Die Preise starten bei 53 431 Euro. Das Topmodell mit 106-kWh-Akku kommt auf 66 045 Euro. Zum Vergleich: Ein vergleichbarer Mercedes eSprinter kostet 8000 Euro mehr.

FAZIT

Die Eckdaten sprechen für den Supervan. Wie langlebig er wohl ist? Gilt es zu klären. Die Garantie läuft über fünf Jahre.



LED-Scheinwerfer mit leuchtendem Logo sorgen für einen markanten Auftritt. Innen viele Extras und eine einfache Bedienung

BRIDGESTONE

SOMMERTRAINING

ANZEIGE

Jetzt anmelden unter:

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

Beschleunigen – Bremsen – Kurvenkontrolle – Handling

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

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

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

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

Termin

24.09.2026 | Teilnahmegebühren 899,- € inkl. MwSt.

Eine Aktion von



5 Cupra Raval



Preis:
46 525 Euro
Leistung:
226 PS
Drehmoment:
290 Nm

Nicht weniger als den „Beginn einer neuen Ära“ ruft Cupra zur Einführung des Raval aus – kleiner haben sie es gerade nicht in Spanien. Aber tatsächlich ist der 4,05 Meter lange Kompakte der erste Vertreter der neuen Konzernmodelle mit Frontantrieb auf Basis des MEB+, der auf die Straßen rollt. Seine Schwestermodelle heißen VW ID. Polo, ID. Cross und Skoda Epiq. Alle samt laufen sie im spanischen Martorell vom Band, Seat/Cupra hat auch die Projektleitung für das Elektro-Quartett inne. Eine der wichtigsten Vorgaben: Startpreis deutlich unterhalb von 30 000 Euro.

Doch Cupra betont zum ersten Fahrtermin nicht die Erschwinglichkeit des Raval (das Basismodell mit 85 kW ist noch nicht verfügbar), sondern – natürlich – seine dynamischen Fähigkeiten und stellt uns deshalb nur die Topversion VZ mit 166 kW/226 PS zur Verfügung. Diese Leistungsstufe bleibt bis zum Marktstart des ID. Polo GTI den Spaniern allein

vorbehalten, während die Varianten mit 85, 99 und 155 kW von Beginn an auch bei den Konzern-Cousins zum Einsatz kommen. Das gilt auch für die beiden Akkugrößen mit 37 kWh (LFP) und 52 kWh (NMC).

Tief, breit, stark

Das Raval-Design wirkt gleichermaßen vertraut wie markentypisch: Die Grundform erinnert an den größeren Tavascan. Der Kleine verfügt stets über ein gegenüber der Plattform-Basis modifiziertes Sportfahrwerk mit zehn Millimeter breiterer Spur und eine um 15 mm tiefergelegte Karosserie. Bei der Topversion oder als Extra kommen bis zu 19 Zoll große Aluräder mit 235er-Bereifung dazu, die den dynamischen Auftritt unterstreichen sollen.

Dabei hat der VZ das gar nicht nötig. Mit seinem Drehmoment von 290 Nm beschleunigt der 1,6-Tonner so nachdrücklich, dass man unabhängig von der Sitzposition die sogenannten Cup-Bucket-Sitze noch intensiver

kennenlernt. Deren angenehme Ausformung ermöglicht eine effektive Abstützung und guten Seitenhalt, ohne Ein- und Ausstieg unnötig zu behindern.

Trotz Frontantrieb bringt der Raval seine Power auf trockener Straße zivilisiert auf den Asphalt, dank mechanischem Sperrdifferential fast ohne Schlupf und vor allem ohne lästiges Zerren in der Lenkung. Letztere gefällt mit angenehmem Ansprechen, passender Servounterstützung und hoher Präzision. Obendrein haben die Cupra-Ingenieure der Versuchung widerstanden, aus der harmonisch abgestimmten Plattformbasis einen brettharten E-Heizer zu machen – Grüße gehen raus an den Mini John Cooper Works E.

Maßgeblich verantwortlich dafür ist das hier serienmäßige DCC-Fahrwerk mit adaptiven Stoßdämpfern, das selbst in der Comfort-Stufe (die ihren Namen auch verdient) dynamische Kurventempos ohne übermäßige Seitenneigung ermöglicht. Von



Fotos: Cupra

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 4046 x 1784 x 1514 mm, Radstand 2599 mm, Kofferraum 441 l, Leergewicht/Zuladung 1615/475 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 235/40 R 19.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

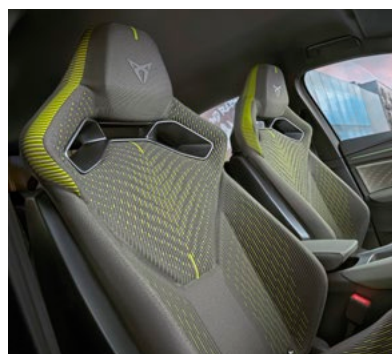
Permanenterregter Synchron-Elektromotor, Leistung 166 kW (226 PS), max. Drehmoment 290 Nm, Lithium-Ionen-Batterie (NMC), Kapazität brutto/netto 55/52 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....	6,8 s
Höchstgeschwindigkeit.....	175 km/h
Reichweite.....	440 km

Grundpreis

Cupra Raval VZ Edition Extreme 46 525 Euro



VZ-Cockpit mit Infotainment auf Android-Basis und neuem App Store. Gleichmaßen haltstarke wie bequeme Sportsitze



Neues, gut ablesbares Kombi-Display mit 10,25 Zoll Diagonale. Sportlenkrad mit konventionellen Tasten und Walzen



dieser gelungenen Abstimmung profitieren auch die Fondpassagiere, die bei Zweier-Besetzung der Rückbank noch angenehme Platzverhältnisse vorfinden. Lediglich die nach hinten etwas voluminös ausgeformten Sportsitze sowie die leicht ansteigende Fensterlinie schränken das Raumgefühl subjektiv etwas ein.

Keine Einschränkung dagegen bei der Bremsanlage: Die Scheibenbremsen rundum sowie die neue One-Box-Steuerung, die Bremskraftverstärker und ESP-Modul vereint, bieten eine bessere Dosierbarkeit und ein weniger weiches Pedalgefühl als bei bisherigen MEB-Modellen.

Bleibt die Preisfrage: Als großzügig ausgestatteter, aber über 46 500 Euro teurer VZ Extreme entspricht der Raval nicht gerade dem Ideal der preiswerten E-Mobilität. Doch Cupra will auch hier liefern: Die Basisversion (85 kW, 37 kWh) startet im Herbst bei rund 26 000 Euro.

Text: Stefan Cercez

FAZIT

■ Im Falle des Raval VZ gehen Performance und Alltagstauglichkeit einen vernünftigen Kompromiss ein. Allerdings entfernt sich die üppig ausgestaffierte Topversion um schlanke 20 000 Euro von der Basis. Bleibt abzuwarten, wie viel Cupra-Charakter in der günstigen Einstiegsvariante steckt.

MAC JEANS



**MAC JEANS GRATULIERT AUTO MOTOR UND SPORT
ZU SEINEM 80-JÄHRIGEN JUBILÄUM.**

**BESUCHEN SIE UNS AM 10. JUNI 2026 ANLÄSSLICH
DER OFFIZIELLEN FEIERLICHKEITEN IM STUTTGARTER
DOROTHEEN QUARTIER. STAY TUNED!**



RACE IDOLS

BY
MAC JEANS



Klassische
Proportionen,
aktuelles
Lichtkonzept



ID. POLO



VW UNTER STROM

Jetzt geht's erst richtig los mit der E-Mobilität in Wolfsburg. **VOLKSWAGEN** besinnt sich auf seine Stärken und startet eine vielversprechende, kunden-nahe Modelloffensive mit gut gemachten kleinen ID.-Modellen.

Da behaupte noch einer, die Autoindustrie – speziell Volkswagen – sei nicht lernfähig. Nonsens. Die haben ihre Lektion intus. Eine komplett neue Generation auf den Markt zu bringen und sie so an den Wünschen der Kunden vorbeizulenken, dass diese den kalten Luftzug der Arroganz, nicht aber einen wohligen Kaufwunsch spüren: gescheitert. So wie Ex-CEO Herbert Diess als gefeierter Messias mit seiner disruptiven Golf-Klasse. Elektrisch, digital, eiskalt. Die später nötigen Reparaturen (Optik, Anmutung, Bedienung) an bestehenden Modellen: teuer. Der Image-Schaden: erheblich.

Aber jetzt: Steht CEO Thomas Schäfer auf der Bühne und spricht über seine ersten 1360 Tage im Amt. Bei seinem Start schien es, als ob VW seinen Kern verloren hätte, und dann kamen noch globale Probleme dazu. Doch Schäfer und seine Truppe hatten von Anfang an einen Plan. Autos für Menschen, von Volkswagen, dem Meister der Matrix. Erkennbar unter anderem am ID. Polo. Nicht nur an dessen Namen, der die ID-Zahlenreihe beerdigt, sondern am Auto selbst. Das braucht kein Marketing, erklärt sich selbst. VW-Jünger fühlen sich sofort (wieder) zu Hause, alle anderen denken: Wow, interessantes, vielleicht sogar großartiges Auto.

Auf rund vier Metern eigentlich Kleinwagen, kommt der ID. Polo rüber wie ein Großer, wie einst der Golf. Doch er ist nicht retro. Er ist neu, basierend auf der neuen elektrischen

Plattform MEB+. Mit Frontmotor und -antrieb statt Heckantrieb wie bei ID.3 und Co. Deshalb kein vorderer Kofferraum, aber hinten mit 441 Litern umso mehr Platz, inklusive des unter dem soliden Boden lauernden Untergeschosses.

Davor im Boden steckt der Akku-Pack. Selbst entwickelt, selbst gebaut als Teil eines Produktionsverbunds – unter anderem in Salzgitter bei Tochter PowerCo. Der Konzern plant mit Fabriken in Europa, um unabhängiger von asiatischen Anbietern zu werden. Die Zellen werden in der kompakten Cell-to-Pack-Bauweise als Paket montiert. Die Anschlüsse liegen seitlich statt oben, sodass das Ganze einige Zentimeter flacher baut. Und jeder Millimeter Bauhöhe zählt, beeinflusst zugleich Platzangebot, Aerodynamik und Schwerpunkt.

Viel Eigenentwickeltes

Der Begriff „Konzern-Einheitszelle“ beschreibt keine VW-interne Haftanstalt, sondern die grundsätzlich prismatische Gehäusegeometrie. Unterschiedlich ist die Chemie darin – in der günstigen, weniger energiedichten Variante mit 37 kWh Kapazität ist es Lithium-Ferrophosphat (LFP), in jener mit höherem Energiegehalt und 52 kWh Kapazität netto handelt es sich um Nickel-Mangan-Kobalt (NMC). Je nach Motorisierung soll der ID. Polo rund 330 oder 455 Kilometer weit kommen. Am DC-Lader zieht der kleine Akku mit bis zu 90 kW, der große mit 105 kW. Von 10 auf 80 Pro-

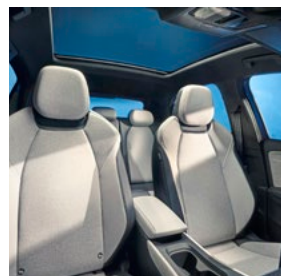
zent Akkustand soll es mit 90 kW in rund 27 Minuten gehen, mit 105 kW in 24 Minuten, an der Wallbox mit 11 kW natürlich deutlich länger.

Und die Motorisierungen? Die kleine Batterie ist an den Basismotor gekoppelt, der 85 kW leistet. Darüber folgen 99 und 155 kW. Wobei der Motor an sich gleich ist. Er nennt sich APP290 (achsparallele Anordnung, maximal 290 Newtonmeter Drehmoment), ist gemeinsam mit dem Eingangsgetriebe und dem Pulswechselrichter eigenentwickelt sowie selbst gefertigt (Kostenvorteil) und baut besonders kompakt.

Montiert wird der ID. Polo wie seine Geschwister Cupra Raval und Skoda Epiq im spanischen Martorell. Fürs VW-Gefühl sorgen Front und Heck mit Leuchtenband sowie seitlich die breite C-Säule – das klassische Markenzeichen der kompakten Wolfsburger, beim ID. Polo durch die ausgestellten Radhäuser unterstützt. Innen nutzt man die Package-Vorteile der neuen Elektro-Plattform für reichlich Ablagen, etwa als Mittelkonsole plus Staufach, ergänzt durch große Türtaschen.

Die mit Stoff überzogenen Flächen wirken hochwertig, die physische Tastenleiste in der Mitte, unter anderem für die Klimaregelung, beruhigt Touch-Allergiker. Das glänzende Plastik flog raus, dafür kam mattes Material rein sowie der von Audi bekannte Lautstärkeregler mit Skip-Funktion, der gegen Aufpreis ein klangstarkes Soundsystem mit 425 Watt steuert.

Vier Fensterheber, Panoramadach, üppiger Kofferraum dank Frontantriebs-Plattform





Etwas Retro, viel Futur. Vor allem aber Präsenz mit einfacher Bedienung und hochwertiger Anmutung

Fahrerin oder Fahrer sitzen wahlweise auf Massagesitzen und kommandieren ein speziell entwickeltes konventionelles Fahrwerk mit Verbundlenkerachse hinten, während sie auf die Kombination der beiden Bildschirme blicken. Kein Breitband-Screen, sondern funktional getrennt – als Gag auch im Retro-Stil des späten Golf I, während sich daneben die Spulen einer Compact-Cassette drehen. Da haben sie in Wolfsburg tatsächlich mal eine Portion Humor aus dem Keller geholt, die gute alte Zeit zitiert – ohne zurückzugehen. Im Gegenteil, es geht voran: Etwa bei der

Assistenz, die sich je nach Grad der Aufrüstung bis zum Connected Travel Assist ausbauen lässt, Längs- und Querführung beherrscht, selbstständig an roten Ampeln stoppt. Ziehen darf der je nach Version knapp 1,6 Tonnen schwere ID. Polo bis zu 1,2 Tonnen, und mit der Vehicle-to-Load-Funktion spendet er externen Geräten über die Ladebuchse mit bis zu 3,6 kW Strom.

Cross und heiter

Ausstattung? Da gibt's drei Linien: Trend, Life und Style, jeweils aufeinander aufbauend, um am Ende mit

Features wie Matrix-LED außen und Ambientelicht sowie Zweizonenklima innen, aber auch der Möglichkeit des digitalen Fahrzeugschlüssels herauszukommen. Und die Chancen stehen gut, dass Volkswagen mit dem neuen ID. Polo in der Basis für unter 25 000 Euro sowohl die markentreue als auch eine neue Kundschaft anspricht.

Neue Kundschaft? Die soll auch der ID. Cross abgreifen, der trendige SUV-Bruder des ID. Polo. Er dürfte etwas mehr Platz, vor allem aber den beliebten Robust-Look bieten und technisch dem Polo entsprechen, optisch jedoch wuchtiger wirken. Fast so, als hätte

Können Sie es riechen? Das war die gute alte Zeit der 80er und 90er. Mit den Instrumenten und der Cassette (nicht im Bild) beschwört VW sie in Displays neu – siehe oben



„Unser Ziel sind Autos, die sich wieder wie Volkswagen anfühlen“

Thomas Schäfer, CEO Volkswagen Brand





ID. POLO GTI

sich die Truppe um Chefdesigner Andreas Mindt vom Ford Explorer inspirieren lassen, dem Ford-Klon der MEB-Familie.

Apropos Familie, es geht weiter: Wer zum ersten Mal vor dem ID. Polo GTI steht, dürfte seinen Golf-V-GTI-Moment erleben. So wie damals, als VW das GTI-Lenkrad wieder fest in die Hand nahm und nach einer blutleeren Ausstattungsvariante bei Generation IV wieder einen echten GTI erschuf. Passende Optik außen mit Wabengrill, Wälscheibenrädern und roten Akzenten, seriöser

Auftritt innen mit haltstarken Karo-Stoffsitzen und dreidimensionalen Instrumenten – und natürlich kräftiger Motor und aufwendiges Fahrwerk. Woraufhin der GTI nicht ins Nirwana, sondern in die Herzen der GTI-Fans sauste.

Es geht APP

So ein Moment könnte dem elektrischen Polo GTI jetzt auch gelingen. Als tornadorotes Déjà-vu. Er heißt

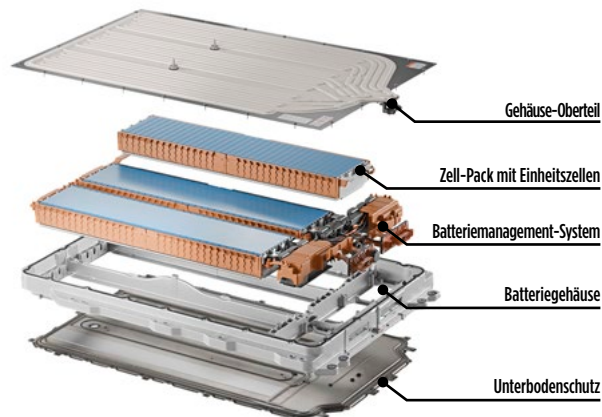
zwar noch (oder wieder?) Polo, wird die Sache in seinem Elektro-Genre aber entschlossener angehen als der vor Kurzem eingestellte Verbrenner-Polo GTI. Beginnend bei der Optik, die Designchef Andreas Mindt vom ersten Tag seiner Amtszeit an in die richtige Richtung beschleunigte.

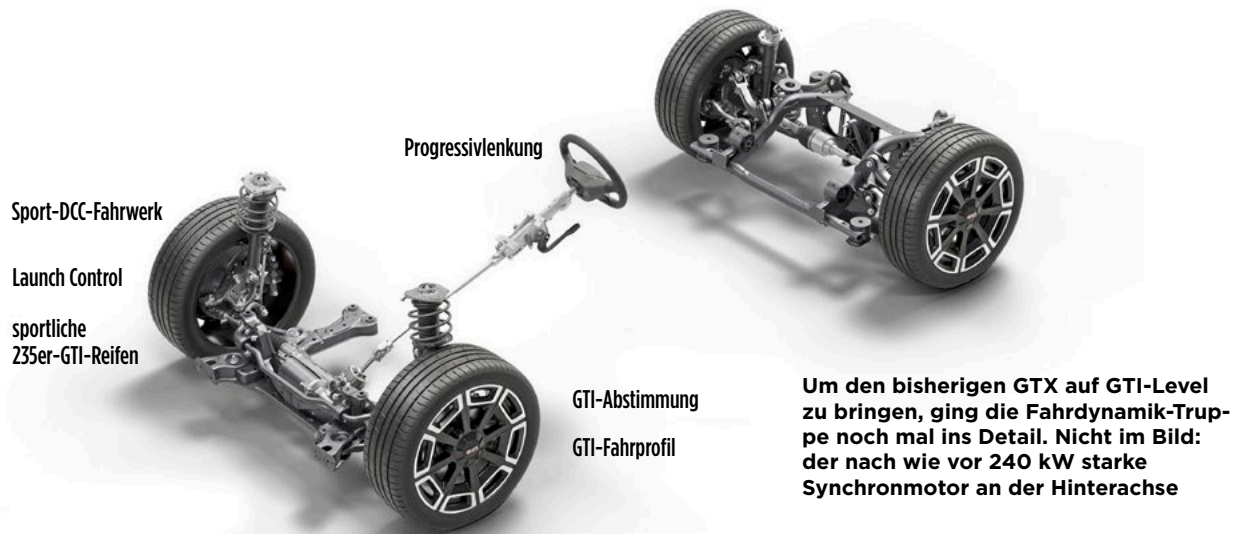
Ein Blick auf die Daten und die exklusive Testfahrt mit dem technischen Zwilling Cupra Raval bestätigen: Der GTI kann was. Er powert wie der Spanier mit der maximalen Ausbaustufe des APP290, die 166 kW auf die Vorderachse mit der elektronisch geregelten mechanischen Quersperre

Stilsichere Optik, kräftiger Motor und eine aufwendige Quersperre an der Vorderachse für elektrisierende GTI-Gefühle



Gut erkennbares MEB+-Layout mit Vorderradantrieb und Verbundlenkerachse hinten. Flach bauender Akku mit selbst gefertigten Einheitszellen und seitlichen Anschlüssen. Als NMC-Version 52 kWh groß





(VAQ) loslässt. Die gleiche, die den größeren Kollegen bei Cupra und VW in die Spur hilft. Die VAQ arbeitet nicht mit Bremsengriffen, sondern mit einer Lamellenkupplung. Die kann die Kraft asymmetrisch auf die Vorderräder verteilen, ermöglicht also Torque Vectoring, und mit ihrer elektronischen Steuerung arbeitet sie feinfühler und situativer als rein mechanische Systeme, die zuweilen rupfen und in die Linie pfuschen.

Beim Vorserien-Raval tat sie das jedenfalls nicht, womit klar ist, wie schwungvoll und feinsinnig sich der ID. Polo GTI Kurven widmen wird. Schon deshalb, weil sein Fahrwerk (MacPherson vorn, Verbundlenker-

achse hinten) serienmäßig adaptiv dämpft. Und wenn 166 kW und 290 Newtonmeter auf einen gut vier Meter langen und mit 1,5 Tonnen nach heutigem Maßstab relativ leichten Hatch einwirken, sollte definitiv GTI-Fahrfreude rauskommen.

Laden? Geht so

Um die sich auch der Innenraum kümmert. Der profitiert vom Elektro-Package mit dem flach im Boden liegenden 52-kWh-Akku. Statt eines raumfressenden Mitteltunnels bietet der Polo unterschiedliche Ablagen und im Kofferraum ein großes Fach unterm Boden. Vor allem aber kommt er mit zwei stützenden Sportsitzen

samt Großkaro-Stoffbezug. Die Progressivlenkung erhält ein griffiges Sportlenkrad inklusive GTI-Zeichen, das als Taste für den GTI-Modus dient und den Sport-Polo in Lenkung, Pedalkennlinie und Dämpfern anschärft. Auch die Sperre kann nun effektiver wirken.

Wer von der Beschleunigung (6,8 Sekunden auf 100) und der Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h gekostet hat, wird feststellen, dass das Laden mit den maximal 105 kW länger dauert als bei manchen Mitbewerbern, speziell solchen mit 800-Volt-Technik. Was am Anspruch der MEB+-Baureihe auf Bezahlbarkeit liegt – wie auch die maximale AC-

Der GTI entspricht zwar weitgehend dem GTX, wirkt aber deutlich emotionaler



ID.3 GTI

BENEFITS

EXKLUSIV FÜR UNSERE ABONNENTEN

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



JUBILÄUMS-SPECIAL NR. 5: BEST CARS 2026: SICHERN SIE SICH IHREN GÄSTELISTEN-PLATZ!

Zum 50. Mal haben die Leser von auto motor und sport ihre Favoriten gewählt: BEST CARS ist Deutschlands größte Endverbraucher-Befragung im Automobilbereich und gilt als wichtiges Trendbarometer der Branche. In 13 Kategorien standen 480 Fahrzeuge zur Wahl – 94.911 Teilnehmer (notariell testiert) haben abgestimmt.

Für unsere Abonnenten haben wir 20 Gästelisten-Plätze für die exklusive Preisverleihung am 10. Juni 2026 im Neuen Schloss in Stuttgart gesichert.

Jetzt bewerben und dabei sein!

Alle Infos und Teilnahmebedingungen gibt es online unter www.auto-motor-und-sport.de/abo-special-05



Scannen Sie den
QR-Code
für weitere
Informationen

2 AUSGABEN

GRATIS

Ihr kostenloses
Probeabo.



Unsere Abonnenten profitieren im Jubiläumsjahr von tollen Vorteilsaktionen.

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



Scannen Sie den
QR-Code
für weitere
Informationen

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

ABO-NEWSLETTER

JETZT KEINE AKTION MEHR VERPASSEN!

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





ID. TIGUAN

Mehr als nur ein Name? Mit dem Tiguan tilgt VW die anonyme Typbezeichnung ID.4. Mal sehen, ob es hilft

Ladefähigkeit von 11 kW. Immerhin soll die Ladung von 10 auf 80 Prozent SOC in 24 Minuten erledigt sein, der GTI bei WLTP-konformer Fahrweise über 400 Kilometer weit kommen.

Aber wer will schon WLTP, wenn er GTI haben kann? Gilt erst recht beim ID.3 GTI, der Metamorphose des GTX Performance. Erneut mit dem APP550 samt 240 kW an der Hinterachse, doch mit verschärfter Optik außen (Wabengitter und Co.), innen mit hochgezogenen Schalensitzen, Karostoff und GTI-Taste am Lenkrad zur Moduswahl, unter anderem für das DCC-Fahrwerk. Und natürlich einem Golfball-Schaltknopf fürs Getriebe. Äh, nein, Scherz. Es wird nix mit künstlicher Verbrenner-Folklore wie beim Hyundai Ioniq N. Dafür profitiert der GTI vom

neuen Cockpit und den Assistenten wie auch bei der Basis, dem ID.3 Neo.

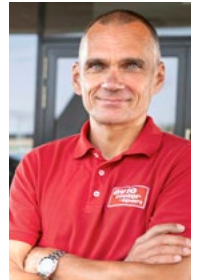
Ähnlich auf Linie bringt VW den ID.4, der wahrscheinlich ID. Tiguan heißen wird, um mehr Familiengefühl ins E-Portfolio zu bringen. Mit einer geglätteten Linie samt modifizierter Front- und Heckpartie liegt der Schwerpunkt des elektrischen Tiguan klar auf „weniger ID und mehr VW“. Der Antrieb bleibt wohl prinzipiell wie gehabt, Infotainment und Assistenz entsprechen denen des aktuellen ID.3. Laut CEO Thomas Schäfer wird der ID. Tiguan „der beste VW, den es je gab“. Wir möchten ihm glauben, dem Mann, der bis jetzt glaubhaft umsetzt, was er angekündigt hat.

Text: Jörn Thomas

FAZIT

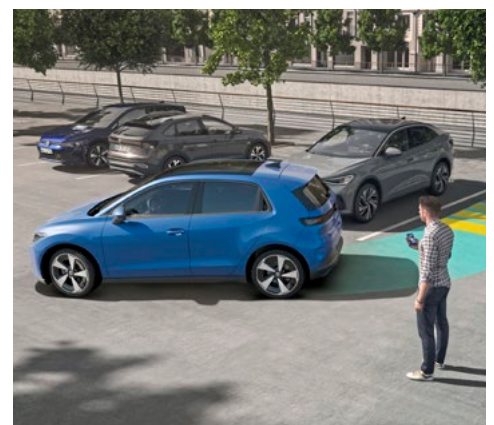
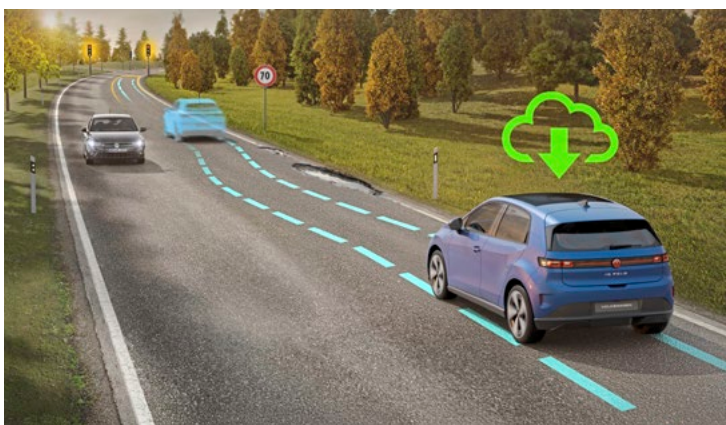
Wenn ID. Polo und Co. nix werden, dann wissen wir auch nicht weiter.

Unsere Prototypenfahrten haben bereits gezeigt, wie erfreulich die neuen MEB+-Modelle fahren. Jetzt präsentiert VW den Hoffnungsträger ID. Polo offiziell und ungetarnt. Nicht nur WOB-Freaks dürfte der Stil des Vier-Meter-Modells gefallen. Ernsthaft und hochwertig, technisch aktuell, einfach bedienbar und praktisch, ja sogar mit ein paar Gags. So baut man begehrten Kleinwagen – die gar nicht klein sind und durchaus Erstwagentalent mitbringen. Wobei die angepeilten 25.000 Euro den Basispreis bedeuten. Schick wird halt teurer.



Jörn Thomas, Redakteur

Moderne Assistenzsysteme wie der Travel Assist, die Car-to-Car-Kommunikation und ferngesteuertes Parken gehören zum Standard der Zukunft



DEUTSCHLAND 7,50 € Österreich 8,30 € Schweiz 12,00 CHF BeNeLux 8,70 € Italien, Slowenien 10,20 €

SPEZIAL

■ STÄRKEN

■ SCHWÄCHEN

■ PREISE

GEBRAUCHTWAGEN

Audi Q3

Ford Kuga

Kia Ceed

Mazda CX-5

Skoda Kodiaq

BMW Z4

Renault Kangoo

Toyota Aygo

VW T-Roc

Tesla Model 3

Mercedes-Benz G-Klasse

Porsche 911

100

TOP-MODELLE IM CHECK

Ausgabe 2026

Zahnriemen als Motorkiller

Vorsicht bei Gebrauchtwagen mit Zahnriemen im Ölbad!

Gebrauchte Elektroautos

Sind Secondhand-Stromer aktuell eine clevere Alternative?

Tacho-Manipulation

Betrüger haben bei vielen Autos immer noch zu leichtes Spiel

Beim Kauf oder Verkauf eines Gebrauchtwagens unverzichtbar!

Der 196 Seiten starke Gebrauchtwagen-Report zeigt, wo Autokäufer die besten Fahrzeugangebote finden können, wie man mit wenigen Tricks den Wert seines eigenen Autos steigert und wie man günstig an eine Gebrauchtwagen-Finanzierung gelangt. Ab sofort online oder bequem per Post nach Hause. Für nur 7,50 € zzgl. Versandkosten bestellen.

☎ 040-85538890

✉ motorpresse@dpv.de

🌐 auto-motor-und-sport.de/sonderhefte

VERGLEICHSTEST

IM VERGLEICH

AUDI Q6 E-TRON**QUATTRO:**

340 kW (System);
Akku: 94,9 kWh
netto; Testreichweite:
407 km; Grundpreis:
74 700 Euro

BMW iX3**50 XDRIVE:**

345 kW (System);
Akku: 108,7 kWh
netto; Testreichweite:
502 km; Grundpreis:
70 900 Euro

MERCEDES GLC**400 4MATIC EQ:**

360 kW (System);
Akku: 94 kWh netto;
Testreichweite:
455 km; Grundpreis:
71 281 Euro

PORSCHE**MACAN 4S:**

380 kW (System);
Akku: 94,9 kWh
netto; Testreichweite:
401 km; Grundpreis:
91 200 Euro



BESSER GIBT'S NICHT!

Für das Mittelklasse-SUV-Segment ist das hier der **WICHTIGSTE VERGLEICHSTEST DES JAHRES**. Audi Q6 e-tron und Porsche Macan messen sich mit den brandneuen Elektro-SUV BMW iX3 und Mercedes GLC EQ. Die vier sind aktuell die Besten in ihrem Segment. Los geht's!



VERGLEICHSTEST

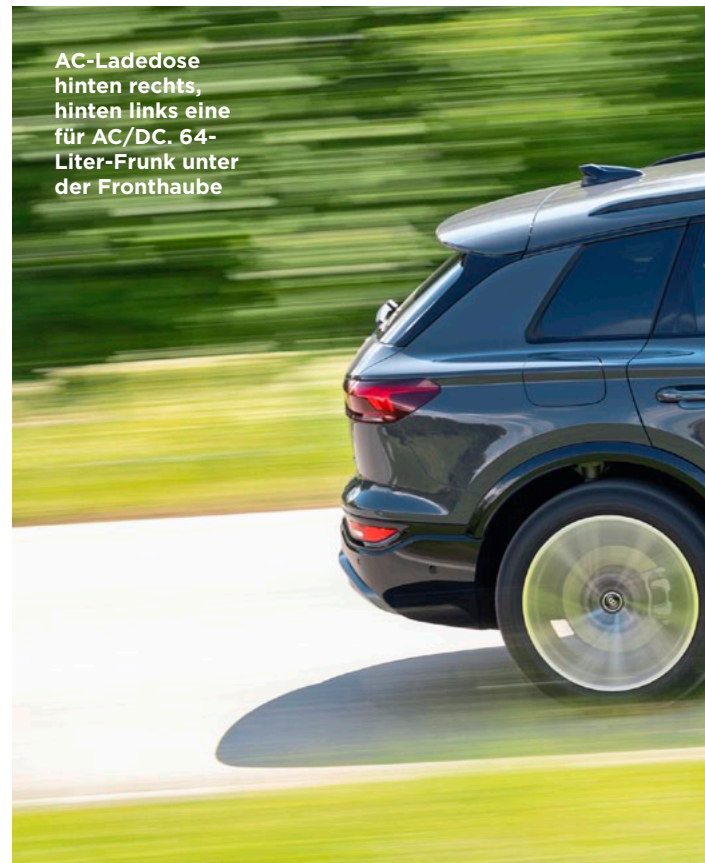
Premiere! Erstmals treffen der Neue-Klasse-iX3 und der Elektro-GLC von Mercedes in einem Vergleichstest aufeinander. Wie Sie im Infokasten unten rechts lesen, haben die Neulinge schon vor ihren Einzeltests kollektive Nervosität bei der Konkurrenz ausgelöst. Nur Audi und Porsche waren mit Q6 und Macan zum Kräfteressen bereit, ergo bleiben die üblichen Verdächtigen aus Süddeutschland unter sich.

Die Rivalen heißen Audi Q6 e-tron quattro, BMW iX3 50 xDrive, Mercedes GLC 400 4Matic mit EQ-Technologie und Porsche Macan 4S. Alle sind Allradler mit 340 bis 380 System-kW (beim Q6 und Macan Angabe mit Launch Control). Klingt nach teuer? Klar, das gehört bei süddeutschen Marken dazu: teuer, gut, oft außergewöhnlich, aber auch nie perfekt.

Zum Start belegen wir all das exemplarisch mit Auffälligkeiten, die mehrere Testteilnehmer betreffen.

Sie alle schaffen mit ihren großen Akkus Testreichweiten von 400 bis 500 Kilometern. An HPC-Stationen laden sie mit ihrer 800-Volt-Technik schnell, an AC-Säulen (optional) mit 22 kW. Das Ladeerlebnis gestalten die SUV vornehm, so musst du zum Beenden von Ladevorgängen nie erst die Abokarte zücken oder vor der Weiterfahrt wieder aussteigen, weil du die Ladeklappe vergessen hast: An den Dosen sind Tasten zur Kabelentriegelung, und die Deckel schließen elektrisch. Die Plattformbrüder Q6 und Macan tragen sogar über beiden Hinterrädern eine Ladedose: AC und DC links, rechts nur AC.

Dieser benutzerfreundliche Ansatz hat es nicht bis zur Audiosteuerung geschafft, denn obwohl die Geschwister auf ihren Lenkrädern und Mittelkonsolen drückbare Lautstärkeregler haben, werden Lieder und Podcasts damit lediglich stumm geschaltet. Pausieren? Touchscreen.



AC-Ladedose hinten rechts, hinten links eine für AC/DC. 64-Liter-Frunk unter der Fronthaube

Drückt man zu nah am Orientierungssteg auf „Lied vor“, ploppt die Anrufliste auf



Großes, einteiliges Türtafel-Bedienfeld für viele Funktionen, etwa die Spiegelsteuerung



Neigbarer Regler. Pausieren kann er nicht, nur stumm schalten



Top: auf die Vorderräder gerichtete Kameras mit der deutlich größten Darstellung im Testfeld



AUDI

Audi gönnt dem Fahrer zwei OLED-Displays mit technikbedingt perfekten Schwarzwerten – um ihn dann nachts mit hellgrauen Tachografiken fast zu blenden



519

kg

darf der Q6
zuladen. GLC:
496 kg. iX3: 494
kg. Macan: 447
kg. Audi und
Mercedes dürfen
2,4 Tonnen
ziehen, BMW
und Porsche
glatt zwei. Un-
gebremst ziehen
alle 750 kg

Um im Porsche die Lied-zurück-Funktion über das Lenkrad zu steuern, müsste man dafür die konfigurierbare Favoritentaste opfern, mit der man sonst etwa die Tempolimitwarnungen abschaltet. So oder so endet diese Einschränkung auf dem Touchscreen. Mercedes macht's noch schlechter: Die Lied-vor-zurück-Steuerung läuft im GLC ausschließlich über die passenden Touchscreen-Menüs. Dieser Berührbildschirm-Zwang bei Funktionen, für die es Tasten geben sollte, holt dich in allen vier SUV mehr oder weniger häufig ein: im iX3 etwa, um den Folgeabstand der Temporegelanlage oder manche Sitzfunktion einzustellen.

Audi: Gepäckmeister

Zwei weitere „Warum-nur“-Themen gibt's im Q6. Der ist erstens zwar anständig, aber kaum hochwertiger eingerichtet als etwa ein VW Tiguan, was für den BMW fast genauso gilt. Und das andere Thema ist schlicht kurios: Da steckt Audi zwei kostspielige OLED-Monitore auf die Armaturentafel – und dann fehlt dem Tachodisplay ein dunkler Nachtmodus, in dem man von der technologiebedingt perfekten Schwarzdarstellung am

stärksten profitieren würde, wie der Off-Modus des Touchscreens beweist (nur die Klimazeile wird angezeigt).

Der scharf auflösende Q6-Touchscreen ist am besten im Blickfeld positioniert, sein gekurvtes Gehäuse verbessert die Erreichbarkeit, und die Parkkamerabilder zeigt er viel größer an als der Wettbewerb – ein echter

Vorteil beim Rangieren. Einen weiteren in Form einer Hinterachslenkung gibt es für Audi und BMW nicht.

Ein Luftfahrwerk hat der Q6 aber, noch dazu das mit der bedeutsamsten Modusspreizung: In der Komfortstellung arbeitet es schön sanft, auf „balanced“ minimal straffer, aber mit weniger Vertikalbewegungen. Im Dy-

INFO

Kein anderer traut sich

Sie vermissen einige Elektro-SUV? Ja, wir auch. Und es ist nicht so, dass wir nicht gefragt hätten. Tesla zum Beispiel. Ein passendes Testfahrzeug des Model Y sei zum gewünschten Zeitpunkt nicht lieferbar. Also fragten wir, welcher Zeitpunkt besser wäre – eine konkrete Antwort blieb aus. Xpeng hätte womöglich einen G6 im Fuhrpark, erachtet unsere Testkriterien jedoch als praxisfremd, wollte deshalb nicht am Vergleichstest teilnehmen. Ford verwies auf einen Modelljahres-

wechsel beim Mustang Mach-E. Gleiches bei Polestar, die den 3 auf eine 800-Volt-Architektur umrüsten. Bei Genesis war der einzige GV70-Testwagen bereits anderweitig vergeben, der GV60 nicht verfügbar. Und Cadillac hat den Lyriq nur in der leistungsstarken V-Variante in der Flotte. Alles sehr seltsam, finden wir. Und Sie? Doch wir planen schon den nächsten Anlauf, denn bald schickt Volvo mit dem EX60 einen neuen, höchst interessanten Wettbewerber ins Rennen. *JD*



Xpeng findet den Test irrelevant



Tesla antwortete nicht mehr



BMW

Der Monitor steht nah am Fahrer, aber nicht zu ihm geneigt. Durch die Nähe wandert der Blick stärker von der Straße. Gut ablesbare Panoramaprojektion



Den Mini-Blinker sieht man neben dem Winzig-Bremslicht (hier beide gelblich) kaum



Beim Drücken der Lenkrad-Bedienfelder löst ein Feedback-Motor einen Impuls aus



M-Cockpit-App mit Akkuteperatur, Reifendrücken, g-Kräften und mehr



So sieht die Projektion des Panoramic-Vision-Displays aus der Nähe aus

Oft kommt's nicht vor, manchmal stehst du aber vor dem Auto und drückst auf den versenkten Türgriffen rum, bis sie ausfahren



TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Audi Q6 e-tron Quattro S Line Business	BMW iX3 50 xDrive M Sportpaket Pro	Mercedes GLC 400 4Matic EQ	Porsche Macan 4S
ANTRIEB					
Motorbauart		fremderr. Asynchronmotor vorn, permanenterr. Synchronmotor hinten	permanenterr. Synchronmotor vorn und hinten	permanenterr. Synchronmotor vorn und hinten	permanenterr. Synchronmotor vorn und hinten
maximale Leistung vorn/hinten	kW	140/280	123/240	160/300	175/350
maximales Drehmoment vorn/hinten	Nm	275/580	255/435	300/500	310/550
maximale Systemleistung	kW (PS)	340 (462)	345 (469)	360 (489)	380 (516)
maximales Systemdrehmoment	Nm	k. A.	645	800	820
System-Dauerleistung	kW (PS)	120 (163)	170 (231)	265 (360)	145 (197)
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung vorn, Zweigangautomatik hinten	feste Übersetzung
FAHRWERK					
Radaufhängung	vorn	Mehrlenker Luftfedern	Querlenker MacPherson	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Luftfedern
	hinten	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Luftfedern
Bremsen	vorn und hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	255/45 R 21 W	255/40 R 21 Y	235/50 R 20 Y	255/40 R 22 Y
	hinten	285/40 R 21 W	275/40 R 21 Y	265/45 R 20 Y	295/35 R 22 Y
Reifentyp		Pirelli P Zero Elect	Michelin Pilot Sport EV	Pirelli P Zero PZ5 Elect	Goodyear Eagle F1 SuperSport
KAROSSERIE					
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4771 x 1939 (2193) x 1685	4782 x 1895 (2093) x 1635	4845 x 1913 (2089) x 1644	4784 x 1938 (2152) x 1632
Radstand	mm	2889	2897	2972	2893
Sitzplätze		5	5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/100	75/80	75/100	75/100
Anhängelast/gebremst	kg	750/2400	750/2000	750/2400	750/2000
Gepäckraum vorn/hinten	l	64/526–1529	58/520–1750	128/570–1740	84/540–1348
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2940	2825	3040	2930
Batteriekapazität netto	kWh	94,9	108,7	94,0	94,9
VERBRAUCH/CO₂/LADEMÖGLICHKEITEN					
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	18,5	16,2	16,2	19,3
AC-Ladeleistung	kW	11	22 (Option)	22 (Option)	22 (Option)
DC-Schnellladeleistung	kW	270	400	330	270
FAHRLEISTUNGEN					
0 – 100 km/h	s	5,1	4,9	4,3	4,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210	210	210	240

2331
kg

wiegt der BMW
ohne Fahrer.
Obwohl er den
deutlich größten
Akku schleppt,
sind seine
Konkurrenten
schwerer:
Q6: + 90 kg,
Macan: + 152 kg,
GLC: + 213 kg

namikprogramm jedoch wird aus dem Q6 kein Athlet: Du kannst Kurven zwar mehr als zügig durchfahren, aber sportlich fühlt sich das nie an, und Rückmeldung in der Lenkung gibt's nur wenig.

Speziell innerorts stört die Lenkung mit einer Marotte: Beim Lenken aus der Geradeausstellung heraus und in sie zurück spürst du kurz neben der Mittellage einen leichten, aber nervigen Widerstand. Auffällig ist der nicht nur beim Abbiegen, sondern auch bei Spurwechseln. Manche Fahrer finden ihn weniger lästig als andere.

Einigkeit herrscht über den großen Nutzwert des funktionsreichen Audi. Er hat die bequemste Sitzposition auf der Rückbank, die besten Isofix-Klappen und riesige Fondtütaschen. Zudem ist sein Kofferraum am besten nutzbar und mit drei Lampen gut ausgeleuchtet. Das angegebene Gepäckraumvolumen ist im

Testfeld zwar das zweitkleinste, doch die Distanz vom Ladeboden zur Sichtschutzjalousie deutlich die größte.

Jalousie und Ladekabel passen in ein Unterbodenfach. Ebenfalls nützlich und nicht mehr typisch: das abschließbare Handschuhfach und das ausgekleidete Klappfach neben der Lenksäule. Fummelig und nicht gut: In der aufrechten Telefonladefläche drückt eine Spange auf das Display.

BMW: Reise-Experte

Im Neue-Klasse-iX3 mit Panorama-Frontscheibenprojektion legst du dein Telefon einfach auf eine gut sichtbare Ablage. Ansonsten sammelt der BMW Funktionalitätspunkte auch mit Außergewöhnlichem wie einer Dashcam, die Parkrempel automatisch aufzeichnet. Viele Infos zu aktuellen und vergangenen Ladevorgängen liefert eine Smartphone-App, die Pflicht ist, um bevorzugte Stromanbieter einzustellen – das geht im Au-

di und Porsche viel leichter; Mercedes filtert nur auf das eigene LadeNetzwerk. Bewertungspunkte verliert der BMW, weil es ihm an Basics wie Dachhimmelgriffen und Gurthöhenverstellungen mangelt. Zudem gibt es nur für ihn kein Luftfahrwerk, ergo fehlen ihm Höhenverstellung und Niveauregulierung.

Dafür hebt die Neue Klasse die Spurassistenten auf ein neues Niveau. Für die Spurverlassenswarnung prüft eine vorgeschriebene Überwachungskamera, ob der Fahrer auf die Straße schaut. Trifft das zu, greift die Assistenz nicht oder erst später in die Lenkung ein, sollte man auf eine Linie fahren. Ein tolles System, das unbeachtliche Eingriffe verhindert, die bei der Konkurrenz gelegentlich stören.

Und die aktive Spurführung erst! Derart geschmeidig und zuverlässig steuert hier sonst kein Lenkroboter über Schnellstraßen und Autobahnen. Grandios ist auch, wie nahtlos

32,1 Meter

genügen dem Mercedes von 100 auf 0 km/h bei kalter Bremsanlage – ein sonst hier unerreichter Spitzenwert. Gut bremsen können aber alle. Macan: 33,5 m. iX3: 34,3 m. Q6: 34,7 m



Die Bügeltürgriffe sind super, aber nicht mit schlüsselfreiem Zugang kombinierbar

man an das System übergibt oder es überlenken kann – das gilt auch für den freihändig nutzbaren Autobahnassistenten. Auch neu: Falls im Menü entsprechend konfiguriert, schaltet die Temporegelung nur bei stärkerem Bremsen ab.

Das wichtigste Highlight des iX3 jedoch: Während die anderen 94 bis 95 kWh Strom speichern, beträgt seine Nettokapazität 108,7 kWh. Zudem lädt er im Test am stärksten: 10 auf 80 Prozent SOC mit durchschnittlich 203 kW, knapp dahinter der Q6. Der BMW verbraucht mit 24 kWh/100 km fast so wenig wie der Effizienteste im Feld (GLC) und erzielt die größte Testreichweite: 502 km.

Der straff abgestimmte, aber nicht unkomfortable iX3 ist nicht nur Reichweiten- und Assistenzkönig, sondern er versteht auch Spaß: Kurven nimmt er zwar nicht mit marken-

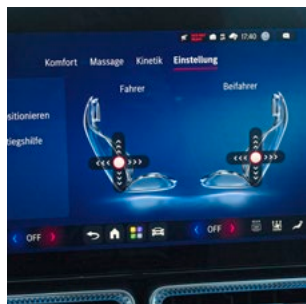
Mittelkonsole mit hochwertigen Tasten. Die für die Sprachbedienung fehlt am Lenkrad



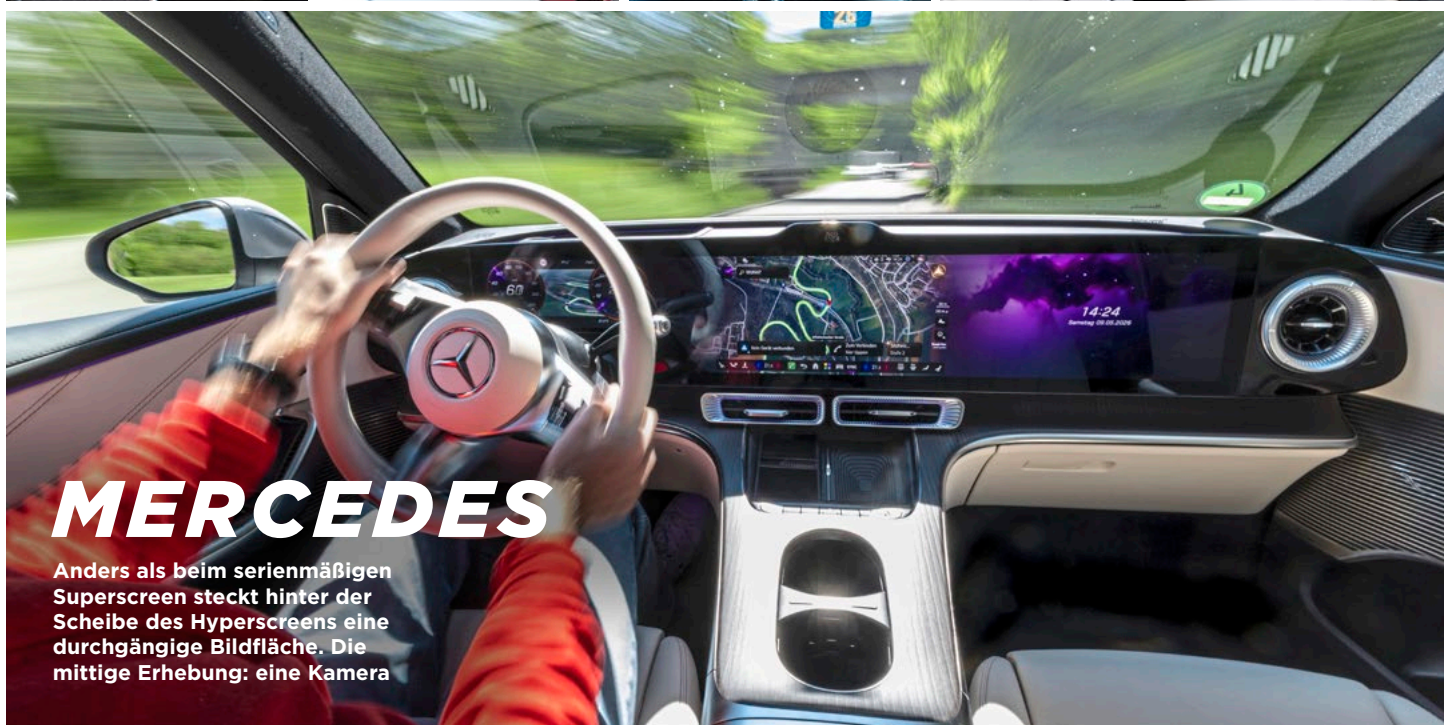
Lautstärke-Drehwalze auf dem Lenkrad, nackte Plastikwippen für die Reku dahinter



Die Lordosenstützen stellt man in mehreren Schritten über den Touchscreen ein



Die Getränkehalter in der Rückbank-Mittelarmlehne sind auf diesem Foto eingefahren



MERCEDES

Anders als beim serienmäßigen Superscreen steckt hinter der Scheibe des Hyperscreens eine durchgängige Bildfläche. Die mittige Erhebung: eine Kamera



NEU

**ALTE
LIEBE.
NEUER
LOOK.**

Modernes Layout | Verbesserte Haptik | Klare Struktur | Neuer Travel-Guide

Entdecken Sie Motor Klassik neu: jetzt im frischen Design und mit spannenden Rubriken. Tauchen Sie ein in großzügige Bildstrecken und faszinierende Fahrberichte. Auf starken 164 Seiten warten mehr Service und mehr Modelle auf Sie.

Die neue Ausgabe, jetzt im
 Handel oder online bestellen
motor-klassik.de/erleben





Groß gewachsener Mercedes-Stern, stark geschrumpfte BMW-Niere

502
Kilometer
beträgt die Testreichweite des iX3, der netto 108,7 kWh speichert.
GLC: 455 km, 94 kWh. Q6: 407 km, 94,9 kWh. Macan: 401 km, 94,9 kWh

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp	Audi Q6 e-tron Quattro S Line Business	BMW iX3 50 xDrive M Sportpaket Pro	Mercedes GLC 400 4Matic EQ	Porsche Macan 4S
KOSTEN IN EURO				
Steuer ¹⁾	0,-	0,-	0,-	0,-
Haftpflcht	786,-	675,-	631,-	815,-
Teilkasko	348,-	294,-	305,-	521,-
Vollkasko	1737,-	1514,-	1684,-	2383,-
Festkosten/Jahr	2523,-	2189,-	2315,-	3198,-
Betriebskosten/100 km	22,11	21,30	20,89	25,04
Wertverlust/Jahr	11 800,-	11 600,-	10 200,-	13 100,-
GESAMTKOSTEN/KM ²⁾				
bei 15 000 km/Jahr	1,08/0,30	1,05/0,28	0,95/0,27	1,21/0,34
bei 30 000 km/Jahr	0,72/0,26	0,70/0,25	0,64/0,24	0,81/0,30
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN ²⁾				
bei 15 000 km/Jahr	1355,-/371,-	1315,-/347,-	1191,-/339,-	1514,-/424,-
bei 30 000 km/Jahr	1806,-/655,-	1752,-/620,-	1603,-/606,-	2021,-/746,-
PREISE ³⁾				
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro 74 700,-	70 900,-	71 281,-	91 200,-
Grundpreis Testwagen	Euro 78 700,-	77 400,-	71 281,-	91 200,-
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro 93 490,-	86 490,-	92 445,-	135 206,-

¹⁾steuerbefreit bis 2035; ²⁾mit/ohne Wertverlust; ³⁾ohne Förder-Prämie

typischer Heckbetonung, aber sehr präzise und sportlich. Dabei hilft dem 2,3-Tonner, dass er 90 bis 213 kg weniger wiegt als die anderen. Die Lenkung? Hohe Präzision, keine Nervereien, aber wenig Rückmeldung.

Mercedes: Komfortchef

Es ist der GLC, der mit 2544 kg plus Fahrer am meisten wiegt, wobei ihm seine Korpulenz keine Probleme bereitet: Hohe Fahrstabilität, kommunikationsintensive Lenkung, mächtiger Vortrieb. Aber wie beim Audi gilt:

Auf Sport wurde er nicht getrimmt. Dafür luftfahrwerkrt er herrlich weich, hält seine Karosserie trotzdem sauber im Griff und überträgt manche Unebenheiten gar nicht ins hochwertig eingerichtete, vom Hyper-screen dominierte Wohnzimmer.

Dort sind etwa die Plastikschtwippen ein Rückschritt in der Qualitätsanmutung, doch die im Testfeld umfangreichsten Rekuperationsoptionen steuerst du damit einwandfrei. Mercedes liefert auch den am besten abgestimmten Einpedalmodus, in

dem du das Bremspedal nur selten nutzt. Im Punkt „Getriebe/Rekuperation“ geht ihm ein kleiner Zacken verloren, weil das Zweiganggetriebe am Heckmotor eine kurze Zugkraftreduzierung bei circa 120 km/h verursacht – aber nur bei hoher Last.

Zurück bei den Vorzügen des GLC kommen wir zu einem Komfortplus, das nur er und der iX3 bieten: Die Türtafel- und die Mittelarmlehne sind so positioniert, dass du das Lenkrad entspannt mit abgestützten Armen greifen kannst. Im Porsche geht



Audi Die Koffer passen so geladen locker unter den Sichtschutz. Darunter: Kabelfach



BMW Mit installierter Hutablage sind zwei Koffer das Maximum (B x H x T: 47, 69, 30 cm)



Mercedes Boden nach unten, dann passen die Koffer gerade so. Unterbodenfach entfällt



Porsche Laut Herstellerangaben fasst dieser Kofferraum 20 Liter mehr als der des iX3

das mit der zu weit hinten platzierten Mittelarmlehne kaum; mit der höhenverstellbaren des Q6 schon, nur sitzt bei ihm die Türlehne zu niedrig. Im GLC sind die Sitze zwar sehr bequem, auch haben sie eine ausziehbare Beinauflage, aber eher wenig Seitenhalt und nicht die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des iX3 und ganz besonders des Macan – den Porsche-Sitz justiert man vollständig mit Tasten an der Konsole.

Ein Alleinstellungsmerkmal des GLC sind die Scheinwerfer, die stockdüstere Landstraßen mit Kurvenfernlicht noch hervorragender ausleuchten als die der anderen SUV. Volle Punkte bekommt das Mercedes-Licht nur deshalb nicht, weil das Abblendlicht mit der Getriebesteuerung „P“ sofort abschaltet, was sich nur mit der N-Stellung plus Parkbremse verhindern lässt.

Neben der starken Lichtausbeute erhöht der GLC die Sicherheit auch durch seine enorm starke Bremsleistung: An seine 32,1 Meter von 100 auf 0 km/h kommt hier keiner heran, wenngleich auch das restliche Feld gut bis sehr gut bremst.

Porsche: Dynamikboss

Auf dem Testgelände beschleunigt der Macan zusammen mit dem Mercedes am schnellsten und dominiert die Querdynamikprüfungen. Beim doppelten Spurwechsel und im 18-Meter-Slalom erreicht er Werte, mit denen er Audi S5 und BMW M340i einheizen kann. Wie er das macht? Mit Hinterachslenkung, echtem Sperrdifferential, extrabreiten Hinterreifen und superfeiner ESP-Regelung.

Auf kurvigen Strecken überträgt der Porsche all das in ein ziemlich hohes Spaßniveau. Lenkbefehle setzt er schnell um, wankt dabei kaum und schaukelt sich auch dann nicht

auf, wenn du ihn mit Schmackes in spitzere Kurven wirfst. In denen fährt er bei gelockertem ESP und im Sport-Plus-Modus heckbetont. Dabei übertreibt er nie, bleibt leicht kontrollierbar und liefert so ein dickes Unterhaltungsplus.

Die auf die Vorderräder wirkenden Kräfte überträgt seine Lenkung weniger deutlich als die des Benz,

dennoch liefert der Porsche das sportlichste Lenkgefühl mit dem authentischsten Rückstellverhalten. Trotz aller Sportlichkeit luftfedert er so komfortabel wie der Q6, und man hockt SUV-untypisch tief in exzellenten Sportsitzen. Cool ist der Drehschalter am Lenkrad für die Fahrmodi, komfortabel sind die Wipptasten auf der Mittelkonsole für die Steue-

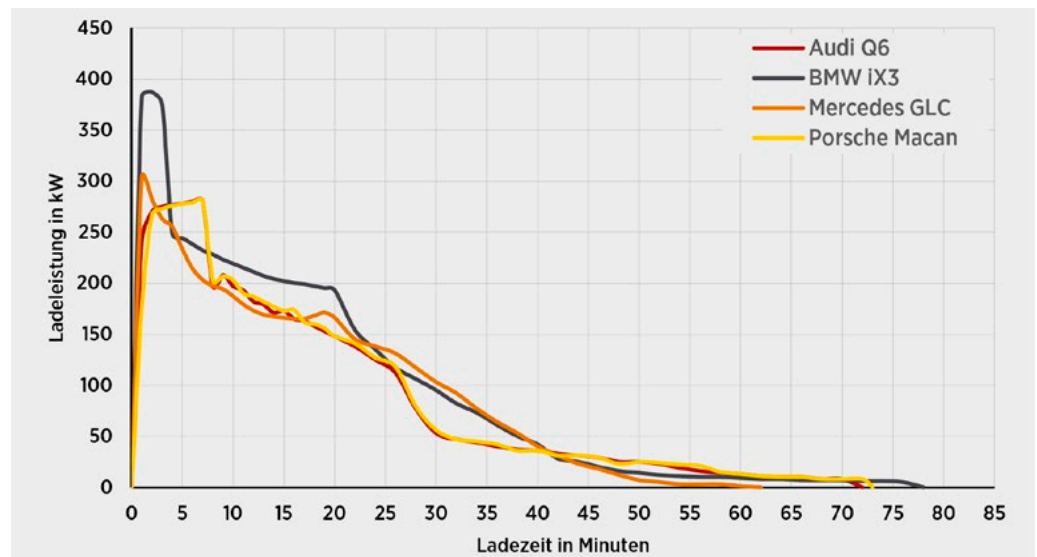
HPC-LADETEST

Alle laden zügig. Der Beste: iX3

Für eine 10-auf-80-Prozent-Ladung benötigt der iX3 knapp am längsten, lädt dabei aber auch deutlich am meisten Strom und im Schnitt mit der höchsten Ladeleistung. Zudem lädt er am schnellsten Strom für 300 km Reichweite nach. Für 22 kW an AC-Säulen fehlt dem Q6-Testwagen die erhätliche Option.

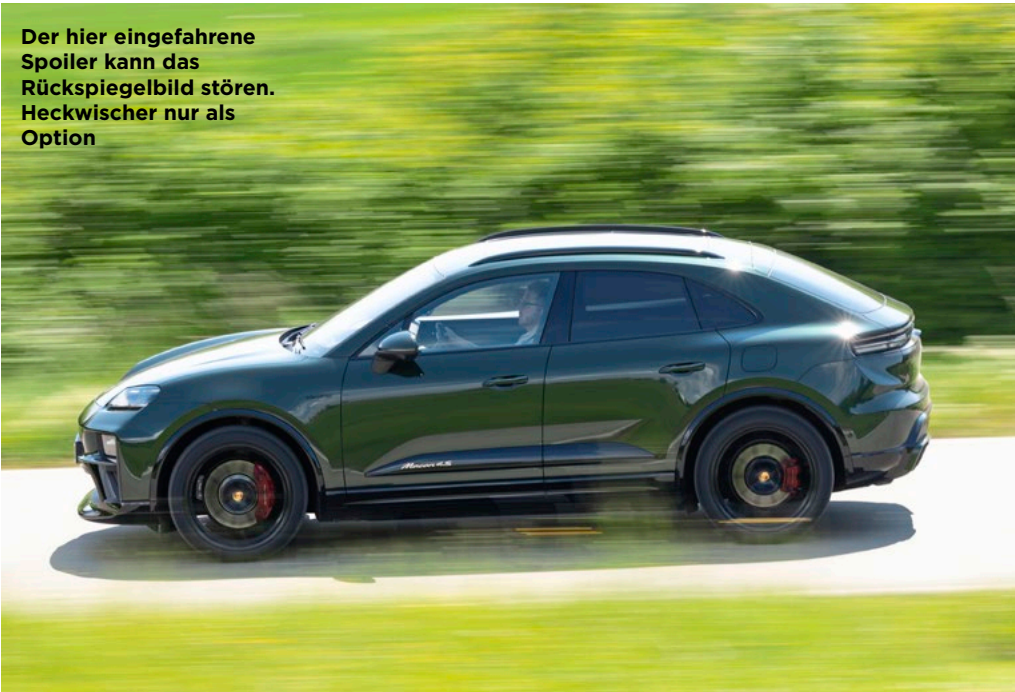
	■ Audi Q6	■ BMW iX3	■ Mercedes GLC	■ Porsche Macan
Batteriekapazität (Herstellerangaben) kWh	94,9	108,7	94,0	94,9
Zeit 50/80/100 % SOC min	13/25/72	14/27/78	15/28/62	13/26/73
Zeit 10-80 % SOC min	22	25	24	23
Zeit für geladene Reichweite 100/200/300 km¹⁾ min	6/14/23	4/10/18	6/13/21	6/14/24
Ladeleistung HPC²⁾ max./Durchschnitt 10-80 % kW	281/198	387/203	304/183	281/188
Ladeleistung AC kW	11	22	22	22
Ladezeit AC³⁾ 0-100 % h:min	9:20	5:45	4:55	4:50

¹⁾ nach Testverbrauch; ²⁾ Messung an 400-kW-DC-Lader; ³⁾ Messung an 22-kW-Wallbox



VERGLEICHSTEST

Der hier eingefahrene Spoiler kann das Rückspiegelbild stören. Heckwischer nur als Option



rung der Klimaanlage. Die Vierzonnenklima ist hinten übrigens klassenübergreifende Referenz: In vielen anderen Fonds kommt nur wenig Luft aus den Ausströmern, selbst wenn es dafür eine Einstellung gibt. Im Macan bekommst du platzselektiv und fein gestuft vom sanften Lüftchen bis zum Haartrockner alles.

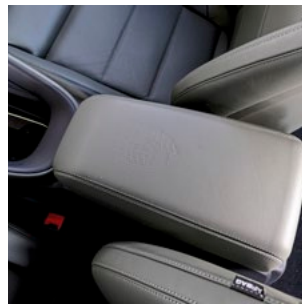
Windgeräusche produziert der 4S bei hohem Tempo noch etwas weniger als die ebenfalls top gedämmten Mitstreiter, die mit 210 km/h alle 30 km/h langsamer sind als der Porsche. Dessen mächtig bassstarke Bose-Anlage kann unfassbar laut spielen, ab mittlerer Lautstärke aber auch mal Türtafelvibrationen verursachen. iX3 und GLC bekommen das verhindert, im Benz vibriert das hängende Fahrpedal aber im Basstakt mit.

Alle vier SUV nutzen für ihre Brake-by-Wire-Systeme Pedalgefühl-Simulatoren. Die sind in allen Fällen

Der GLC-Frunk entriegelt elektrisch, der des Macan springt sogar gleich auf



In den Lederbezug der Mittelarmlehne eingearbeitetes Porsche-Wappen



Glänzende Bremsscheibenböden aus Alu: made in Germany und richtig edel. Aber nur vorne

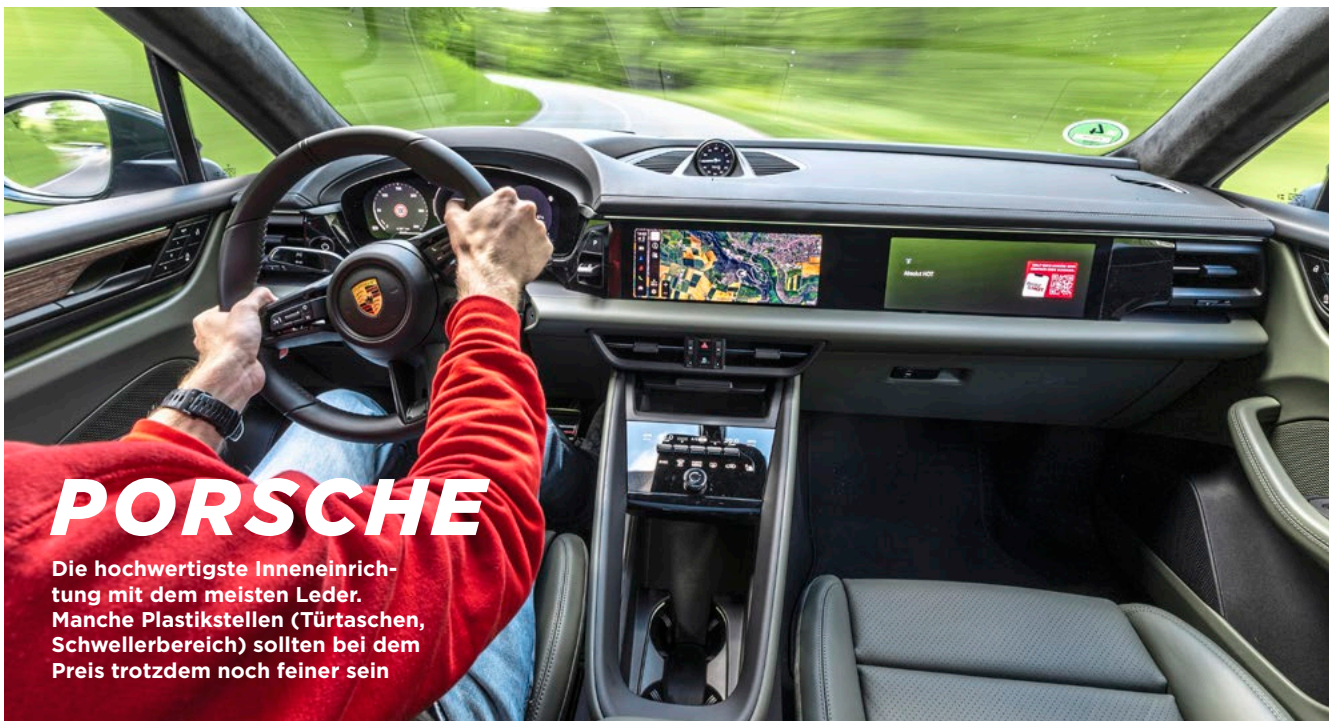


Die Sitzrücken haben eine top Kunststoffqualität, die auch an andere Stellen gehört



**69,2
km/h**

im Schnitt packt der Macan im 18-Meter-Slalom – ein Sportlimousinen-Wert. Der Schnellste ohne Hinterachslenkung ist der iX3: 66,2 km/h. GLC: 64,9 km/h. Q6: 63,4 km/h



PORSCHE

Die hochwertigste Inneneinrichtung mit dem meisten Leder. Manche Plastikstellen (Türtaschen, Schwellerbereich) sollten bei dem Preis trotzdem noch feiner sein

Fahrzeugtyp		Audi Q6 e-tron Quattro S Line Business	BMW iX3 50 xDrive M Sportpaket Pro	Mercedes GLC 400 4Matic EQ	Porsche Macan 4S
KAROSSERIE					
Innenbreite vorn/hinten	mm	1540/1500	1480/1435	1510/1480	1510/1455
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1060/1000	1020/960	1070/1000	1065/975
Sitztiefe vorn/hinten	mm	500/490	500/480	500/470	510/490
Normsitzraum	mm	730	760	750	700
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	650	640	630	580
Ladekantenhöhe	mm	760	750	750	750
Quadermaß klein mm		500 x 840 x 735	420 x 980 x 640	580 x 920 x 620	350 x 860 x 650
Länge x Breite x Höhe groß mm		1410 x 840 x 735	1400 x 980 x 640	1500 x 920 x 620	1245 x 860 x 650
Leergewicht/Zuladung	kg	2421/519	2331/494	2544/496	2483/447
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	49,0/51,0	48,1/51,9	47,2/52,8	47,3/52,7
Wendekreis links/rechts	m	12,1/12,1	11,9/11,8	11,2/11,1	11,4/11,3
VERBRAUCH/REICHWEITE¹⁾					
Testverbrauch kWh/100 km		25,1	24,0	23,8	25,7
ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)		21,3/26,3/34,9	20,6/25,1/32,6	19,7/25,7/33,2	22,1/26,4/36,2
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch ²⁾	g/km	91	87	86	93
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch ²⁾	g/km	77	75	72	80
Ladeenergie Vollladung ³⁾	kWh	102,3	120,7	108,4	103,2
Ladedauer AC ³⁾	h:min	9:20	5:45	4:55	4:50
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	min	6/14/23	4/10/18	6/13/21	6/14/24
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	481	587	551	466
Reichweite nach Testverbrauch	km	407	502	455	401
FAHRLEISTUNGEN					
Beschleunigung	s				
0 – 30 km/h		1,3	1,3	1,0	1,1
0 – 50 km/h		2,3	2,2	1,8	1,8
0 – 80 km/h		3,8	3,7	3,0	3,1
0 – 100 km/h		5,1	4,9	4,2	4,2
0 – 120 km/h		6,7	6,3	5,7	5,6
0 – 130 km/h		7,7	7,2	6,6	6,4
0 – 140 km/h		8,7	8,1	7,5	7,3
0 – 160 km/h		11,1	10,2	9,7	9,4
0 – 180 km/h		14,2	12,9	12,2	11,9
0 – 200 km/h		18,0	16,1	15,3	14,9
0 – 400 m		13,3	13,0	12,5	12,4
Zwischenspur	s				
60 – 100 km/h		2,3	2,2	2,1	2,0
80 – 120 km/h		2,9	2,6	2,7	2,5
FAHRWIDERSTAND					
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	37 (50)	32 (44)	32 (44)	38 (52)
BREMSWEGE					
100 – 0 km/h kalt	m	34,7	34,3	32,1	33,5
100 – 0 km/h warm	m	34,8	35,0	33,2	34,3
INNENGERÄUSCHE					
bei 80 km/h	dB(A)	59	59	59	59
bei 100 km/h	dB(A)	62	62	61	63
bei 130 km/h	dB(A)	67	67	65	67
bei 160 km/h	dB(A)	69	70	69	70
bei 180 km/h	dB(A)	72	72	70	72
FAHRVERSUCHE					
Slalom 18 m	km/h	63,4	66,2	64,9	69,2
doppelter Spurwechsel	km/h	130,3	133,3	133,3	137,5
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG					
Lenkung	indirekt/direkt	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd	●	●	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●	●	●

10,7 Sekunden

vergehen im
Macan von 100
auf 200 km/h.
Mit 11,1 und 11,2
Sekunden sind
GLC und iX3
kaum langsamer.
Der Q6 hinkt mit
12,9 s etwas
hinterher, ist
aber trotzdem
richtig schnell

¹⁾ bei 0 13 °C Außentemperatur; ²⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 363 Gramm CO₂ pro kWh; ³⁾ Messung inklusive Ladeverlust an Typ 2 (maximal 22 kW)

VERGLEICHSTEST



Schlüsselbart im Gehäuse? Nur für iX3 und Q6. Macan und GLC verzichten auf Notfallschlösser

mindestens ordentlich abgestimmt, wobei der Macan dem Pedalgefühl herkömmlicher Bremssysteme am nächsten kommt, ohne deren Rückmeldungsqualität ganz zu erreichen. Ruckfreies Anhalten gelingt jedoch nirgends so einfach wie im iX3 mit seiner neuen Soft-Stop-Software.

Manche moderne Technologie scheint Porsche aber weniger wichtig – so existieren etwa nur zwei Rekuperationsmodi: Freilauf oder geringe Reku. Außerdem lässt die aktive

Spurführung den Macan gern mal innerhalb der Fahrspur pendeln. Die Lenkassistenten von Audi, Mercedes und eben ganz besonders BMW arbeiten viel feinfühlicher.

Auch Funktionalitätspunkte gibt der Porsche ab – gemeinsam mit dem GLC. Denn nur iX3 und Q6 haben Notfallschließzylinder, um bei leeren 12-Volt-Batterien rasch ins Auto zu kommen. Wenn dieser Fall beim Mercedes vorkommt, muss er zum Öffnen der Tür hinter einer Radhausschale bestromt werden. Porsche löst die Sache mit einer Serviceklappe am vorderen Stoßfänger etwas weniger schlecht. Um an die 12-Volt-Batterie zu kommen, muss man beim GLC übrigens noch die Frunk-Entriegelung an anderer Stelle bestromen.

Teuer, teurer, Porsche

Die Spitzenplätze belegen die beiden Stuttgarter trotzdem. Die beste Eigenschaftswertung gehört dem 4S,

der vor allem im Kapitel „Fahrverhalten“ überragt. Doch so ein Macan verschlingt riesige Summen Geld und kostet in der Testwagenkonfiguration heftige 135 206 Euro – die schon superteuren Mitstreiter sind 41 716 bis 48 716 Euro günstiger. Unterm Strich wird der im Vergleich mit dem Porsche effizientere, reichweitenstärkere und ebenfalls immens sprintstarke Mercedes GLC 400 4Matic EQ hier der Stern des Südens.

Text: Thomas Hellmanzik

FAZIT

Reichweite und Ladeleistung sprechen für den Assistentenkönig iX3. Den größten Komfort liefert der ebenfalls reichweitenstarke Testsieger GLC. Das in der Praxis größte Raumangebot bietet der in fast allen Belangen gute Q6. Der Macan: Chefdynamiker, guter Komfort, Eigenschaftssieger, abgehobener Preis.

GESAMTWERTUNG



- ➕ Spreizung Fahrwerk
- Top Kamerasystem
- Bester Kofferraum

- Störende Lenkung
- OLED-Ausnutzung
- Innenraumqualität

- ➕ Höchste Reichweite
- Assistenz-König
- Gutes Handling

- Straffe Federung
- Rückleuchten
- Keine Niveaureg.

- ➕ Kurventänzer
- Edler Innenraum
- Beste Fondklima...

- ...aber engster Fond
- Aktive Spurführung
- Kaum Reku-Modi

- ➕ Federungskomfort
- Lenkung
- Top Reku-Modi

- Kamera-Ansichten
- Liedersteuerung
- Vibrierendes Pedal

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Mercedes GLC 400 4Matic EQ	Porsche Macan 4S	BMW iX3 50 xDrive	Audi Q6 e-tron Quattro S Line Business	
KAROSSERIE						
Raumangebot	(20)	12	11	10	12	Die bewertungsrelevanten Kofferraumvolumina sind beim Q6 nur Mittelmaß – in der Praxis aber kann man am meisten Gepäck laden. Für alle gilt, dass sie ihre Bedienkonzepte insgesamt zu touchlastig auslegen. iX3 und Q6: ordentliche, aber kaum klassengemäße Qualitätsanmutung. Audi mit den besten Parkkamera-Bildern.
Kofferraum	(10)	9	6	8	7	
Zuladung	(10)	6	5	6	6	
Variabilität	(10)	6	5	5	5	
Funktionalität	(20)	14	15	13	17	
Instrumente/Anzeigen	(20)	16	14	16	15	
Bedienung	(30)	17	22	20	21	
Anhängelast	(5)	4	3	3	4	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	6	5	5	6	
Qualitätsanmutung	(15)	10	12	8	8	
SUMME	(150)	100	98	94	101	
SICHERHEIT						
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	28	28	26	28	Im Sicherheitskapitel schneiden alle gut bis super ab. Beim Bremsen ist der Benz Spitzenreiter, bei der Fahrstabilität Porsche und BMW. Eine Frage haben wir an Audi, Porsche und Mercedes: Wieso, bitte schön, sind in euren superteuren SUV nicht alle Airbags Teil der Serienausrüstung?
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	5	7	5	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	16	18	17	15	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7	8	8	7	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8	9	8	8	
Licht	(15)	13	13	12	13	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	17	14	13	12	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	11	10	8	9	
Bremspedalgefühl	(5)	3	4	4	3	
SUMME	(150)	107	109	103	100	
KOMFORT						
Federungskomfort	(30)	24	21	17	21	Feine Assistenzsysteme im BMW, der etwas straffer, aber nicht hart federt. Top: die Mercedes-Federung. Die Sitze des BMW haben verstellbare Lehnenwangen, der Macan zusätzlich justierbare Sitzflächenwangen. Fondpassagiere sitzen im Audi am bequemsten.
Sitze vorn	(20)	13	16	14	15	
Sitze hinten	(10)	7	6	7	8	
Infotainment-Inhalte	(10)	10	10	10	10	
autonomes Fahren	(10)	6	5	9	7	
Klimatisierung	(10)	5	9	6	6	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	5	5	5	5	
Geräuscheindruck	(5)	4	4	4	4	
SUMME	(100)	74	76	72	76	
ANTRIEB						
Laufkultur	(20)	19	19	18	19	Der Mercedes hat das umfangreichste Rekuperationsangebot und den besten Einpedalmodus, aber manchmal einen Schaltruck bei 120 km/h. Kaum Reku-Optionen im Porsche. BMW: höchste Ladeleistung, größte Reichweite.
Leistungsentfaltung	(30)	23	24	23	22	
Getriebe/Rekuperation	(20)	18	14	15	18	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	10	11	9	9	
Zwischenbeschleunigung	(15)	13	13	13	13	
Reichweite	(30)	10	8	12	8	
Dauer Energiezufuhr	(20)	11	11	12	11	
SUMME	(150)	104	100	102	100	
FAHRVERHALTEN						
Fahrspaß	(30)	15	21	18	13	Der Macan 4S liefert klassenuntypisch hohen Fahrspaß und fährt extrem schnell sowie fahrstabil. Die rückmeldungsstärkste Lenkung steckt im GLC, die mit dem sportlichsten Lenkgefühl im Porsche. Die im Audi stört im Alltag mit unharmonischem Verhalten um die Mittellage.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	10	13	10	8	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	15	18	16	14	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	6	7	3	8	
Lenkung	(30)	23	23	20	17	
Wendekreis	(10)	4	3	2	1	
Traktion	(15)	13	14	13	13	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	7	8	7	6	
SUMME	(150)	93	107	89	80	
Eigenschaftswertung	(700)	478	490	460	457	
UMWELT						
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	39	38	39	38	Die Plattformbrüder Q6 und Macan leisten beim Ausrolltest bei 130 km/h den größten Widerstand. Ähnliche Testverbräuche bei allen vier. Der BMW wird in Ungarn gebaut, der Rest in Deutschland, aber nur der Q6 im Stammwerk seines Herstellers.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	20	18	19	19	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	4	3	3	4	
Recyclingquote Materialien	(15)	4	5	6	5	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	4	5	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	10	10	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	12	7	12	7	
Reifenverschleiß	(10)	1	1	2	1	
Umweltwertung	(150)	95	87	95	89	
KOSTEN						
Testwagenpreis	(50)	12	6	13	11	Q6, iX3 und GLC verschlingen richtig viel Geld, der Macan noch viel mehr. Mit dem Geld sorgen Audi, Mercedes und Porsche für Arbeitsplätze in Ingolstadt, Bremen und Leipzig, BMW hält sie zumindest in der EU. Drei Jahre Fahrzeuggarantie beim iX3.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	6	3	7	6	
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7	6	6	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	6	1	6	4	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	6	2	5	5	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	15	14	15	14	
Garantie	(10)	0	0	1	0	
Kostenwertung	(150)	52	33	53	46	
Gesamtwertung	(1000)	625	610	608	592	



CAR-GUIDE

SEGMENT: Kleinwagen mit Benziner

ANTRIEB: Turbodieselzylinder, 115 PS,
Sechsgang-Schaltgetriebe

KOSTEN: Grundpreis ab 19.900 Euro

KONKURRENTEN: Mitsubishi Colt
(Vorgänger-Clio mit Mitsubishi-Logos),
Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208,
Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo

OHNE QUATSCH!

Der neue Clio steht mit Schaltgetriebe und 115 PS schon ab 19900 Euro im Konfigurator. Eine komplexe Hybridisierung gibt's erst im Topmodell, **NIEDRIGE VERBRÄUCHE SCHON IM BASISMODELL TCE 115**. Wir testen es hier mit der Techno-Ausstattung, die das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet.



Es sind 19900 Euro, die Renault für den neuen Clio in der Basisversion verlangt. Klar, das ist viel Geld für ein kleines Auto, aber immerhin für eines mit einem 115 PS starken Dreizylinder und einigen wichtigen Ausstattungsmerkmalen. Andere Hersteller verlangen für ihre Kleinwagen entweder deutlich mehr Geld oder motorisieren sie schwächer – oder beides trifft zu. Allerdings wird der Clio auch weder in Frankreich noch sonst wo in der Europäischen Union gebaut, sondern in der Türkei.

Selbst unter Berücksichtigung seiner Herkunft bleibt der Renault ein im Marktvergleich günstiges Angebot, wie eine konkretere Preiseinordnung zeigt. Denn ähnlich ausgestattet kostet ein ebenfalls in der Türkei gefertigter Hyundai i20 rund 22 000 Euro und ein VW Polo aus Südafrika knapp 25 000 Euro – wohlgemerkt, mit Motoren aus der 90-PS-Klasse. Skoda führt einen leistungstechnisch zum Clio passenden Fabia mit ebenfalls 115 PS. Der in Tschechien produzierte Wagen trägt ohne weitere Konfiguratorhäkchen einen auffällig kleinen Touchscreen und liegt schon so über 25 000 Euro.

Die Techno-Ausstattung

Renault hat uns als Testwagen einen TCe 115 mit dem erwähnten Dreizy-

linder-Turbomotor plus Handschaltgetriebe und der mittleren Ausstattung Techno geschickt. Kostenpunkt: 21 600 Euro. Weitere 1650 Euro stecken in den Winter- und Safety-Paketen, den 18-Zoll-Rädern und der Induktivladeschale für Smartphones. Und der grüne Lack? Der ist für die Ausstattungslinien Evolution und Techno die einzige aufpreisfreie Farbe. Dieses Angebot wird die Anzahl von Clio in langweiligem Weiß (250 Euro) sicher überschaubar halten.

Farbe ins Cockpit bringen die Ambientebeleuchtung und auch die Bildschirmlandschaft. Im Fall des Tachodisplays drängt sich allerdings beim Blick nach vorn eine teils grelle Farbe eher unangenehm ins Sichtfeld – es geht um den blauen Farbverlauf, den Sie auf dem großen Foto rechts sehen. Auf dem Bild lässt sich auch erkennen, dass der Touchscreen mit seinen 10 Zoll Diagonale die Google-Maps-Karte nicht sonderlich groß darstellt, auch weil die dauerhaft eingeblendeten Direktwahlgrafiken ringsum den dafür nutzbaren Bildbereich erheblich einengen.

Mit den Grafikschaltern in der Bildschirm-Fußzeile steuert man etwa die Lenkradheizung, eine Etage darunter stecken echte Tasten für die Klimaanlage. Die verteilt die Luft im Automatikmodus vornehmlich in

Richtung Windschutzscheibe und Fußraum, was auf unseren Testfahrten rasch zu stickigen Verhältnissen im Innenraum führte. Schnell besser wird's, wenn man die Klima so einstellt, dass sie die Luft auch in Richtung der Sitze pustet.

Die Schaltung? Passt schon

Noch eine Etage tiefer sind wir beim Schalthebel angekommen: Durch die Gassen führt er präzise, und er rastet deutlich ein, aber ein besonders sattes Schaltgefühl liefert Renault mit diesem Sechsganggetriebe nicht. Spaß macht das Schalten im Clio trotzdem – und wir freuen uns mittlerweile schon aus Prinzip über jedes Auto mit drei Pedalen.

Weil das leichtgängig abgestimmte Kupplungspedal den Schleifpunkt kaum spürbar überträgt, braucht es zunächst einige Übungsläufe, bis geschmeidiges Anfahren zuverlässig klappt. Mit ein bisschen Gewöhnung geht's gut, wobei es immer mal wieder vorkommt, dass man beim Anfahren gefühlt plötzlich mehr Gas geben muss als bei den zehn Anfahrvorgängen davor.

Generell gilt für den 1,2-Liter-Motor, dass er sich ziemlich schwerfällig und lustlos aus dem Drehzahlkeller zerrt. Nach dem Abbiegen mit circa 15 km/h beispielsweise kommt er

Schmutzige Finger vorprogrammieren: Die Kofferraumtaste versteckt sich in den Tiefen des Schlitzes zwischen Stoßfänger und Heckdeckel

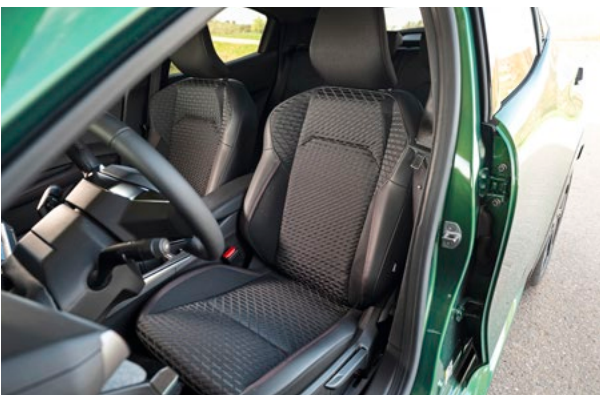




KLASSENTYPISCHE MATERIALIEN, ABER SCHICKE EINRICHTUNG



Schlecht ablesbarer Balken-Drehzahlmesser. Der fahrmodusabhängige hellrote Farbverlauf drängt sich ins Blickfeld. Touchscreen mit Menüleiste links und unten



Die Hebelverstellung der Rückenlehne ist nicht stufenlos. Gut gelöst: Tastenleiste für wichtige Klimafunktionen



DER NEUE CLIO IST NUR NOCH 4 CM KÜRZER ALS EIN RENAULT 19

Die Türgriffe für Reihe zwei schließen an die getönten Seitenscheiben an und sind für Kinder schlecht erreichbar

nur träge aus dem Quark. Dafür kann man in 30er-Zonen problemlos im dritten Gang rollen, und die Laufkultur ist insgesamt in Ordnung. Der Dreizylinder tönt nicht auffällig laut und sorgt an der Ampel nur für leichte Vibrationen, die in den Sitzen sowie am Lenkrad kaum spürbar sind.

Richtig erfreulich ist der Spritverbrauch des nicht hybridisierten Ottomotors: Er kommt im Testmittel mit 5,4 l/100 km aus. Rechnerisch bringt er es mit dem 42-Liter-Tank so auf eine stattliche Reichweite von 777 Kilometern.

Selbst wenn man dem kleinen Motor abseits der Stadt regelmäßig einiges abverlangt, sind Verbräuche von unter acht Litern realistisch. Außerorts wirkt der Clio auch kräftiger: Sobald der Turbo mitmacht, zieht der Benziner recht ordentlich und bringt genug Leistung, um auf der Autobahn ordentlich mitschwimmen zu können – aber nur, wenn man im Zweifelsfall auch mal in den Fünften und Vierten zurückschaltet, was man als Handschalter-Fan ja aber durchaus als Privileg verstehen kann.

Wenngleich dem Motor auch bergauf nicht völlig die Puste ausgeht,

wären auf bergigen Landstraßen ein paar PS mehr nicht schlecht, um das Spaßpotenzial des Clio stärker ausreizen zu können. Der kann nämlich richtig schön und präzise durch Kurven hetzen, profitiert dabei von seinem vergleichsweise geringen Leergewicht von 1190 kg (vollgetankt, ohne Fahrer).

Solide Lenkung, aber ...

Falls man es kurveneingangs mal zu bunt treibt, verhindert das ESP zu starkes Untersteuern effektiv mit radselektiven Brems Eingriffen – das Heck dreht sich dann leicht ein, und



„Das Schalten im Clio macht Freude, aber die Gänge könnten noch satter einrasten“

Peter Wolkenstein,
Testredakteur



„Der Dreizylinder braucht Drehzahlen, ist im Testmittel aber erfreulich sparsam“

Stefan Cercez,
Ltg. Mobilität & Service



„Ich passe als Zwei-Meter-Mann bei leicht geneigter Lehne gut in den Clio“

Edwin Meister,
Datenbankchef



der Clio zieht direkt auf die angelegte Linie zurück. Im Regelfall folgt er Lenkbefehlen aber auch ohne Regeleingriffe sehr zuverlässig und überträgt dabei spürbare Rückmeldung ins Lenkrad. Lediglich das Zurücklenken in die Geradeausstellung wirkt manchmal leicht synthetisch.

Allerdings haben wir bei der Lenkung ein seltsames Problem festgestellt: Beim Ausrollen auf Parkplätzen kam es mehrmals vor, dass sie bei einem Tempo von ein, zwei km/h für einen kurzen Moment enorm schwergängig wurde. Das fühlt sich dann so an, als würde sich die Servounterstützung in Antizipation des Stillstands schon abschalten, um dann festzustellen, dass sie doch noch gebraucht wird. Zu gefährlichen Situationen führte dieses Verhalten während des Tests nicht, völlig inakzeptabel ist es dennoch.

Grundsätzlich ist der Renault sicherheitsbewusst: Für einen Kleinwagen verbucht er beim Euro-NCAP-Sicherheitstest eine recht ordentliche Insassenschutz-Bewertung (Erwachsene: 79 Prozent; Kinder: 82 Prozent). Bei uns zeigt er eine anständige und verlässliche Bremsleistung: In zehn aufeinanderfolgenden Testläufen liegen die Bremswege von 100 auf 0 km/h allesamt im Bereich von 35 Metern – die Dosierung am Bremspedal klappt in allen Fahrsituationen intu-

itiv und präzise. In querdynamischen Extremsituationen – beim 18-Meter-Slalom und beim doppelten Spurwechsel – offenbart der 4,12 Meter kurze Renault ein vertrauensstiftendes Sicherheitspolster.

Ordentlicher Komfort

Gleichzeitig federt der Clio für ein Auto seiner Größe durchaus komfortabel, und selbst auf schlecht gepflegten Straßenbelägen produziert das Fahrwerk keine störenden Geräusche. Auch gut: Im Bereich von 130 km/h tönen zwar schon ziemlich präsent Windgeräusche in den Innenraum, aber sie eskalieren nicht ins Unangenehme.

Unter manchen Komfortaspekten zeigt der Renault jedoch auch kleingewagentypische Defizite: Im Sitz steckt keine einstellbare Lordosenstütze; außerdem ist das Lenkrad etwas zu weit vom Fahrer entfernt und die Mittelarmlehne zu weit hinten positioniert – aber immerhin gibt es eine. Auch klappert im Innenraum zwar nichts, Verkleidungsknarzen hört man hingegen schon hin und wieder.

Schön wäre außerdem, wenn das Harman-Kardon-Soundsystem nicht nur für die Topausstattung Esprit Alpine bestellbar wäre, denn die serienmäßige Musikanlage mit sechs Lautsprechern spielt ziemlich bassarm und entsprechend langweilig.

5,4 Liter

pro 100 Kilometer genügen dem Clio im Testmittel. Auf unserer verbrauchsfreundlichen Eco-Route sinkt der Wert sogar auf 4,2 Liter



Im Fond ist's schon eng, Erwachsene passen aber rein. Kofferraum mit tiefer Innenladekante, aber guter Raumausnutzung



Serienmäßig rollt der Clio Techno auf 16-Zoll-Rädern, in 18 Zoll kosten sie 500 Euro extra. LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent sind Techno-Standard

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

ANTRIEB

Dreizylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn quer, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Partikelfilter.

Hubraum	cm ³	1199
Bohrung x Hub	mm	75,5 x 89,3
Leistung	kW (PS)	84 (115)
bei	1/min	4350
maximales Drehmoment	Nm	190
bei	1/min	1750
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	70,1 (95,9)
Verdichtungsverhältnis		10,5:1
maximaler Ladedruck	bar	k.A.
mittlere Kolbengeschw. bei Nenndr.	m/s	12,5
Ölhinhalt Motor	l	4,2
Kühlsysteminhalt	l	4,5

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Verbundlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 14,1:1, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (280 mm), Scheibenbremsen hinten (280 mm), Rädergröße 7,0 J x 18, Reifengröße 205/45 R 18 H, Continental EcoContact 7.

KAROSSERIE

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen.

Länge x Breite	mm	4116 x 1768
(inkl. Spiegel) x Höhe		(2006) x 1451
Spurweite vorn/hinten	mm	1503/1503
Radstand	mm	2591
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1655
Anhängelast/gebremst	kg	615/900
Stützlast/Dachlast	kg	75/80
Kofferraumvolumen	l	327-1176
Tankinhalt	l	42
Luftwiderstandsbeiwert	C _w	0,30

VERBRAUCH/EMISSIONEN

WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,1 Super
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	g/km	118
Abgasnorm		Euro 6e
Stand-/Fahrgeräusch	dB(A)	81/65

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung 0-100 km/h	s	10,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	180



Ab Werk nackt: Auf dem Dreizylinder-motor sitzt keine Akustikhaube

auto motor sport -MESSWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s	
0 – 50 km/h		3,7
0 – 80 km/h		7,5
0 – 100 km/h		10,6
0 – 120 km/h		15,2
0 – 130 km/h		17,7
0 – 140 km/h		20,7
0 – 160 km/h		29,5
400 m		17,5 (129 km/h)

Zwischenspur

60 – 100 km/h	s	5,9
80 – 120 km/h		7,7

FAHRWIDERSTAND

Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	28 (38)
-------------------------------	---------	---------

BREMSWEGE

aus 100 km/h kalt	m	34,9
aus 100 km/h warm	m	35,0

INNENGERÄUSCHE

im 6. Gang	dB(A)	
bei 80 km/h		63
bei 100 km/h		67
bei 130 km/h		69
bei 160 km/h		73

FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m	km/h	68,5
doppelter Spurwechsel	km/h	139,4

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG

		◀	Ø	▶
Lenkung	indirekt/direkt		●	
Balance	unter-/übersteuernd		●	
ESP-Regelung	konservativ/sportlich			●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●		
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich		●	

KAROSSERIE

1 Knickmaß	mm	890-1120
2 Innenhöhe vorn	mm	1010
3 Innenhöhe hinten	mm	920
4 Innenbreite vorn	mm	1350
5 Innenbreite hinten	mm	1340
6 Sitztiefe vorn	mm	490
7 Sitztiefe hinten	mm	460
8 Sitzraum	mm	590-830
Normsitzraum	mm	640

VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂

Testverbrauch	l/100 km	5,4
ams-Eco (50 %)	l/100 km	4,2
ams-Pendler (35 %)	l/100 km	6,3
ams-Sport (15 %)	l/100 km	7,5
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	126
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	98
Reichweite	km	777

UNTERHALTSKOSTEN

EURO

Steuer		70,-
Haftpflicht (TK 18 R6)		661,-
Teilkasko (TK 21 R6)		213,-
Vollkasko (TK 24 R6)		1184,-
Festkosten pro Jahr		1915,-
Betriebskosten pro 100 km		16,37
Wertverlust/Jahr		3100,-

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)

GESAMTKOSTEN/KM¹⁾

bei 15 000 km/Jahr		0,44/0,23
bei 30 000 km/Jahr		0,32/0,20

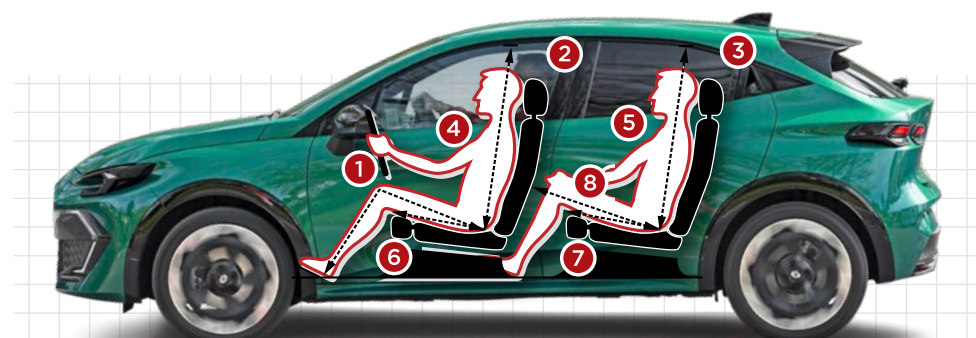
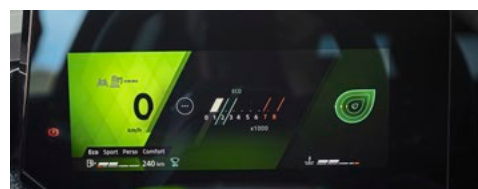
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN¹⁾

bei 15 000 km/Jahr		544,-/283,-
bei 30 000 km/Jahr		800,-/494,-

PREISE

Basispreis mit getestetem Antrieb		19 900,-
Grundpreis Testwagen		21 600,-
Testwagenpreis inklusive Extras		23 250,-

¹⁾ mit/ohne Wertverlust



Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Renault Clio TCe 115	
KAROSSERIE			
Raumangebot	(20)	5	Klassentypisches
Kofferraum	(10)	4	Raumangebot
Zuladung	(10)	5	für Passagiere
Variabilität	(10)	3	und Gepäck.
Funktionalität	(20)	7	Bedienung mit ei-
Instrumente/Anzeigen	(20)	10	nigen Tasten plus
Bedienung	(30)	22	Touchscreen. Nur
Anhängelast	(5)	1	eine (klein ange-
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	zeigte) Kamera-
Qualitätsanmutung	(15)	7	perspektive.
SUMME	(150)	71	
SICHERHEIT			
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	12	Komplexere
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	Situationen
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	16	überfordern die
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	8	maue Verkehrs-
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8	zeichenerken-
Licht	(15)	8	nung. Hohe
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	12	Fahrstabilität,
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	8	sehr anständige
Bremspedalgefühl	(5)	4	Bremsleistung.
SUMME	(150)	80	
KOMFORT			
Federungskomfort	(30)	14	Die Einzonen-
Sitze vorn	(20)	10	Klima würde für
Sitze hinten	(10)	4	maximal drei
Infotainment-Inhalte	(10)	7	Punkte reichen.
autonomes Fahren	(10)	4	Ein Punkt geht
Klimatisierung	(10)	2	noch weg für die
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	Mängel bei der
Geräuscheindruck	(5)	2	Luftverteilung.
SUMME	(100)	47	
ANTRIEB			
Laufkultur	(20)	7	Im Drehzahlkeller
Leistungsentfaltung	(30)	8	träger Turbodrei-
Getriebe/Rekuperation	(20)	11	zylinder mit ins-
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	4	gesamt ausrei-
Zwischenbeschleunigung	(15)	5	chender Leistung
Reichweite	(30)	22	und niedrigem
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	Benzinverbrauch.
SUMME	(150)	77	
FAHRVERHALTEN			
Fahrspaß	(30)	13	Fährt sicher und
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	13	auch freudvoll
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	17	durch Kurven.
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	1	Ordentliche
Lenkung	(30)	20	Lenkungsab-
Wendekreis	(10)	5	stimmung. Front-
Traktion	(15)	11	antrieb ohne
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6	Traktionspro-
SUMME	(150)	86	bleme.
Eigenschaftswertung	(700)	361	
UMWELT			
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	31	Der in der Türkei
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	15	gebaute Clio
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	13	kommt auf ver-
Recyclingquote Materialien	(15)	13	brauchsfreund-
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	3	lichen Routen
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	8	mit nur 4,2 Litern
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	16	Sprit pro 100
Reifenverschleiß	(10)	8	Kilometer aus.
Umweltwertung	(150)	107	
KOSTEN			
Testwagenpreis	(50)	43	Für einen Antrieb
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	25	ohne Hybrid sind
Wiederverkaufschancen	(10)	7	die Benzinkosten
Festkosten für 5 Jahre	(15)	8	sehr okay. Der
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9	günstige Kauf-
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	19	preis inkludiert
Garantie	(10)	0	nur zwei Jahre
Kostenwertung	(150)	111	Garantie.
Gesamtwertung	(1000)	579	

Das ist für Musikhörer schon bitter, weil der TCe 115 Techno das beste Preis-Leistungs-Verhältnis unter den erhältlichen Varianten bietet.

Die Assistenztaaste

Ansonsten bietet der Clio ein anständig bedienbares, weitgehend züiges Android-Infotainment. Eine populäre Funktion bei Renault: Per Doppelklick auf eine Taste neben dem Lenkrad kann ganz bequem eine persönliche Assistenzsystem-Konfiguration aktiviert werden. Neben den Tempolimitwarnungen wird mancher Fahrer sicher auch die Aufmerksamkeitsassistenten abschalten, weil sie doch hin und wieder etwas zu sensibel warnt. Schlecht allerdings: Wenn man die Spurverlassenswarnung nur situationsabhängig deaktivieren will, muss man die eigene Konfiguration unter einiger Menüwühlerei editieren – und danach erneut, wenn man den Spurhalter wieder aktivieren möchte.

Am Clio gibt es also schon Dinge, die trotz des günstigen Preises besser sein könnten. Ziemlich attraktiv bleibt er als insgesamt gelungener Kleinwagen trotzdem.

Text: Thomas Hellmanzik

10,2 Sekunden

vergehen von
80 auf 130 km/h
bei einer Voll-
gasbeschleuni-
gung in den
optimalen
Gängen und mit
sehr schnellem
Gangwechsel

FAZIT

Sein größtes Defizit ist das – noch verknäpftbare – Turboloch beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller. Ansonsten erreicht der Clio in praktisch allen Kriterien ordentliche bis gute Bewertungen. Ein guter, sparsamer Kleinwagen mit attraktivem Preisschild.



- Niedriger Spritverbrauch
- Für einen Kleinwagen insgesamt guter Komfort
- Gute Bremsleistung und Bremspedalabstimmung
- Ordentliche Lenkung

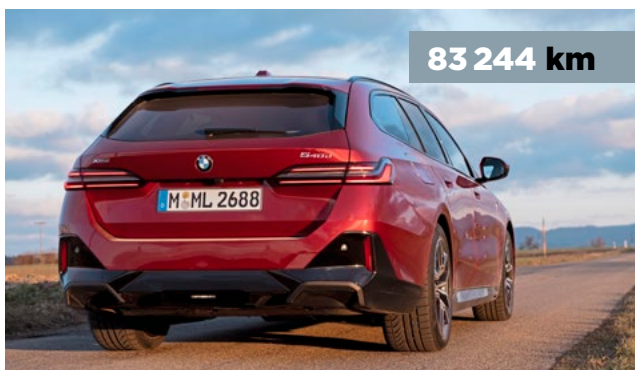


- Motor untenherum eher durchzugsschwach
- Luftverteilung der Klimaautomatik
- Zwar günstiger Preis, aber nur zwei Jahre Garantie

Gesamtwertung:

579 Punkte

Fotos: Jonas Greiner, Sebastian Renz
Text: Sebastian Renz



BMW 540D XDRIVE TOURING

PREIS: 103 270 Euro **ANTRIEB:** R6-Diesel plus Elektromotor
LEISTUNG: 303 PS (System) **DAUERTEST SEIT:** 2.12.2025

Freitag Stuttgart-Oldenburg/Holstein, dann bis Sonntagmittag ein so ausgesuchter wie arbeitsinniger Arbeitstermin, Sonntagmittag Oldenburg/Holstein-Stuttgart. Nach 30 Jahren der Kraftfahrt kennst du all die Zickigkeiten, die sich A81, A3, A7 und A1 (in Reihenfolge ihrer Nutzung) hinterrücks ausdenken. Aber dennoch ist es immer eine erhebende Reise, die große Fahrt durchs ganze Land. Ein hervorragenderes Reise-mittel als der 540d (erst recht für höhenängstliche Extrem-Unter-nernfluggäste wie mich) findet sich selbst in unserem an hervor-ragenden Reisemitteln nicht armen Dauertest-Fuhrpark kaum.

Denn jetzt ist alles drin (selbst das Rennrad für diese abson-derlich frühen, aber wunderbaren 50-km-Sonnenaufgangskur-beleien vor dem Frühstück), Tank voll, Reichweitenprognose 1000 km. Trotz all der Gemeinheiten an Staus, der Fantastilliar-den an Baustellen und Spontanitäten der Sperrungen, welche die 900-km-Reise von geschätzten sieben auf neuneinhalb Stunden verlängern, briliert der Fünfer. Bei all der Stauerei hat die Assistenz ihren großen Auftritt, bis Tempo 135 steuert sie das Auto ohne deine Hände am Lenkrad alleine. Und wieder was gelernt: Den Spurwechsel per Blick in den jeweiligen Außenspie-gel führt der BMW auch bei höherem Tempo aus, wenn die Hän-de wieder am Lenkrad liegen. Und dann stehst du am Meer, das brau-sig ans Land schwappt – der Mo-ment ist jeden Kilometer wert.

Sonntagabend nach 1800 km, Staus, Baustellen, Gewittern habe ich die halbe Barbarossa-Saga gehört. Dass mir nun der Po vom vielen Sitzen schmerzt, konn-ten nicht mal die grandiosen Kom-fortessel, nun, verhintern.



**Leuchten die Leisten grün,
lenkt der Fünfer ohne Hand**

- + Sehr zuverlässige, entlastende Assistenz
- + 1000 km Reichweite
- + Klappe auf, Rücksitz-lehne klappen, Rad am Stück rein, Klappe zu

- Der Knlich, der mit der Harley auf der linken Spur liegen blieb und so auf der A1 den Zwei-Stunden-Stau auslöste...
- ...überfordert das Navi

Fotos: Hans-Dieter Seufert, Arne Gottmann
Text: Stefan Helmreich



CUPRA FORMENTOR VZ

PREIS: 66 702 Euro **ANTRIEB:** R4-Turbobenziner **LEISTUNG:** 333 PS
DAUERTEST SEIT: 19.12.2024

Der Oha-Moment kommt im Rahmen eines Abstechers zum Quali-Lauf fürs diesjährige 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, also inmitten dieses Verstappen-Hypes, der gerade durch die Eifel fegt. Und er kommt gleich mehrfach: Denn siehe da, jeder Gruppe des kunterbunten Starterfelds, das von den ganz grantigen GT3-Boliden bis zum Dacia reicht, wetzt ein Cupra Formentor der Streckensicherungsstaffel hinterher – ein VZ, also genauso einer wie unser Dauertest-Kumpel.

Die Gründe für seinen Einsatz im Dienst des Sports? Nun, sie haben zum einen sicherlich mit der Spitzfindigkeit irgendeines



**Fährt, wie er motorisiert ist:
agil, straff und ausgewogen**

Autohauses zu tun, das den Trubel rund um die NLS-Eskapaden des vierfachen F1-Weltmeisters als Werbeplattform nutzt, sie sind zum anderen aber auch technisch zu begründen. Tatsächlich ist der España-Crossover nämlich einer von wenigen SUV, bei denen man alle drei Komponenten des Gat-tungsbegriffs wörtlich nehmen darf: Die moderaten Größenver-hältnisse treffen den Sweetspot im

Spannungsfeld zwischen Sportlichkeit und Alltag; mit etwas Quetschen hier und da kommen auch mal fünf gestandene Mannsbilder im Innenraum unter. Aber vor allem versteht es der Antrieb, den gut 1600 kg richtig einzuhetzen – nicht trotz, son-dern wegen des Zweilitermotors.

Im Gegensatz zum fünfzylindrigen, etwas teigig ansprechen-den VZ5 hängt der 333-PS-Vierzylinder nämlich mit Biss am Gas, zieht ebenso linear wie energisch durch und den Allradler dank des Torque Splitter im Heck neutral durch die Kurven. Schreit alles eigentlich nach Nordschleife im Selbstversuch...

- + Guter Mix aus Sport und Utility
- + Hervorragender Turbomotor
- + Hohe Agilität dank des Allradprinzips

- Etwas rumpeliges Abrollen
- Getriebe-Kippschalter statt -Wählhebel
- Teils penetrante Assistenten



MAZDA CX-60 D 254 AWD

PREIS: 70 135 Euro **ANTRIEB:** R6-Diesel + Elektromotor **LEISTUNG:** 254 PS **DAUERTEST SEIT:** 28.4.2026

Alles schreit nach Strom, und wir nehmen den vierten Diesel in unsere aktuelle Dauertestflotte auf. Warum? Weil kaum ein anderer Verbrenner dem Selbstzünder in Sachen Verbrauch und Reichweite etwas vormacht. Deshalb: ein herzliches Hallo an den Mazda CX-60, der als e-Skyactiv D 254 AWD Homura Plus bei 67 600 Euro startet und den wir mit Metallic-Anstrich (Soul Red Crystal, 1200 Euro) sowie Anhängerkupplung (1335 Euro) konfiguriert haben.

Unter der langen Haube des 2021 kg schweren SUV sitzt der 254 PS starke Top-Turbodiesel mit 3,3 Litern Hubraum, der ab 1500 Touren bei 1,6 bar Ladedruck maximal 550 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle hievt. Hat der Mildhybrid seine kleine Reaktionsschwäche überwunden, kommt man flott voran und ist auf der Autobahn stets souverän unterwegs.

Bei zügiger Fahrweise meldet der Bordcomputer rund neun Liter auf 100 Kilometer. Es sind aber auch knapp über sechs möglich, schwimmt man im Verkehr mit und lässt den Abstandsregler machen. Dem muss man allerdings hier und da mit Hand und Fuß assistieren, wenn er mal wieder unnötigerweise verzögert. Schade: Bei eingeschalteter Spur-Distanz-Regelung verdrängt eine Assistenzgrafik die schnörkellosen, sehr gut ablesbaren Rundinstrumente vom Display, die für alle Digitalgrafiker da draußen Vorbild sein sollten.

Für die unter Ihnen, liebe Leser, die mit Diesel nichts anfangen können und trotzdem bis hierher gelesen haben: Im Laufe des Jahres starten bei uns wieder einige Vollelektriker auf die Dauertest-Distanz. Wir werden an dieser Stelle darüber berichten.



Plastikverpackt: längs installierter Reihensechser-Diesel

- | | |
|---------------------------------|--|
| + Drehmomentstarker Turbodiesel | - Nur 58 Liter Tankinhalt |
| + Geringer Verbrauch | - Geringe Servo-Lenkerunterstützung |
| + Simple Bedienung | - Teils unharmonisch arbeitender Abstandsregeltempomat |
| + Rundes Lenkrad | |
| + Schöne Cockpit-Gratik | |



MERCEDES-BENZ E 450 D ALL-TER.

PREIS: 116 447 Euro **ANTRIEB:** R6-Turbodiesel mit 48-V-Startergenerator **LEISTUNG:** 367 + 23 PS **DAUERTEST SEIT:** 9.12.2024

Vielleicht ist es jemandem aufgefallen, vermutlich eher nicht. Aber hier steht schwarz auf weiß meine erste Notiz zu diesem T-Modell. Nein, kein Scherz. Auch wenn der Kombi schon bald drei Viertel seiner 100 000 Kilometer abgerissen hat – hinter dem Lenkrad mit seinen hypernervösen Touchtasten saß ich noch nie. Zu viele andere Tests galt es zu schreiben, und der Fünfer nebenan hat ja auch so seine Reize.

Nun also endlich doch. Und die Neugier ist groß. Oft genug loben die Kollegen den großen Sechszylinder, seine Kraftentfaltung, das fein zusammengestellte Fahrwerk und den Reisekomfort.



Quelle gefunden: der vibrierende Exciter im Fahrersitz

Jetzt noch den Podcast mit Matze Hielscher und Jan Josef Liefers einlegen, die langweilige Massage aktivieren und rauf auf die A81. Im Grunde Sebastian hinterher (siehe die Notiz zum BMW ganz links). Doch dann: Ernüchterung. Dass der Diesel leicht kernig klingt, geschenkt. Aber warum vibriert der Motor? Oder ist es gar der ganze Benz? Von wegen kultivierter Antrieb!

Kann ja nicht sein. Nach kurzer Zeit ist der Übeltäter gefunden, und zwar im Fahrersitz. Er zählt zur Gattung der Körperschallwandler, ist also ein „Exciter“. Offenbar ist er schwer begeistert von Liefers' tiefer Stimmlage und sehr bemüht, mich in Schwingung zu versetzen. Das also ist der 4D-Surround-Sound von Burmester, der selbst die Karosse stimulieren soll. Na, danke! Wie gut, dass man den Exciter abschalten kann. Nun läuft der Motor tatsächlich so kultiviert, wie ihn all die Kollegen beschreiben, und ich freue mich schon auf die Rückfahrt am Ende des Tages. Mit guter Mucke und bewährtem Bass aus dem Subwoofer.

- | | |
|-----------------------|--|
| + Gutes Raumangebot | - Teuer, aber im Fond keine Klimatisierung |
| + Bequeme Sitze | - Reaktion auf Querfugen teils empfindlich |
| + Viel Entertainment | - Nervige Lenkradtasten |
| + Starker Antrieb | |
| + Niedriger Verbrauch | |



WATT FÜRS

Wie leicht unterschätzt man die Poesie der Mathematik! Lehrt sie uns doch: Just im Wendepunkt geht es geradeaus. Wobei wir hier ohne Oberstufenkenntnisse zu Kurvendiskussionen auskommen. Es genügt ein Blick in die Zulassungsstatistik vom März,

um einen Wendepunkt festzustellen. Nach ihr haben E-Autos mit 24,0 Prozent zum ersten Mal einen höheren Anteil am Antriebsmix als unbestromte Benziner (22,8 Prozent) erzielt. Durch die Kaufprämie rücken vollwertige Stromwagen in den Bereich des Erschwinglichen. So wie

Frontera-e und R4 E-Tech mit größeren Akkus für weitreichendere Reichweite. Die zwei treten im Vergleichstest an. Der kommt trotz objektiv erhobener Reichweiten- und Raumvorkommen, Verbrauchswerte und Verzögerungswege nicht ohne Kurvendiskussion aus. Keine mathema-



IM VERGLEICH

OPEL FRONTERA-E (54 KWH):
83 kW, 125 Nm,
Test-/Eco-Reichweite
267/306 km, max.
100 kW DC-Laden,
ab 31 190 Euro

**RENAULT 4
E-TECH 150:**
110 kW, 245 Nm,
Test-/Eco-Reichweite
287/335 km, max.
100 kW DC-Laden,
ab 32 500 Euro

HERZ

Klar pulsiert Strom durch die Antriebssysteme von Opel Frontera-e und Renault R4 E-Tech. Mit gut 50 Kilowattstunden großen Akkus kann man sie als **VOLLWERTIGE UND ERSCHWINGLICHE ELEKTROS** verstehen und jeden der zwei für seine Art mögen. Wir aber haben sie nun zum Vergleichstesten gern.

Fotos: Hans-Dieter Seufert

tische, eine fahrdynamische. Denn wichtiger als die Frage, was ein Auto bewegt, ist doch, ob es uns bewegt.

Opel: wieder alle Vernunft

Kein Fehler mit dem „ie“. Denn der Frontera wendet sich jener Vernunftgewandtheit zu, welche die erfolg-

reichsten Zeiten und Modelle der Marke auszeichnete. Auf den ersten Blick mag er wie ein pragmatischer, uneitler, geradezu unterkandideltnüchterner Wagen aussehen. Ein Eindruck, der bei weiterer Betrachtung stetig an Bestätigung gewinnt. Was nicht besonders klingt, aber ist.

Denn dass es das mal wieder gibt, ein Auto, das nicht heischt, keine Lichtspielereien illuminiert, keine Antriebsklänge inszeniert, nicht alle Tasten digitalisiert oder sich überbordend motorisiert. Wie seine Marken-Cousins Fiat Panda und Citroën C3 basiert der Opel auf Stellantis' Smart-

VERGLEICHSTEST



Profilierungsdrang? Nicht beim Opel, der die Silhouette des Citroën C3 Aircross aufträgt. Auch auf der Smart-Plattform: der kurze C3, Fiat Panda

4,6 cm mehr Radstand und 7,0 cm mehr Normsitzraum als im 24,1 cm kürzeren R4



Ein Deko-Typ, der Opel? Nee, der Frontera hat die Ordnung fest im Griff – bis zum Warndreieck



Na eben! Geht doch, so ein flacher, bestens nutzbarer Kofferraum samt Unterkellerung



Auch hier eher dem Zweck als der Eleganz dienlich: echte Tasten, Ladestelle und Haltebänder



OPEL

Eher Dienstraum als gute Stube, alles solide, robust und praktisch

Car-Plattform. Ursprünglich als reines E-Fundament entwickelt, wurde sie von den Technikern noch für Benziner mit und ohne Mildhybrid-Gerüst ertüchtigt. Die Gleichteilerei überragt beim Frontera und C3 Aircross den Unterbau – bis auf diskrete Umstilisierungen an Bug und Heck stützen beide Marken die gleiche Karosserie drüber.

Die überragt mit 4385 mm die Dimensionen der Subkompakt-Klasse. Aber man kauft ja nicht nach Größe, sondern nach Budget. Der Grundpreis des Frontera liegt bei 31 190 Euro für den Extended Range. Bei dem speichert die Eisenphosphat-Batterie – eine Variante des Lithium-Ionen-Akkus, die sich weniger durch Energiedichte als durch Robustheit, hohe Zyklenfestigkeit und günstige Kosten auszeichnet – statt 44 dann 54 kWh (brutto). Bei gleichzeitig gesteigerter Effizienz soll das 100 km mehr Reichweite bringen – 400 km nach WLTP. Nur bleibt beides auf unserer Eco-Runde, nun, auf der Strecke. Schon da verbraucht der Opel 19,1 kWh/100 km und kommt so nur auf eine Maximalreichweite von 306 km.

Im Testschnitt liegt der Verbrauch bei 21,9 kWh/100 km. Das ist die Liga des Mercedes CLA 250+ EQ (21,6 kWh). Bei dem eilabfertigt ein E-Werk mit 200 kW/335 Nm den Nullhundert-Sprint in 6,8 s. Der Frontera? Nun, er tritt den Weg an – mit einem so eillosen Drang, wie du früher den Heimweg von der Schule angingst nach der Rückgabe einer Mathe-Klassenarbeit, deren Termin dich ein paar Tage zuvor überrumpelt hatte.

Das Temperament des Opel drängt nie übers Beschauliche hinaus, verebbt bergauf gar recht unvermittelt. Das erklärt sich mehr noch als mit den 83 kW Leistung – schon die nicht so überdimensioniert für ein Auto, das leer knapp 1,6 Tonnen, mit voller Zuladung 2070 kg wiegt – mit dem Drehmoment. Opel, man mag es dort exakt, nennt 124,5 Nm. Unsere geschätzten Kollegen von MOUNTAIN-BIKE auf der anderen Straßenseite (nein, nicht sinnbildlich, die Redaktion hat ihre Büros echt im Verlags-haus vis-a-vis) testen im aktuellen Heft das Pivot Shuttle AMP'd Pro, ein E-Bike mit 150-Nm-Avinox-Motor.

Aber dann wiederum passt das alles schon zusammen beim Frontera-e. Denn muss er nicht gerade einen Berg erklimmen oder dem R4 hinterherkommen, genügt seine gedimmte Rasanz, die so linear und zart, ach, sagen wir: erblüht. Auch da es außer der C-Taste zur Reduktion der diskre-

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Opel Frontera-e (54 kWh) GS	Renault 4 E-Tech 150 Iconic
ANTRIEB			
Motorbauart		permanentenerregter Synchronmotor	fremderregter Synchronmotor
Lage im Fahrzeug		vorn	vorn
maximale Systemleistung	kW (PS)	83 (113)	110 (150)
maximales Systemdrehmoment	Nm	125	245
System-Dauerleistung	kW (PS)	53 (77)	78 (106)
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung
FAHRWERK			
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Verbundlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung		215/60 R 17 H	195/60 R 18 H
Reifentyp		Goodyear EfficientGrip Performance 2	Michelin e-Primacy
KAROSSERIE			
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4385 x 1849 (2020) x 1635	4144 x 1808 (2020) x 1552
Radstand	mm	2670	2624
Sitzplätze		5	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/75	80/75
Anhängelast/gebremst	kg	350/350	750/750
Gepäckraum	l	460–1600	420–1405
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2070	1980
Batteriekapazität brutto/netto	kWh	54/52	k.A./52
VERBRAUCH/CO₂/LADEMÖGLICHKEITEN			
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	16,1	15,7
AC-Ladeleistung	kW	11	11
DC-Schnellladeleistung	kW	100	100
FAHRLEISTUNGEN			
0–100 km/h	s	14,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	143	150

335 km

weit reicht die Reichweite des R4 auf der Eco-Runde, im Testschnitt sind es 287 km. Und doch schon ein großer Vorteil im Alltag zu den 306 und 267 km des Frontera-e

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		Opel Frontera-e (54 kWh) GS	Renault 4 E-Tech 150 Iconic
KOSTEN IN EURO			
Steuer ¹⁾		0,–	0,–
Haftpflicht		523,–	445,–
Teilkasko		215,–	172,–
Vollkasko		723,–	676,–
Festkosten/Jahr		1246,–	1121,–
Betriebskosten/100 km		16,45	14,73
Wertverlust/Jahr		6000,–	6100,–
GESAMTKOSTEN/KM²⁾			
bei 15 000 km/Jahr		0,62/0,21	0,59/0,19
bei 30 000 km/Jahr		0,43/0,19	0,41/0,17
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN²⁾			
bei 15 000 km/Jahr		770,–/267,–	741,–/235,–
bei 30 000 km/Jahr		1065,–/478,–	1015,–/424,–
PREISE³⁾			
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	31 190,–	32 500,–
Grundpreis Testwagen	Euro	34 690,–	36 500,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	35 040,–	37 350,–

¹⁾ steuerbefreit bis 2035; ²⁾ mit/ohne Wertverlust; ³⁾ ohne Förderprämie

VERGLEICHSTEST



R nun wieder?
Oh ja, wie beim
plattformglei-
chen R5 zeigt
Renault auch
beim R4: Retro
heißt nicht die
Glut aufpusten,
sondern neues
Feuer entfachen

Sacht empor-
gehobene Rück-
sitzposition für
besseren Blick
auf etwas enge-
rem Raum



Vier Stufen bis
Einpedal: Als
erster E-Renault
kann der R4 per
Wippen die Reku
anpassen



Wie beim alten
R4: besonders
tiefe Ladekante
für leichtes Ein-
packen. Erklärt
die Klappstufe



Wie in der TV-
Serie für „Bernd,
das Brot“? Non!
Für Bernadette,
das Baguette,
gedachter Korb



RENAULT

Streifen und Steppung im Stil von gestern,
Navi mit Routenplanung für die Zukunft

Auch schön als Zeitvertreib: Man kann sich am Herumfahren erfreuen. Denn solange das außerhalb des breiten Hoheitsgebietes des rigiden ESP erfolgt, kurvt der Frontera-e sicher, unverfänglich, ja, behände herum. Straff abgestimmt, geht er Unebenheiten unverzärtelt an, ohne ins Ungehobelte zu verfallen. Dazu können vier, auch mal fünf ungedrängt und mit ansehnlichem Gepäck auf Reisen gehen. Auf denen erweist sich das schlichte Mobiliar als durchaus bequem. Ach, und die Mutmaßungen, die der Tempolimitwarner in die Welt setzt, lassen sich per Tastendruck unterbinden. Obgleich es fixere, effizientere E-Autos als den Frontera gibt, spürst du bald, wie angenehm, geradezu reizvoll genügend das ist – ein Auto, dem nur fehlt, was andere im Überfluss haben: alles Überflüssige.

Renault: an und vier dich

Überflüssig zu erwähnen? Nee, gerade das Besondere erachtest du zu oft als gewöhnlich. So stellen wir erneut fest: Ein R4 ist immer mehr als ein Auto, mehr auch als ein Gefährt – ein Gefährte, der dich durch die Gezeiten des Lebens begleitet und sich nie verkrümelt. Das gilt für den R4 E-Tech besonders, so bei der Bestellung die Zubehör-Nr. 7717277503 Berücksichtigung fand. Für 192 Euro dekoriert dann ein Weidenkorb zum Baguette-Transport das Cockpit.

Ob man das doof finden kann? Probieren Sie's mal aus, uns ist es nicht gelungen. Denn all die über 100 Accessoires, die Renault für den R4 anbietet, all die Farben, Räder, Dekors, die sich zu 600 Varianzen summieren, überschminken keine Schwächen, sondern pointieren die Besonderheit des R4: Er ist ein Auto, das es wert wäre, es sich schönzudenken, schönzurechnen, schönzufahren. Ist aber alles nicht nötig, denn der R4 hat Klasse und ist klasse.

68 Prozent der Komponenten teilt er sich mit dem R5, als Fundament die E-Plattform AmpR-Small samt Fahrwerk (MacPhersons vorn, Mehrlenker hinten) und E-Werk. Es verkabelt den 300 kg schweren, 52 kWh nettokapa-

auto motor sport **MESSWERTE**

Fahrzeugtyp		Opel Frontera-e (54 kWh) GS	Renault 4 E-Tech 150 Iconic
KAROSSERIE			
Innenbreite vorn/hinten	mm	1400/1380	1380/1360
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1050/990	1030/925
Sitztiefe vorn/hinten	mm	490/480	500/470
Normsitzraum	mm	750	680
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	620	550
Ladekantenhöhe	mm	770	600
Leergewicht/Zuladung	kg	1568/502	1487/493
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	54,3/45,7	56,3/43,7
Wendekreis links/rechts	m	11,4/11,4	11,0/11,1
VERBRAUCH/REICHWEITE¹⁾			
Testverbrauch	kWh/100 km	21,9	19,5
ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)		19,1/23,7/27,0	16,7/20,6/26,4
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch ²⁾	g/km	79	71
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch ²⁾	g/km	69	61
Ladeenergie Vollladung ³⁾	kWh	58,5	56,1
Ladedauer AC ³⁾	h:min	5:40	5:15
Ladedauer DC für			
100/200/300 km Reichweite	min	14/32/–	13/30/–
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	306	335
Reichweite nach Testverbrauch	km	267	287
FAHRLEISTUNGEN			
Beschleunigung	s		
0 – 30 km/h		2,8	2,0
0 – 50 km/h		4,8	3,4
0 – 80 km/h		8,6	6,2
0 – 100 km/h		12,4	8,9
0 – 120 km/h		18,2	12,5
0 – 130 km/h		22,7	14,7
0 – 140 km/h		30,3	17,4
0 – 400 m		18,8	16,5
Zwischenspur	s		
60 – 100 km/h		6,5	4,8
80 – 120 km/h		9,6	6,3
FAHRWIDERSTAND			
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	31 (42)	29 (39)
BREMSWEGE			
100 – 0 km/h kalt	m	36,2	37,3
100 – 0 km/h warm	m	35,9	38,3
INNENGERÄUSCHE			
bei 80 km/h	dB(A)	62	61
bei 100 km/h	dB(A)	65	64
bei 130 km/h	dB(A)	68	68
FAHRVERSÜCHE			
Slalom 18 m	km/h	60,8	65,3
doppelter Spurwechsel	km/h	122,6	136,6
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG			
Lenkung	indirekt/direkt	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●

¹⁾ bei Ø 12° C Außentemperatur; ²⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 363 Gramm CO₂ pro kWh;

³⁾ Messung inklusive Ladeverlust an Typ 2 (maximal 22 kW)



38,3
Meter

Kein Heft ohne Differenzgeschwindigkeit: 2,4 Meter mehr Bremsweg des R4 aus 100 km/h mit warmer Anlage bedeuten 25 km/h Resttempo, wo der Opel steht

Heute darf's am DC-Lader etwas mehr sein. Der Opel gipfelt bei 103, der Renault bei 101 kW

VERGLEICHSTEST

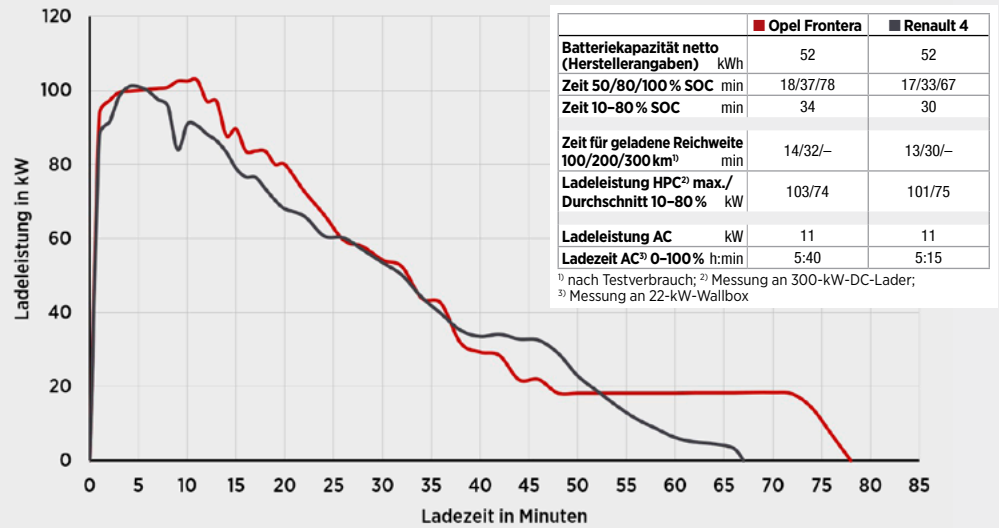
zitätsreichen Nickel-Mangan-Kobalt-Akku und die Synchronmaschine, die 110 kW/245 Nm zusammenrotoriert und als fremderregte ohne Permanentmagnete auskommt.

Der sparsame E-Antrieb verschafft dem R4 fidele Drangfülle und kleinstwagenstattliche Reichweite. Mit 287 km im Testschnitt (19,5 kWh/100 km) und 335 km auf der Eco-Runde (16,7 kWh/100 km) kommt er trotz viel geschwindiger Fahrleistungen bei ähnlich großer Batterie nutzbringend weiter als der Opel (267 bis 306 km). Zwar lädt der R4 am Schnelllader nicht gerade rasant nach (siehe Tabelle rechts), aber doch etwas schneller als der Opel. Außerdem Serie: bidirektionales Laden ins Stromnetz.

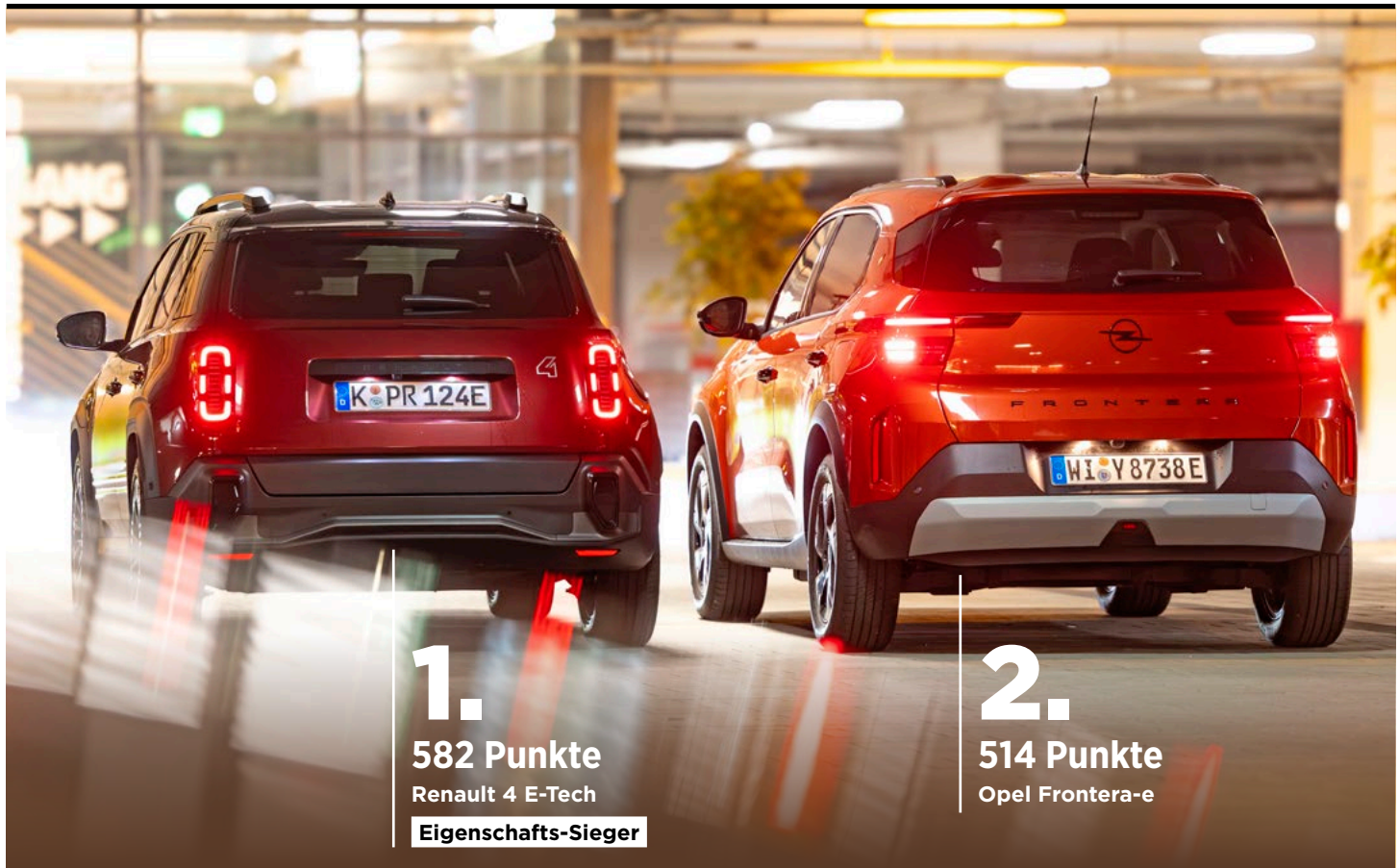
Der R4 wendet den E-Antrieb mit Stolz zu seinem und deinem Vorteil, statt verkniffen herumzustromern, als gelte es, sich dafür zu schämen (da meinen wir dich, VW ID.3 Neo). Stattdessen geht heiter weiter. Das gelingt dem R4 schon mit seinem Auftritt

HPC-LADETEST

Bei praktisch identischer Akku-Kapazität und maximaler Ladeleistung (Opel 103, Renault 101 kW, bei laut Werk 100 kW) holt der R4 mit seiner etwas höheren Durchschnittsladeleistung immer ein paar Minuten auf den Frontera-e heraus. Gleichstrom laden beide mit 11 kW, der R4 bidirektional.



GESAMTWERTUNG



- | | | | |
|---|---|---|---|
| <div>+</div> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Reichweite, Tempo • Bidirektionales Laden • Viel mehr Ausstattung | <div>-</div> <ul style="list-style-type: none"> • Schwächere Bremsen • Etwas höherer Preis • Schnellladen nur mit 100 kW | <div>+</div> <ul style="list-style-type: none"> • Geräumiger Fond • Präzisere Lenkung • Kräftigere Bremsen | <div>-</div> <ul style="list-style-type: none"> • Knappere Reichweite • Trödelige Fahrleistungen • Wenige Assistenzsysteme |
|---|---|---|---|

draußen und dem Stil innen drinnen: elegant, nie etepetete, leicht bedienbar, modern und zielführend bei Infotainment und Ladeplanung, bequem beim Mobiliar, ausreichend geräumig. Eben alles so, wie jene gern unterwegs sind, die ihre mit einem sachten Sepia-Schleier überzogenen Kindheits-/Jugend-/Legendenerinnerungen an den und mit dem alten R4 mit dem neuen aufleben lassen wollen. Nun, du musst ihn ja nicht gleich umschmeißen, um ihn zur Straßenbarrikade zu machen, wie im Mai 68. Aber ein bisschen rebellisch fühlen kannst du dich schon, und du musst nie Neid oder gar den Verdacht der Zugehörigkeit zum Establishment fürchten.

Auch sonst gibt es nichts zu fürchten, weder abrupte Spurwechsel noch Lastwechsel. Das ESP kann wohl dosiert eingreifen, da das Fahrwerk routiniert abgestimmt ist. Schon straff, ja, der R4 spricht herber an und hat sich doch eine kleine Neigung zur einstigen Gautschigkeit bewahrt, wenn er in Kurven den Aufbau mehr in Bewegung hat. So stiebt der Vierer beweger in die Ecken, seine Lenkung steuert weniger Präzision hin und Rückmeldung zurück, doch beides genügt immer gut. Zu genügsam geben sich indes die Bremsen mit ihrer Verzögerungsleistung und Dosierbarkeit. Im Alltag bremsst sich der R4 meist über die vierstufig von Rollen bis Einpedalfahren schaltbare Rekuperation. Auch da packt Renault wie bei der Assistenz- und Komfortausstattung viel mehr in den R4 als Opel in den Frontera-e. Das relativiert auch den höheren Testwagenpreis des R4.

Der Frontera und der R4, der eine schlicht und ergreifend der andere. Der Renault gewinnt klar, da er das bessere Auto ist und ein talentierterer Stromer. Seine größte Stärke liegt darin, dass sein Zauber größer sein könnte als Zweifel an der E-Mobilität. Du siehst ihn, willst ihn nicht verpassen, fragst dich nun, ob das nicht doch einfach geht mit einem E-Auto. Damit: Wende der Diskussion.

Text: Sebastian Renz

FAZIT

Wie leicht der Umstieg zum E-Auto mit dem Opel gelingt – ohne Umstände und Komplexitäten, aber mit wenig Rasan. Die bringt der Renault mit, dazu mehr Effizienz, Assistenz, Ausstattung, klasse Routenplanung, Bidirektional-Laden. Ein E-Auto, zu clever, zu vergnüglich, um es zu verpassen.

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Renault 4 E-Tech 150	Opel Frontera-e (54 kWh)	
KAROSSERIE				
Raumangebot	(20)	7	9	Seine 24,1 cm mehr Länge teilt der Opel zwischen Rücksitz und Kofferraum auf, übertrifft so in beidem den solider und aufwendiger eingerichteten R4. Bei dem gibt es mehr zu bedienen, das gelingt aber leicht.
Kofferraum	(10)	6	7	
Zuladung	(10)	6	6	
Variabilität	(10)	3	4	
Funktionalität	(20)	15	7	
Instrumente/Anzeigen	(20)	13	11	
Bedienung	(30)	23	15	
Anhängelast	(5)	1	0	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	5	6	
Qualitätsanmutung	(15)	10	7	
SUMME	(150)	89	72	
SICHERHEIT				
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	14	9	Mit umfassenderer Assistenzrüstung und der routinierteren Fahrdynamik gleicht der Renault seine weniger kräftige und schlechter dosierbare Bremse aus. Dennoch: nachbessern!
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	2	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	14	12	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7	7	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	8	8	
Licht	(15)	7	7	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	7	9	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	4	7	
Bremspedalgefühl	(5)	2	3	
SUMME	(150)	67	64	
KOMFORT				
Federungskomfort	(30)	14	15	Straff, aber mit Verbindlichkeit und mehr Aufbaukontrolle geht der Opel Unebenheiten an. Der R4 spricht auf kurze Stöße herber an, schwingt mehr nach.
Sitze vorn	(20)	12	10	
Sitze hinten	(10)	4	6	
Infotainment-Inhalte	(10)	9	6	
autonomes Fahren	(10)	5	1	
Klimatisierung	(10)	3	3	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	4	
Geräuscheindruck	(5)	4	4	
SUMME	(100)	55	49	
ANTRIEB				
Laufkultur	(20)	17	18	Die mitreißende Wucht des E-Antriebs? Muss im Frontera keiner fürchten. Der stromert nur gemächlich voran. Der R4 fährt weiter, viel schneller und lädt etwas geschwinder.
Leistungsentfaltung	(30)	15	9	
Getriebe/Rekuperation	(20)	18	14	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	4	2	
Zwischenbeschleunigung	(15)	7	4	
Reichweite	(30)	4	3	
Dauer Energiezufuhr	(20)	3	1	
SUMME	(150)	68	51	
FAHRVERHALTEN				
Fahrspaß	(30)	18	10	Liebe geht durch den Wagen, und so prägt den Fahrspaß im R4 vor allem die Freude an einem schön gemachten, angenehm herumkurvenden Auto. Der Opel fährt mit agilerer Sachlichkeit.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	10	5	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	13	9	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	3	1	
Lenkung	(30)	14	17	
Wendekreis	(10)	4	3	
Traktion	(15)	11	12	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6	6	
SUMME	(150)	79	63	
Eigenschaftswertung	(700)	358	299	
UMWELT				
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	44	41	Die 16,7 kWh/100 km des R4 auf der Eco-Runde entsprechen der CO ₂ -Last von 2,6 l S/100 km. Gut auch die kurze Anreise. Der Opel, in der Slowakei gebaut, verbraucht mehr.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	22	21	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	9	9	
Recyclingquote Materialien	(15)	11	11	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	4	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	15	13	
Reifenverschleiß	(10)	8	10	
Umweltwertung	(150)	124	119	
KOSTEN				
Testwagenpreis	(50)	33	34	Bis zu 6000 Euro an Kaufprämien drücken die stattlichen Kaufpreise in den Bereich des Erschwinglichen. Geringere Energiekosten und besserer Werterhalt beim R4.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	18	18	
Wiederverkaufschancen	(10)	5	4	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	13	12	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	12	11	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	19	17	
Garantie	(10)	0	0	
Kostenwertung	(150)	100	96	
Gesamtwertung	(1000)	582	514	

Gegenüber dem 110er ist der 130er bei gleichem Radstand 34 cm länger

Fotos: Achim Hartmann



LAND ROVER

DEFENDER 130 D350

Mehr Drehmoment als beim V8-Benziner und deutlich niedrigerer Verbrauch. Klingt gut. Aber bietet der Reihensechszylinder-Diesel auch adäquaten Antriebskomfort?

Na, ist das etwa ein Echo? Wenn du im Land Rover Defender 130 mit den Passagieren in der letzten Reihe sprichst, scheint es nachzuhallen. Rein akustisch natürlich, die inhaltliche Tiefe des Gesprächs spielt hier keine Rolle. Aber das Echo bildest du dir nur ein, klar.

Denn der längste aller Defender fällt zwar groß aus, doch innen bleibt er leise. Selbst dann, wenn sich der Reihensechszylinder-Biturbo-Dieselmotor mal über die 3000/min-Marke hinausbemühen muss, weil du mal Unruhe in den Defender bringen

möchtest. Was dem Dreiliter-Triebwerk erstaunlich leicht fällt, denn offenbar stört es sich kaum am exorbitanten Leergewicht von 2720 Kilogramm. In 7,2 Sekunden stemmt sich der inklusive Ersatzrad 5,36 Meter lange Offroader von 0 auf 100 km/h, beschleunigt erstaunlich unangestrengt weiter. Ob das im Sinne des Erfinders ist? Womöglich nicht.

Doch die Wucht des Triebwerks verblüfft in zweierlei Hinsicht: erstens weil unser immerhin 179 kg leichter Dauertest-Defender 110 D250 speziell ab Tempo 140 deutlich

gemütlicher zu Werke geht, und zweitens weil der D350 den dicken Land Rover kaum weniger lässig vorantreibt als das zuletzt getestete V8-Kompressor-Triebwerk, immerhin 500 PS stark. Doch während der Benzin ein maximales Drehmoment von 610 Newtonmetern zusammenrafft, kommt der Diesel auf 700 Nm.

In Verbindung mit der Mildhybrid-Technik erfolgt der Kraftaufbau angenehm spontan, der Motor wirkt nie gequält und läuft zudem sehr kultiviert. Der Verbrauch? Im Test 9,8 l/100 km, auf der sogenannten



Unabhängig von der Karosserie-Variante bietet der Defender beste Rundumsicht bis zur B-Säule



Immerhin: Die Zweifarben-Lackierung in Gondwana Sundown und Schwarz ist im absurd hohen Grundpreis enthalten. Das hintere Sperrdiff (aktivierbar per Touchscreen) jedoch nicht

ams-Eco-Runde reichen gar 8,0 l/100 km. Womöglich kommst du eh letzterem Verbrauch in der Regel näher, denn ungeachtet seines packenden Antriebs steckt dich der Defender mit jener Ruhe an, die er selbst ausstrahlt. Ein erheblicher Teil davon begründet sich in der wunderbaren Sitzposition, die dir einen erhabenen Blick auf die Welt da draußen ermöglicht. Allein wegen der Höhe? Nein, auch wegen der großflächigen, recht steil stehenden Scheiben.

Sitzt, passt – wackelt nicht

Zudem bieten die 14-fach einstellbaren Sitze für Fahrer und Beifahrer hohen Langstreckenkomfort, die manuell justierbaren optionalen Einzelsitze in Reihe zwei (Serie: Dreierbank) ebenfalls. Und selbst aus Reihe drei dürften kaum Klagen kommen – es sei denn, es sollen dort drei Kugelstoßer Platz nehmen. Ja, tatsächlich bietet der 130 bis zu acht Sitzplätze, weil die hintere Bank durch die 34 Zentimeter Extra-Länge so weit ins Heck rutschen kann, dass dort

drei Plätze zur Verfügung stehen. Ungeachtet der Länge fährt der 130er in zu zügig angegangenen Kurven sicher-untersteuernd und vermittelt mit seiner Lenkung – trotz deren eher indirekter Auslegung – einen guten Fahrbahnkontakt.

Ebenfalls typisch Defender: der erfreuliche Federungskomfort dank der in der Langversion serienmäßigen und gemeinsam mit den adaptiven Dämpfern sauber abgestimmten Luftfedern. Und dann gibt's da noch etwas Typisches: eine nach wie vor maulige Bremsleistung (38,6 m), die großteils auf das Konto der Bereifung geht, da Land Rover auf offroadtaugliches Schuhwerk vom Typ Continental Cross Contact RX statt reiner Asphalt-Sommerreifen besteht. Zudem fällt beim Bremsen auf, dass die abnehmbare Anhängerkupplung in ihrem Täschchen durch den Kofferraum rutscht – sie passt in keines der Laderaumfächer. Doch auch das verursacht kein Echo.

Text: Jens Dralle

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Siebensitziger SUV, L x B x H 5358 x 1996 x 1970 mm, Radstand 3022 mm, Kofferraum 389–2291 l, Leergewicht/Zuladung 2720/660 kg.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Luftfedern vorn, Mehrlenker/Luftfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 275/45 R 22.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

Motor

Sechszylinder-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbo-lader, Hubraum 2997 cm³, Leistung 257 kW (350 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 700 Nm bei 1500/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	5,0 s
0 – 100 km/h	7,2 s
0 – 130 km/h	11,6 s
0 – 160 km/h	18,2 s
0 – 180 km/h	24,3 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	38,6 m
-------------------	--------

Verbrauch

Testverbrauch	D 9,8 l/100 km
---------------	----------------

Grundpreis

Land Rover Defender 130 D350 X	135 300 Euro
--------------------------------	--------------

FAZIT



Auch als 130er fährt der Defender sicher und komfortabel, bietet enorm viel Platz und als D350 einen höchst kräftigen und effizienten Antrieb. Nachteile: Bremsleistung, Preisniveau.

- ➕ ● Enormes Platzangebot
- Gute Fahrleistungen
- Hohe Laufkultur
- Effizienter Antrieb
- Sicheres Fahrverhalten

- ➖ ● Hohes Preisniveau
- Maue Bremsleistung mit getesteten Offroad-Reifen
- Keine ebene Ladefläche



Eine wirklich ebene Ladefläche ergibt sich nicht, dafür ordentlich Platz in allen Sitzreihen



BMW X3 20

Alle Augen sind auf den neuen iX3 gerichtet. Doch wie schlägt sich das Verbrenner-Pendant?

Ein paar Seiten zuvor konnten Sie sich bereits mit den Qualitäten des neuen iX3 vertraut machen, den die Münchner vollmundig als „Neue Klasse“ bezeichnen. Heißt das im Umkehrschluss, dass der konventionell angetriebene X3, auch erst 2024 in vierter Generation gestartet, schon zum Alteisen gehört? Klären wir, der mildhybridisierte Basisbenziner steht schon parat zum Test.

Neben der äußeren Optik – der X3 setzt als letzter neuer BMW auf die Nieren im XXL-Format – unterscheidet sich auch das Interieur grundlegend vom Elektro-Ableger, was aber kein Nachteil sein muss. Denn hier gibt es noch ein Fahrerdisplay, ein klassisch geformtes Steuer- und den lieb gewonnenen Dreh-Drück-Steller, mit dem die Bedienung etwas weniger touchy ausfällt. Wobei die Betonung auf „etwas“ liegt, denn die Idee, die Lüftungsintensität der einzelnen Düsen über Slider statt Drehregler zu steuern, war keine gute. Weitere Kritik verdient die Materialgüte im Cockpit: Viele Kunststoffe wirken arg billig angesichts des hohen Preisniveaus von weit über 60 000 Euro.

Auf der Straße ermöglicht das aufpreispflichtige Adaptivfahrwerk eine für die Fahrzeugklasse hohe Agilität.

Seine 1,9 Tonnen kaschiert der SUV gekonnt, Wankbewegungen halten sich trotz des hohen Aufbaus sehr in Grenzen. Federn und Dämpfer arbeiten geschmeidiger als jene des getesteten iX3, der ordentliche Federungskomfort reicht jedoch nicht an die Flauschigkeit einiger Rivalen heran. Ohne allzu viel Feedback, aber schön präzise dirigiert die variabel übersetzte Sportlenkung (Teil des M Sportpakets) den X3 durch Kurven.

Die Basis reicht völlig aus

Im Bug sitzt der bekannte Zweiliter-Turbobenziner (190 PS), verbandelt mit der stets famosen ZF-Achtgang-automatik. Die 48V-Hybridisierung boostet per E-Maschine im Getriebe mit 13 kW – das macht 208 PS im System, die den BMW sehr anständig anschieben (0–100 km/h in 8,0 s). Besonders das Anfahren gelingt kraftvoll und harmonisch zugleich. Unter Last bleibt der Antrieb kultiviert und relativ leise – mehr Motor braucht es im X3 nicht. Wermutstropfen ist aber der Testverbrauch von 8,4 l/100 km, bei dem sich die Mildhybrid-Technik, etwa der Segelmodus im Schubbetrieb, zu wenig zu erkennen gibt.

Die milde Hybridisierung boostet und soll dank Segelmodus Kraftstoff sparen. Fummelige Touch-Bar in der Fahrertür



Fotos: Achim Hartmann

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4755 x 1920 x 1660 mm, Radstand 2865 mm, Kofferraum 570–1700 l, Leergewicht/Zuladung 1892/608 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 255/45 R 20, hinten 285/40 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1998 cm³, Leistung 140 kW (190 PS) bei 4400/min, max. Drehmoment 310 Nm bei 1500/min, Elektromotor, Leistung 13 kW, Systemleistung/-drehmoment 153 kW (208 PS)/330 Nm.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	2,6 s
0 – 80 km/h	5,3 s
0 – 100 km/h	8,0 s
0 – 130 km/h	13,1 s
0 – 160 km/h	21,4 s
0 – 180 km/h	30,6 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	35,2 m
-------------------	--------

Verbrauch

Testverbrauch	S 8,4 l/100 km
---------------	----------------

Grundpreis

BMW X3 20 xDrive M Sportpaket	64 200 Euro
-------------------------------	-------------

FAZIT



Der X3 ist ein moderner SUV, der nicht zum Alteisen gehört, dem es aber auch ein wenig an großen Stärken mangelt. Der MHEV-Benziner hat genug Kraft, ist aber nicht sonderlich sparsam.

- + ● Ordentliches Raumangebot
- Bequeme Vordersitze
- Standfeste Bremsen
- Kultivierter Mildhybrid
- Sehr gute Fahrassistenz
- ● Einfache Materialauswahl
- Lüfterregelung per Touch
- Mittelmäßige Effizienz
- Hohes Preisniveau für eine Einstiegsmotorisierung

AUTO DER WOCHE

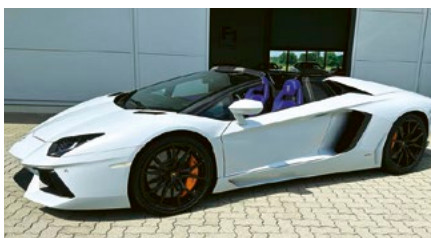


Ferrari 458 Italia, 199.000 €, MwSt. nicht ausweisbar, 419 kW (570 PS), nero daytona, nero, EZ 03/2013, 40.300 km, 3 Vorbesitzer, Bremssättel in giallo, Scuderia-Ferrari Embleme, Felgen lackiert in oro, Schwellerabdeckung im Sport-Design, Karbon-Lenkrad mit LEDs, Drehzahlmesser in giallo, Ziernähte in grigio scuro, elektrisch verstellbare Sitze, Parksensoren vorn und hinten, Elektrochrome Innen- und Außenspiegel. Bei Interesse erreichen Sie uns unter 05 61 511 97 45, Jochen Köhler oder per E-Mail j.koehler@ferrari-eberlein.de. Eberlein Automobile GmbH – Official Ferrari Dealer, Leipziger Straße 282–286, 34123 Kassel. Weitere Fahrzeuge unter: www.ferrari-kassel.de

3 TOP-ANGEBOTE



Der letzte Audi TTRS...mit VA, 400 PS, 32000 km, 8 Räder So/Wi mit ABT-Felgen, ohne Flügel, unfrr., Scheckheft, wird (leider) wg. PV-Anlage verkauft: NP 99000, VB 66.000,- €. Tel. 0176/21277777



Aventador LP 700-4, EZ 11/2017, 5.000 km, Sonderleder, dt. Fahrzeug, unfallfrei, neuwertig, € 359.900,-. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 94 94 110, www.f1-automobile.de H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63774



AMG GT, EZ 10/2020, 19000 km, 350 kW (476 PS), top Ausstattung, unfallfrei, neuw. Zustand, 97.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 94 94 110, www.f1-automobile.de H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63771

So verkaufen Sie Ihr Auto



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

So finden Sie Ihr Traumauto

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



Aston Martin



1967 Aston Martin DB6 Vantage, Matching Numbers, Historie, restauriert, € 289.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Audi



Urquattro, Bj. 1/1981, 84000 km, 147 kW (200 PS), rot, 5 Zylinder Turbo, LHD, Alu, H-Kennzeichen, Velour, SD, komplett und aktuell von namhafter Werkstatt revidiert, technisch 1A, VB 79.900,- €. td1111@gmx.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 63757

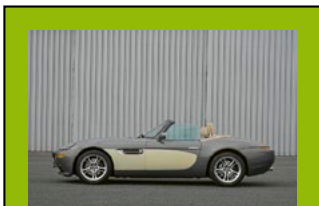


Der letzte Audi TTRS, ...mit VA, 400 PS, 32000 km, 8 Räder So/Wi mit ABT-Felgen, ohne Flügel, unftr., Scheckheft, wird (leider) wg. PV-Anlage verkauft: NP 99000, VB 66.000,- €. Tel. 0176/2127777

BMW



2010 BMW M3 GTS, Sondermodell, einer von 150, wie neu, Erst 1.762 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H



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



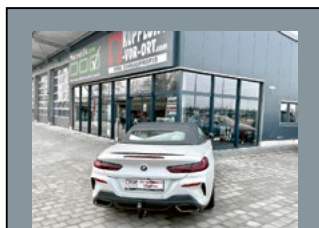
Wir SUCHEN automobile Legenden BMW 507: alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuetzte.de H



vogelsang-automobile.de



635 CSI oder Alpina aus den 70er oder 80er Jahren gesucht. Ich suche den seit Langem für mich. Wenn Sie einen haben -auch wenn er schon länger abgestellt ist- freue ich mich, wenn Sie sich melden. Ich bin ein Privatmann und sichere Ihnen eine seriöse und angenehme Abwicklung zu. Tel. 0172/5431919, landwehr_gerhard@hotmail.com



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

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

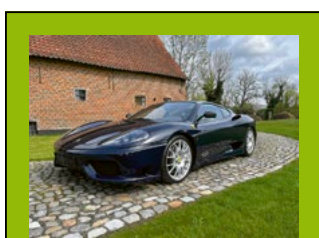
BMW Alpina



Alpina B1 Biturbo, 20300 km, 35.000,- €, 340 PS, 6-Zyl., Heckantr., Einzelst., unftr. Egelsbach, manfredkappes@icloud.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63792

Ferrari



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

Ferrari 355 GTS, Schaltgetriebe, EZ 04/98, 126000 km, rot, schw. Leder, Klimaanlage, TÜV bis Okt. 26. VB 85.000,- €. E-Mail: organisation-q@t-online.de



1969/73 Ferrari 365 GTB/4 Daytona, mit Ferrari Classiche und in top Qualität... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H

Wir kaufen Ihren Ferrari

Seriöse, unkomplizierte Abwicklung

Tel. 0711-98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de
www.auto-marquardt.de



2002/04 Ferrari Enzo, für Sammlung gesucht, zusätzlich gesucht: F40, F50... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H

Suche SF90 und F8. Tel. 0171/7515577



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

meinautohaus.de

Perfekt im Netz!
Ihre Website-Profis
fürs Autohaus

powered by **auto
motor
sport**



- ✓ Suchmaschinenoptimierte Händlerwebseiten
- ✓ Integrierte Börsen und Marktplätze
- ✓ Mobile Website
- ✓ Facebook-Anbindung
- ✓ Online-to-Print-Anzeigen

Kontaktieren Sie uns und finden Sie heraus, wie Sie Ihren Umsatz mit Ihrer Webpräsenz erhöhen können.

Tel. +49 721 3542-123
www.meinautohaus.de



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

H



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

H

Fiat



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

H



Fiat 1100 D (Typ 103 G), Bj. 1962, 55 PS,
112000 km, 4 Zyl., H-Kennz., Schaltgetriebe, aus Sammlerhand, 15.000,- € 78464
Konstanz, oldtimerkonstanz@gmx.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 63784

Ford



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

H



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

H

Jaguar



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

H



F-Type R-Dynamic Lim. Edition, EZ 2020
9000 km, 280 kW (381 PS), top Ausst.,
neuwertig, 59.900,- €. F1 GmbH, Neuwie-
senstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 -
94 94 110, www.f1-automobile.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63772



F-Type Cabrio P450 AWD R-Dynamic
Black, 7311 km, 331 kW (450 PS), anthra-
zit, VOLLAUSSTATTUNG, VB 82.500,- €. 76829 Landau, Tel. 0177/4800051

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63761

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

Land Rover

PREMIUM-INSERT



BRABUS

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

BRABUS 600-auf Basis Range Rover 530 LWB

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

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

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



Jaguar X Type Sport, Allrad, 3,0l, 230 PS,
Bj. 07/2001, TÜV, orig. 39500 km, Benzin,
5-Gang Handsch., silbermet., Leder/Stoff
rot, VB 14.500,- €. Tel. 06145/2303

Arden



Jaguar F-Type - Arden Manufaktur bietet
Leistungssteigerungen bis 703 PS, Fahr-
werke, Bremsanlagen und Aerodynamik-
teile für den F-Type sowie weiteres Zu-
behör in unserem Shop. Arden Jaguar
Krefeld, arden.de, Tel. 02151 37230 H

Lamborghini



Aventador LP 700-4, EZ 11/2017, 5000 km,
Sonderleder, dt. Fahrzeug, unfallfrei, neu-
wertig, € 359.900,-. F1 GmbH, Neuwie-
senstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 94
94 110, www.f1-automobile.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63774



2006/13 Lamborghini Gallardo Spyder,
wenig km, top Zustand, gute Farbe...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
Swiss Cargold Collection GmbH,
Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern,
Tel. +41 (0) 71 757 3700

H

Lancia



Lancia Thesis, EZ 10/2007, 3,2l, 230 PS,
metallic grau, orig. 28300 km, Glassolar
SSD, Xenonlicht, Seidennappa-Leder Aus-
stattung, LM, Michelin Ganzjahresreifen,
Skisack, Parkensoren vo./hi., Alarm, Bose
Radio 6-fach CD, Telefon, Navi. TÜV 10/26
u.v.m., VB 13.900,- €. Tel. 06145/2303

Lotus

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

H

Mazda



RX7 Turbo, Bj. 91, orig. 31000 km, 2. Hd.,
kein Winter, rundherum wie neu! Fahrge-
stell konserviert, Ausstellungsfg., 26.700,-
nieder11943@gmail.com, Tel. 08024/2850

Mercedes



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



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



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



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



2015/20 Mercedes S Klasse Cabriolet, bis 30.000 km, gute Farbe... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! **Swiss Cargold Collection GmbH**, Schützenwiese 8, 9451 Kriessern, T. +41(0)717573700 H



300 SL (R 107), EZ 12/87, 23800 km, 1. Hd., Schalter, Kat., EFH, Sitze hinten, TÜV 8/26 67.500,- €. E-Mail: anni.s.2207@gmx.de



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



wir-verkaufen-deinen-sportwagen.de

AMG GT, EZ 10/2020, 19000 km, 350 kW (476 PS), top Ausstattung, unfallfrei, neuw. Zustand, 97.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63771

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



SL 560 R 107, Bj. 3/1986, 189000 Meilen, 173 kW (235 PS), schwarz, 3. Hand, 8 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennzeichen, Holzlenkrad, Leder, Klima, SHZ, Re-Import USA, komplett auf Deutschland umgerüstet, keine Unfälle bekannt, VB 55.000,- €. Chiffre 3708895

mehr: motor-klassik.de Nr. 63783

Bücher: www.motorbuch-versand.de

ERFOLGREICHE HÄNDLER INSERIEREN HIER!

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

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



BENTLEY

IT'S SUMMERTIME



BENTLEY STUTTGART

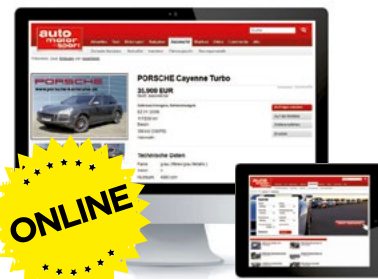
Gohm Sportwagen GmbH • Graf-Zeppelin-Platz 1 • 71034 Böblingen
Tel +49 7031 2055-516 • Stuttgart.BentleyMotors.com

Continental GTC Speed (Hybrid) WLTP-Fahrzyklus: Energieverbrauch gewichtet kombiniert – 1,4 l/100km und 27,9 kWh/100km. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert – 10,6 l/100km. CO₂-Emissionen kombiniert – 31 g/km. CO₂-Klasse – G.



PRINT

2,93 Mio.*
Leser pro Monat



ONLINE

5,14 Mio.**
Unique User pro Monat

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

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



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 40 x top Auswahl ab € 39.900,-. Bernard HandelsGES. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

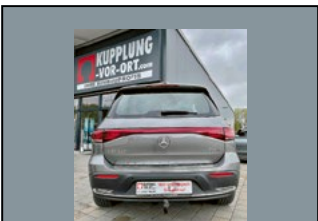


2013 Mercedes G500 Cabriolet, deutsche EZ, 78.831 km, Service neu, € 298.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



1960 Mercedes 300 SL Roadster, restauriert, Matching Numbers, Rudge Wheels, € 1.235.000,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriesern, swiss-cargold.com, +41 (0) 717573700 H



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



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63777



280 SE Cabriolet BRABUS-Classic 1+, 12/1969, 864 km, 160 PS, beigemet., eFH, Klima, Aut. 388.800,- € inkl. MwSt., Tel. 0170-4563995, jupp.robert.jr@gmail.com



G 500 V8 AMG Superior Manufaktur, 03/2024, 9000 km, 421 PS, selenitgrau, Vollausst., 148.800,- € inkl. MwSt., Tel. 0170-4563995, jupp.robert.jr@gmail.com

BUCHTIPP!



Mercedes-Benz

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

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

Oldtimer



TR 4, Bj. 7/1967, 88000 km, 104 PS, blau, 4 Zylinder, LHD, H-Kennzeichen, Speichenräder, Leder, VB 31.000,- €. Kai Philipp, 42477 Radevormwald, Tel. 0171/6126852

mehr: motor-klassik.de Nr. 63752



1948 Veritas 2000 RS, vollrestauriert von erster Adresse, Alu-Karosserie, 125 PS, € 259.500,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriesern, +41 (0)71757 3700, swisscargold.com H

DAS ULTIMATIVE 992 UPDATE

BILSTEIN EVO SE - PERFEKTION. PRÄZISION. PORSCHE.



Ausgestattet mit originaler BILSTEIN DampTronic X-Technologie und vollständig kompatibel mit PASM, verbindet das BILSTEIN EVO SE maximale Integration mit maximaler Performance. Die extrem schnell schaltenden Verstellventile passen die Dämpfung hunderte Male pro Sekunde an - situations- und radselektiv. 35 mm Tieferlegung sorgen für eine geschärfte Optik und spürbar höhere Kurvengeschwindigkeiten.

Das Ergebnis: Mehr Dynamik. Mehr Direktheit. Mehr Komfort.



Jetzt per QR-Code prüfen, ob das EVO SE für deinen Porsche 992 verfügbar ist.

WAY AHEAD.



Porsche



911 Turbo, EZ 07/2015, 68000 km, 383 kW (520 PS), dt. Fzg., unfallfrei, Scheckheft, top Zustand, 119.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-94 94 110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63782

Carrera RS 2.7 Touring, EZ 5/1973, signalgelb, 1975 auf Ersatzkarosserie aufgebaut. Fahrzeug in Bestzustand, interessanter Verkaufspreis, weiteres vor Ort. Chiffre 3708854

Wir kaufen Ihren Porsche

Seriöse, unkomplizierte Abwicklung
Tel. 0711- 98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de
www.auto-marquardt.de



2010 Porsche 997 Speedster, nur 356 Stück gebaut! Erst 31.135 km! Deutsche EZ, € 255.000,-. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriesern, +41 (0)717573700, swisscargold.com H

Ihr Porsche hat kein ACC?



Wir rüsten nach - mit originalen Porsche-Teilen!

Wie ab Werk! Für 911, Taycan, Macan, Cayenne, Boxster, Caymen, Panamera. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Porsche



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

H



2016 Porsche 911 Targa 4S, peppermint
green, erst 19.959 km, top Ausstattung
€ 169.500,-, Cargold Collection GmbH,
Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel.
08036/7006, www.cargold.com

H



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

H



1997/98 Porsche 993 S, im Top Zu-
stand mit allen Belegen...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
Swiss Cargold Collection GmbH,
Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern,
Tel. +41 (0) 71 757 3700

H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 -
993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie
Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder
02421/391258, www.porschroeder.de

H



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

H



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

H



Cayman GT4, EZ 07/2016, 8500 km, 283
kW (385 PS), weiß, Sportschale, NR-Fzg.,
Garage, Wartungen im PZ, Approved,
unfallfrei, 1. Hand, kein Clubsport, VB
98.981,- €, 42899 Remscheid, 0170/3801957



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

H

BUCHTIPP!



DMAX Kult-Karren

224 Seiten, 478 Abb., 23 x 30,5 cm
€ 14,95 | ISBN 978-3-613-03958-2

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

Rolls-Royce



2019 Rolls Royce Cullinan, 1. Hand,
41.038 km, Einzelsitze, Launch Package,
CHF 298.500,-, Swiss Cargold Collection
GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kries-
sern, Tel. +41 (0)71 757 3700,
www.swisscargold.com

H

Sbarro



SBARRO BMW 328 Baby, Bj. 1975, Re-
plica des BMW Klassikers der Vorkriegs-
jahre, Modellauto mit Benzinmotor für Kids.
83457 Bayerisch Gmain, T. 0160/4565754
mehr: motor-klassik.de Nr. 63787

VW Oettinger



1979 VW Käfer Cabriolet Oettinger, original
erst 17.859 km! 86 PS, 2 l Hubraum,
€ 49.500,-, Cargold Collection GmbH, Inn-
str. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006,
www.cargold.com

H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland ge-
sucht! Im Auftrag unserer Investoren su-
chen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen!
0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de

H

Verschiedenes

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

H

Bücher: www.motorbuch-versand.de

Zubehör



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

Motor Klassik
MARKTPLATZ

»Ein Porsche 911
gehört in jeden
guten Haushalt!«

Hans-Jörg Götzl

Chefredakteur
MOTOR KLASSIK



www.motor-klassik.de

EVENTS

VERANSTALTUNGEN FÜR AUTOFANS

NORDSCHLEIFE. PERFEKTION. GÄNSEHAUT



Erlebe die Nordschleife in einem perfekten Umfeld

SPORT AUTO PERFEKTIONSTRAINING (POWERED BY BRIDGESTONE)

Termine: 30.06.–01.07.2026 und 11.08.–12.08.2026

Preis: 3299 € inkl. MwSt.

Das sport auto Perfektionstraining (powered by Bridgestone) auf der Nürburgring-Nordschleife richtet sich an Fahrerinnen und Fahrer, die ihr Können auf einer der anspruchsvollsten Strecken der Welt gezielt verbessern möchten. In geführten Turns und mit professionellem Coaching stehen saubere Linienwahl, Blickführung, Bremspunkte und eine kontrollierte Fahrzeugbeherrschung im Mittelpunkt. Ziel ist es, mehr Sicherheit und Konstanz zu gewinnen – und die Nordschleife Schritt für Schritt besser zu „lesen“, ohne den Fokus auf reine Rundenzeiten zu legen.



Scannen Sie den QR-Code für weitere Informationen



Bei uns zu Gast: Nordschleifenlegende Helmut Dähne

MOTORRAD ACTION TEAM – PERFEKTIONSTRAINING

Termin: 22.–23.07.2026

Preis: 1479 € inkl. MwSt.

Das MOTORRAD action team Perfektionstraining überträgt den obigen Anspruch auf zwei Räder: Hier geht es um präzise Fahrtechnik, stabile Körperhaltung, richtiges Bremsen und Einlenken sowie flüssige Kurvenkombinationen – angepasst an die besonderen Anforderungen der Nordschleife mit ihren Kuppen, Senken und wechselnden Radien. Unter Anleitung erfahrener Instrukturen wird das Tempo kontrolliert gesteigert, sodass Teilnehmende spürbar mehr Vertrauen ins Bike, in die eigene Technik und in die Strecke gewinnen. Beide Trainingsformate verbinden Fahrspaß mit systematischem Lernen – auf einem Kurs, der Respekt verdient und Fahrkönnen belohnt.



Scannen Sie den QR-Code für weitere Informationen

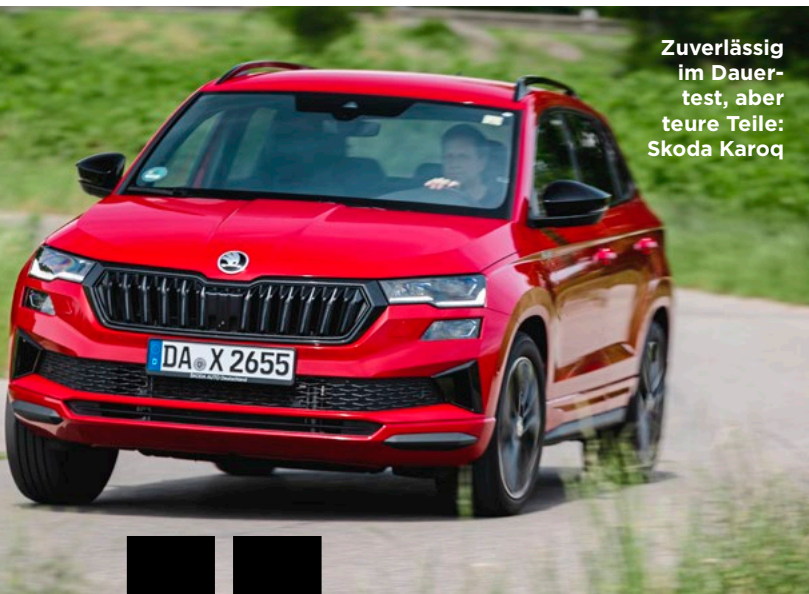
Jetzt anmelden und die Nürburgring Nordschleife richtig fahren – schnell, sauber, sicher.

NEWSLETTER

JETZT ABONNIEREN

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





Zuverlässig
im Dauer-
test, aber
teure Teile:
Skoda Karoq

„155 EURO
FÜR DIE SCHEI-
BENWISCHER!“

**Dauertest-Abschlussbericht Skoda Karoq 2.0 TDI 4x4,
Heft 10/2026, Seite 54**

Sage und schreibe 155 Euro wurden beim Karoq für den Wechsel der Scheibenwischer berechnet – ich freue mich, dass Sie diesen Wahnsinn auch erwähnt haben. Warum bezahlt man so viel für so wenig Leistung? Ich kaufe die Scheibenwischer im freien Fachhandel und zahle deutlich weniger als die Hälfte. Sparen lohnt sich.

REINALD FABITS, PER E-MAIL

NICHTS FÜR NORMALVERDIENER

Test BMW iX3, Heft 10/2026, Seite 26

Fürwahr, dieser BMW ist ein bahnbrechendes E-Auto für sage und schreibe 84 300 Euro. Aber er wird wie viele in dieser Preis- und Gewichtsklasse für Dienstwagenfahrer gebaut, nicht für Normalverdienende. In der Anzeige auf Seite 31 ist ein direkter bildhafter Vergleich zum BMW abgebildet: ein Dacia Bigster. Kein großer optischer Unterschied, aber zum Preis von einem BMW bekäme ich drei Bigster. Für mich als Rentner sind 84 300 Euro eine absurde Preisregion.

FRIEDRICH K. GROPENGIESSER, PER E-MAIL

Die Neuausrichtung der Instrumentierung hat für BMW per se etwas Gutes: Die durchaus berechtigte Kritik an der ausschließlich sichelförmigen Darstellung des Fahrerdisplays hat sich damit erledigt.

BERND SCHUSTER, PER E-MAIL

EFFIZIENTES KONZEPT?

Technik-Story neuer VW-Hybridantrieb, Heft 11/2026, Seite 104

Die eigentliche Domäne von Hybridfahrzeugen ist der Stadtverkehr. Allerdings wird bei Geschwindigkeiten unter 55 km/h bei diesem Konzept der Verbrenner fast ununterbrochen in Betrieb sein, um das System mit elektrischer Energie zu versorgen. Die Umwandlung von kinetischer Energie in elektrische, um damit wieder Bewegung zu erzeugen, ist weniger effizient als die reine Verbrenner-Arbeit. Interessant auch: Beim VW-Antriebsstrang entfällt das durch ein CVT-Getriebe verursachte Jaulen des Motors bei schneller Fahrweise, insbesondere beim starken Beschleunigen. Ich bin sehr gespannt auf Ihren Testbericht.

VOLKER WEGENER, PER E-MAIL

GEFAHR IM VERZUG!

Test Suzuki e Vitara, Heft 11/2026, Seite 46

Heute ist es selbst einem adipösen SUV wie dem Mercedes GLC 400 4Matic EQ dank großer Scheibenbremsen (370 und 360 mm Durchmesser) und breiter Reifen (235er und 265er) möglich, in weniger als 33 Metern aus 100 km/h zum Stillstand abzubremsen. In diesen Zeiten sollten Sie vor Autos, die eine großzügig bemessene Wagenlänge mehr, also mehr als 38 Meter, für dieselbe Disziplin benötigen, mit einem roten Stempel „Gefahr im Verzug!“ warnen. Die 38,6 bis 38,9 Meter Bremsweg des Suzuki e Vitara sind jedenfalls nicht Stand der Technik und als potenziell lebensgefährlich einzustufen. Eigentlich dürfte diesem Fahrzeug keine Betriebserlaubnis erteilt werden.

JÖRG CREPON, PER E-MAIL

DIE RÜCKFAHRKAMERA NERVT

Vergleichstest Audi A3 Sportback TFSI, BMW 120, Mercedes A 200, Heft 10/2026, Seite 40

Ich habe einen GLC von August 2025 und auch das Problem der nervenden Rückfahrkamera. Laut Mercedes kein Mangel, es diene der Sicherheit... Vielleicht liest ja jemand vom Premium-Hersteller mit. Denn meiner Meinung nach hat das nichts mit Sicherheit zu tun, das ist ein Qualitätsmangel der Kamera und bei einem Neupreis von mehr als 70 000 Euro nicht hinnehmbar.

HOLGER HÜTTENRAUCH, PER E-MAIL

PEINLICHE SIMULATION

Fahrbericht Mercedes AMG Viertürer, Heft 11/2026, Seite 16

Ihr Fahrbericht zum AMG Viertürer ist quasi ein Spiegel unserer Zeit, denn er zeigt, wie stilllos selbst sportliche Ableger deutscher Premium-Marken geworden sind. Als begeisterter Fahrer von ingenieurtechnisch brillanten AMG-Produkten mit ihren prächtigen V8-Motoren komme ich bei der folgenden Passage aus dem Staunen nicht mehr heraus: „Tief donnergrummelnd schießt der AMG weiter, das V8-Biturbo-Triebwerk schickt leichte Vibrationen in den Rücken. Moment – wie bitte? Eine Simulation natürlich. Mithilfe von sogenannten Shakern in den Sitzen, wie man sie aus dem Burmester-4D-Soundsystem kennt...“ Also wirklich, in der Stromerkarre gibt es Shaker im Rücken des Fahrers, um den V8 zu imitieren? Das ist wirklich peinlich.

THOMAS BAUMANN, PER E-MAIL

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

DER TESLA IST EFFIZIENTER

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

Mit großem Interesse habe ich den Test des Mercedes GLC 4Matic EQ gelesen. Ich fahre einen neuen Tesla Model Y Juniper Premium, also ein Auto, das in derselben Liga spielt. Ich finde es eigenartig, dass Mercedes bei zwei Handyablagen nur das Aufladen eines Telefons erlaubt. Das geht bei Tesla anders. Kaum nachzuvollziehen auch, dass Ihr Tester bei einem Gewicht von 2,5 Tonnen, einem c_w -Wert von 0,26 (Model Y: weniger als 0,21) und einem Testverbrauch von fast 24 kWh (bei mir 13,9 kWh) von einer guten Effizienz spricht.

JOACHIM JOSTEN, PER E-MAIL

BEDIENFREUNDLICHER SEAT

Test Seat Arona, Heft 11/2026, Seite 76

Am Beispiel des Seat Arona, der schon ewig gebaut wird, sieht man die Bedienfreundlichkeit durch Drehregler in der Mittelkonsole. Dass bei fast allen anderen Autos der Fortschritt alles schlechter macht, hat nur einen Grund: Chips kosten lediglich einen Bruchteil von Hardware wie Schaltern und Drehreglern.

KARL MERKLE, PER E-MAIL








WIE DAMALS BEI DEN RADIOS

Editorial zur Messe Auto China, Heft 11/2026, Seite 3

Ihre Einschätzung der deutschen Automobilindustrie und Ihre Annahme, chinesische Hersteller würden den Vergleich meiden, erinnert mich an die Zeit Anfang der 60er-Jahre. Damals wurden die kleinen plärrenden Transistorradios aus Japan in Deutschland belächelt. Jahre später verschwanden Grundig, Wega, Blaupunkt und andere vom Markt. Sony und Hitachi haben sich etabliert.

HANS-JÜRGEN SONNENFROH, PER E-MAIL

SCHREIBEN SIE UNS AUF...

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



PROGRAMM-HIGHLIGHT VON AUTO MOTOR UND SPORT

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

**auto
motor
und
sport**

Wissen, was bewegt – Ihr Vorteilsabo.

13 Ausgaben auto motor und sport lesen
oder verschenken plus Prämie zur Wahl.






20 € Amazon.de Gutschein*

IHRE VORTEILE

- ▶ 25 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- ▶ versandkostenfreie Lieferung
- ▶ Prämie zur Auswahl (weitere im Shop)
- ▶ jederzeit kündbar nach Erstbezug
- ▶ Abonnenten erhalten einen Rabatt für



DIREKT BESTELLEN UND VORTEILE SICHERN

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



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

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

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

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

Die Tricks an Tankstellen



In der Woche vom 29. April zum 6. Mai hat die mehr-tanken-App (links) der Motor Presse Stuttgart 2390 Verstöße gegen die neue 12-Uhr-Regel an Tankstellen registriert. Aus Kulanzgründen wurden lediglich Erhöhungen nach 12.30 Uhr gezählt. Zu spät und damit widerrechtliche Preiserhöhungen gab es an 777 Tankstellen – das ent-

spricht 4,6 Prozent aller erfassten Stationen (16963). Im Mittel lag die einzelne Erhöhung bei 7,7 Cent pro Liter.

Die meisten Verstöße fanden in Bayern statt. Dort wurde an 6,2 Prozent aller Stationen gegen das aus Österreich importierte Modell verstoßen, nach dem der Preis seit dem 1. April nur noch einmal pro Tag, um 12 Uhr, erhöht, aber immer gesenkt werden darf. In Berlin und Hamburg liegen die Verstoßquoten bei 0,6 und 0,4 Prozent. Auffällig auch: Einen Tag vor dem 1. Mai gab es laut der mehr-tanken-App besonders viele unerlaubte Erhöhungen.

Unterdessen hat das Bundeskartellamt vor dem Oberlandesgericht Düsseldorf eine Niederlage kassiert. Die Behörde wollte untersuchen, ob und in welcher Form Preisinformationsdienste Einfluss auf den Wettbewerb im Kraftstoff-Großhandel haben, und verlangte von den Firmen Argus Media und S&P Global Auskünfte. Die Dienste versorgen Aral, Esso, Jet, Shell und Co. mit Referenzpreisen, die sie auf der Grundlage von Beobachtungen des Großhandelsgeschäfts und Preismeldungen formulieren. Die Akteure dort sind jedoch die Mineralöl-Multis selbst. Der Verdacht: Sie könnten das Geschäft durch gezielte Aktionen (taktische Gebote, ausgewählte Meldungen) beeinflussen. Die Richter verwiesen unter anderem auf die Pressefreiheit und den darin enthaltenen Quellenschutz, der auch für Preisinformationsdienste gelte. Das Bundeskartellamt will die Eilentscheidung nun vom Bundesgerichtshof überprüfen lassen.

Forscher des Münchner Wirtschaftsforschungsinstituts ifo haben herausgefunden, dass der seit dem 1. Mai geltende Tankrabatt innerhalb der ersten drei Tage lediglich zum Teil weitergegeben wurde. Bei Diesel erreichten 4 Cent Rabatt den Verbraucher, bei Super waren es 12 Cent. *cma*



QR-Code scannen, Spritpreise vergleichen und sparen mit der mehr-tanken-App der Motorpresse



Nur eine Preiserhöhung pro Tag ist seit 1. April erlaubt

Fotos: Achim Hartmann, CFOTO/Future Publishing
via Getty Images Rainer Haeckel, Brembo

Rückruf für Audis großen Elektro-SUV

Etwas mehr als 14 000 Audi Q8 e-tron müssen in Deutschland in die Werkstatt. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat den Rückruf angeordnet, weil die hydraulischen Radbremsen im Extremfall ausfallen können. Das Problem liegt in einer fehlerhaften Verschraubung der Druckstange für den Bremskraftverstärker. Sollte sie ganz aufgehen, kann nur noch die Notbremsfunktion der elektromechanischen Parkbremse den großen E-SUV stoppen.

Betroffen von diesem Rückruf sind nach KBA-Angaben weltweit 96180 Fahrzeuge, die zwischen Februar 2018 und Juni 2024 gebaut wurden – also auch Exemplare, die noch die alte Bezeichnung Audi e-tron tragen. In Deutschland werden die Halter betroffener Fahrzeuge angeschrieben und mit ihrem Auto in die Werkstatt gebeten. Dort wird die Verschraubung der Druckstange überprüft und wenn nötig nachjustiert. *ko*



Kommt das Einwegauto?



Der chinesische Automarkt unterscheidet sich fundamental von den Märkten in anderen Regionen. „Der Preiskrieg macht das E-Auto in China zum Wegwerfauto“, sagt Xing Zhou von Berylls by Alix Partners. Hoher Wettbewerbsdruck, kürzere Modellzyklen und ein stärker innovationsgetriebenes Nachfrageverhalten führten zu deutlich ausgeprägteren und schnelleren Wertverlusten in der Bestandsflotte als etwa in Europa. Die Transformation zur E-Mobilität verstärkte diesen Trend; nach Schätzung von Berylls kommen allein in diesem Jahr 140 neue Modelle mit elektrifiziertem Antriebsstrang (NEV) auf den Markt, was den Wettbewerb weiter verschärfen dürfte. Schon zwischen Januar 2023 und Dezember 2025 fiel das Preisniveau für reine Elektromodelle um 23 Prozent. Die Experten rechnen daher mit einer technischen Standardisierung von Neuwagen bei gleichzeitiger Differenzierung durch Software-Funktionen. *cer*

Motorleistung zur Strafe runter?



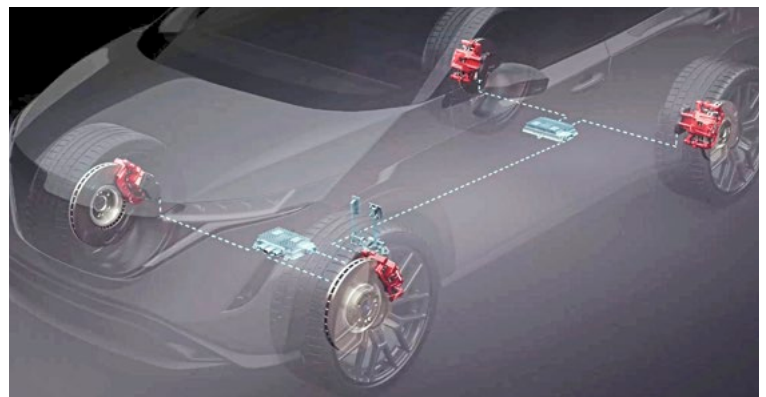
„Ein Verhaltensproblem“: BMW-Aufsichtsratschef Nicolas Peter

Wer einen Plug-in-Hybrid fährt und ihn nie mit Strom lädt, muss vielleicht bald mit Sanktionen rechnen. Diese Idee hat BMW-Aufsichtsratschef Nicolas Peter in einem Interview mit der Wochenzeitung „Die Zeit“ ins Spiel gebracht. Peter

sprach von einem „Verhaltensproblem“, das die PHEV-Technologie insgesamt diskreditiere. Mögliche Reaktion darauf: „Die Autohersteller könnten das Nutzungsverhalten dokumentieren und sogar sanktionieren. Wenn die Batterie nie geladen wird, könnte die Motorleistung gedrosselt werden. Technisch ist das machbar.“ Einen ähnlichen Ansatz hat auch Bentley-CEO Frank-Steffen Walliser im MOO/VE-Podcast von auto motor und sport geäußert. Hintergrund ist die seit Jahren geführte Debatte um Plug-in-Hybride, deren offizielle Kraftstoff-Verbrauchswerte im Alltag oft weit überschritten werden, wenn sie selten oder nie elektrisch angetrieben werden. Für die Hersteller ist das ein Problem, weil die EU über die Verbrauchsdaten, die sie im Realbetrieb ermittelt, die CO₂-Gutschriften auf den Flottenverbrauch berechnet. *ko*

Brake-by-Wire in Großserie

Die elektromechanische Bremse Sensify von Brembo geht bei einem namhaften Fahrzeugbauer in Serie. Laut dem italienischen Bremsenspezialisten gehört das elektronisch geregelte Brake-by-Wire-System in einer neuen Modellreihe des noch ungenannten OEMs zur Serienausstattung und soll jährlich in „sechsstelligen Stückzahlen“ ausgeliefert werden. Im Gegensatz zu konventionellen hydraulischen Systemen, die alle Radbremsen mit dem gleichen Druck ansteuern, moduliert Sensify die Bremswirkung mit elektrischen Aktuatoren an allen Rädern unabhängig voneinander und lässt sich direkt von Assistenzsystemen ansteuern. „Sensify übersetzt unsere Vision einer intelligenten, integrierten Bremsplattform in die industrielle Realität“, sagt Daniele Schillaci, CEO von Brembo. *cer*



„Keine Notwendigkeit für Preiserhöhungen“



Die hohen Kraftstoffpreise beschäftigen derzeit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Für viele Autofahrer stellt sich die Frage, welche Mobilitätsformen überhaupt noch bezahlbar bleiben. Inwieweit kann EnBW die Ladepreise trotz Spannungen auf dem Energiemarkt stabil halten?

Die EnBW betreibt alle ihre Ladepunkte mit 100 Prozent Ökostrom. Für die nächsten Monate sehen wir trotz der nach wie vor dynamischen Situation im Nahen Osten überhaupt keine Notwendigkeit für Preiserhöhungen. Unsere Tarife bleiben also stabil, was heißt, dass Vielfahrer bei uns schon ab 39 Cent pro Kilowattstunde bei 11,99 Euro monatlicher Grundgebühr laden können.

Was wird sich denn in den kommenden Jahren an der Schnelllade-Infrastruktur verändern?

Ich komme gerade aus China und habe dort Fahrzeuge sehen können, die mit sogenannten 15c-Batteriezellen in vier Minuten von 10 auf 80 Prozent laden können. Auf solche Ladeleistungen müssen wir uns mittelfristig auch im deutschen Markt einstellen. Ich gehe davon aus, dass die heute 400 kW starken Lader in fünf Jahren so reichlich an der Straße stehen wie einst die 50-kW-Säulen. Doch wir müssen die Infrastruktur weiter an die performanteren Autos anpassen und immer stärkere HPC-Säulen aufstellen.

Werden die existierenden Standorte dafür umgebaut, oder werden nur neue Ladeparks mit stärkeren Ladern ausgerüstet?

Natürlich werden ganz neue Ladeparks auch von mehr Ladeleistung profitieren. Aber unsere ersten Ladepunkte sind bereits zehn Jahre alt und sollen peu à peu umgerüstet werden. Bei der

Seit dem 1. Januar 2026 ist **Martin Roemheld** der neue Chef von EnBW mobility+ – dem Ladenetzwerk eines der größten Energieversorgungsunternehmen in Deutschland. Im Interview spricht er über das Elektromobilitäts-Geschäft und die Pläne für das Schnellladenetz der Karlsruher.

Planung unterscheiden wir drei Anwendungsfälle: Das leistungsstarke Netz an Autobahnen profitiert schon heute von den stärksten Säulen mit bis zu 400 kW. Dann gibt es das sogenannte Retail-Netz, also Ladesäulen an Supermärkten oder Baumärkten. Mit 150 oder 200 kW können die meisten Ladevorgänge damit innerhalb eines Einkaufs abgeschlossen werden. Hinzu werden in Zukunft mehr und mehr City-Hubs kommen, die vor allem Kunden ohne eigene Lademöglichkeit helfen sollen, ihr Auto schnell und günstig aufzuladen. Diese Stationen werden, wie Ladeparks an Autobahnen, die jeweils stärksten Lader bekommen.

Bisher setzen Sie bevorzugt auf die Ladesäulen vom Südtiroler Hersteller Alpi-tronic. Kürzlich wurde ein großer Rahmenvertrag mit dem chinesischen Hersteller XCharge geschlossen. Welche Vorteile versprechen Sie sich davon?

Mit dieser Partnerschaft erweitert die EnBW ihre Lieferantenbasis. Dadurch sichern wir die Qualität unseres Schnellladenetzes langfristig und stärken gleichzeitig unsere Resilienz. Wir haben die Produkte von XCharge auf Herz und Nieren getestet und sind sehr zufrieden mit der Performance, der Qualität – und vor allem auch der Sicherheit – besonders hier gelten strenge Anforderungen. So erfolgt die Datenspeicherung in den Systemen der EnBW, auf die XCharge keinen Zugriff hat. Und als nach der europäischen NIS-2-Richtlinie eingestufte „besonders wichtige Einrichtung“ erfüllen wir die definierten Pflichten bei IT und Betriebssicherheit.

Wann werden sich Ihre Investitionen in den Netzausbau auszahlen? Und wie stark beeinflussen die volatilen Strompreise Ihre langfristige Kalkulation?

Das angekündigte Investitionsprogramm steht – mindestens bis 2030. Wir gehen weiter in Vorleistung und möchten auch künftig rund 20 Prozent der benötigten Schnellladepunkte in Deutschland zur Verfügung stellen. Die Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur wächst, aber perspektivisch müssen mehr Elektroautos auf die Straße kommen, damit die Auslastung klettert. Nur so kann sich der enorme Investitionsaufwand rechnen – ganz unabhängig vom Strompreis.

Das Thema Kabeldiebstahl gewinnt an Brisanz. Wie begegnen Sie dieser Form der Kriminalität?

Die Zahl der Vorfälle ist seit Sommer 2025 deutlich gestiegen. Stand Ende April 2026 wurden mehr als 1400 Kabel an über 200 Standorten gestohlen, der Schaden liegt im mittleren einstelligen Millionenbereich. Besonders betroffen sind einzelne Regionen in NRW, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Der Materialwert des Kupfers liegt pro Kabel nur bei etwa 15 bis 30 Euro und ist wirtschaftlich wenig relevant, verursacht aber hohe Folge- und Reparaturkosten.

Welche Herausforderungen gibt es noch beim Infrastruktur-Ausbau?

Regionale Genehmigungen und vor allem der technische Anschluss ans Stromnetz können in Deutschland viele Monate dauern. Da sind viele Nachbarländer deutlich schneller als wir.

Gibt es auch Aspekte, die hierzulande besser funktionieren als anderswo?

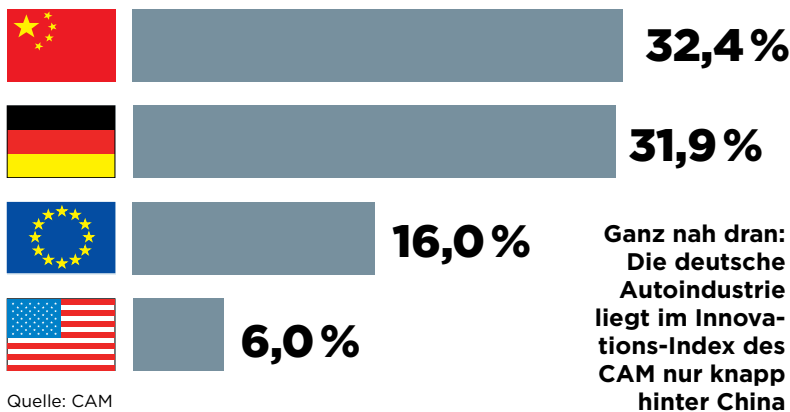
Ja, beim Ladekarten- oder App-Roaming sind wir viel besser aufgestellt. Damit ist die Planbarkeit garantiert.



Neuer Säulenlieferant: XCharge steuert HPC-Lader bei

Innovations-Ranking: Deutschland wieder fast gleichauf mit China

Die deutschen Automobilhersteller haben bei der Elektromobilität den Rückstand auf China nahezu wettgemacht. Wie eine aktuelle Auswertung des Center of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach (NRW) zeigt, steigerten die heimischen Autobauer ihre Innovationskraft im Jahr 2025 massiv. Mit einem Anteil von 31,9 Prozent an der globalen Elektro-Innovationsstärke liegen sie nun fast gleichauf mit der chinesischen Konkurrenz (32,4 Prozent). Das ist eine deutliche Trendwende: In den Vorjahren dominierte China mit über 40 Prozent, während Deutschland bei nur gut 20 Prozent lag. Treiber dieser Aufholjagd sind Volkswagen, BMW und Mercedes-Benz. Sie verzeichnen weltweit aktuell die höchste Innovationskraft bei Vorserienmodellen, die 2026 auf den Markt kommen. CAM-Direktor und Studienleiter Stefan Bratzel sieht die Branche entsprechend auf Kurs: Deutschland hole bei der E-Mobilität massiv auf. Mit Blick auf die künftige Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Industrie im Elektro-Segment zeigte er sich „optimistisch“. cbe



Fragile Batterieproduktion

Es hapert nicht an der Nachfrage nach Elektroautos, sondern an den Möglichkeiten, die die industrielle Umsetzung betreffen. Die Unternehmensberatung McKinsey zeigt in einer aktuellen Analyse auf, dass der Aufbau einer wettbewerbsfähigen Batteriezell-Produktion im Westen zur entscheidenden Herausforderung wird. Der Bedarf ist riesig: Die Nachfrage nach Lithium-Ionen-Batterien soll laut Schätzungen weltweit von circa 1 TWh (2024) auf 4,2 TWh bis 2030 und bis zu 6,8 TWh bis 2035 anwachsen. Das Konzept der Berater: Anstatt auf reine Subventionen auf „Incentive Pricing“ setzen. Ziel dieser Strategie ist es, Investitionen über verlässliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen anzuregen, zum Beispiel über garantierte Abnahmemengen, Mindestpreise oder kombinierte Modelle aus staatlicher Unterstützung und marktbasierter Absicherung. Wie fragil das Thema Zellproduktion ist, zeigt auch ein Bericht von T&E, Europas Dachverband für sauberen Verkehr und Energie. Er warnt davor, die EU-Flottengrenzwerte für Pkw abzuschwächen – dies könnte Batteriefabriken in der Größe von Skelleftea, dem Werk des 2025 insolvent gegangenen schwedischen Unternehmens Northvolt, gefährden. Laut dem von T&E ermittelten Szenario könnte die europäische Produktion von E-Autos 2030 im Vergleich zu aktuellen Prognosen um die Hälfte einbrechen. Dann müsste die EU zusätzlich 50 Milliarden Euro für Ölimporte ausgeben. awe



Michael Pfeiffer

Meinung

Jetzt brauchen wir die Europa-Zelle

Gerade zur rechten Zeit glänzen die deutschen Autobauer mit zukunftsweisenden und konkurrenzfähigen neuen Autos. VW und die Premiummarken haben offensichtlich aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt, stellen sich technologieoffen auf, bieten aber nun auch im BEV-Bereich Spitzentechnologie. Das freut mich und sollte uns mit Stolz erfüllen. Irgendwann wird es auch die letzte Online-Redaktion der Massenmedien erreichen, die immer gerne auf die heimischen Autobauer einprügeln. Aus meiner Sicht gilt es nun, **die nächste große Herausforderung** zu meistern. Europa braucht eine relevante eigene Batteriezell-Produktion. Wir sind viel zu abhängig von den Lieferanten aus Fernost, viel zu abhängig von Rohstoffquellen auf anderen Kontinenten. Hier gilt es, eine kluge europäische Industriepolitik zu fahren, aber auch einen Schulterschluss der wichtigen europäischen Konzerne herbeizuführen. Die große derzeitige Abhängigkeit führt letztendlich zu einer **schlechten Verhandlungsposition** bei den Zulieferern, die dann die Preise der BEV diktieren können. Und natürlich auch die Lieferfähigkeit. Wäre es nicht auch eine Überlegung für die großen Zulieferer-Konzerne wie Bosch, in die Zellproduktion einzusteigen? Es war für mich eh ein riesiger strategischer Fehler, das vor Jahren schlicht abzulehnen und so auf das entscheidende Geschäft zu verzichten. 40 Prozent der Wertschöpfung eines BEV stecken in der Batterie. Also bitte, liebe EU, sorgt dafür, dass die Wertschöpfung der Autoindustrie in Europa bleiben kann. Alles andere wird zu einer Deindustrialisierung mit Massenarbeitslosigkeit führen. Der Schulterschluss von Autobauern, Zulieferern und Politik ist gefragt. Bauen wir gemeinsam die **Europa-Zelle. Jetzt!**

Fotos: Bernd Meissner, EnBW, Arturo Rivas

Top 50 Modelle

	Modell	April 2026	+/- (%) Vorjahr	Jan.-April 2026	+/- (%) Vorjahr
1	VW Golf	7341	+7,0	29 325	+1,6
2	VW T-Roc	5179	-12,8	19 237	-23,5
3	VW Tiguan	4922	-20,3	19 189	-21,4
4	BMW X1	4777	+7,0	15 395	+8,2
5	Opel Corsa	4406	+2,6	16 070	+16,6
6	Skoda Octavia	4048	+13,3	16 226	+6,3
7	BMW X3	3832	+106,9	13 023	+97,9
8	Mercedes GLC	3813	+36,8	13 449	+13,1
9	VW ID.3	3518	+17,7	11 676	+27,4
10	Mini	3441	+23,7	12 575	+32,6
11	Mercedes CLA	3393	+177,2	11 548	+164,2
12	VW Passat	3379	-16,1	13 171	-20,5
13	Skoda Elroq	3342	+39,1	13 741	+222,0
14	Audi A6	3176	-16,5	13 476	+17,1
15	VW Transporter	3090	+5,9	12 340	+11,6
16	Skoda Kodiaq	2793	+9,3	10 585	+14,4
17	Skoda Enyaq	2790	+53,8	10 332	+12,2
18	VW T-Cross	2769	+1,8	9762	+2,3
19	Hyundai Tucson	2556	+49,4	9693	+64,3
20	VW ID.7	2541	-18,9	10 458	-16,1
21	VW Tayron	2499	-2,4	10 927	+110,6
22	BMW Fünfer	2458	-24,9	10 347	-14,4
23	Seat/Cupra Leon	2406	-26,6	9788	-29,2
24	Audi A5	2404	+49,0	9807	+32,9
25	Mercedes E-Klasse	2401	-13,0	8656	-18,7
26	Toyota Yaris	2255	+8,2	7485	-7,3
27	Audi A1	2245	+160,7	4755	+20,7
28	Skoda Karoq	2243	+1,3	9457	+13,9
29	Opel Astra	2202	-41,6	8984	-14,1
30	BMW Dreier	2194	-29,1	8697	-16,7
31	VW Polo	2135	-3,6	8882	+1,0
32	Opel Grandland	2075	+146,4	7935	+103,7
33	BMW Vierer	2073	-11,4	7162	-8,5
34	VW ID.4, ID.5	2064	-21,5	7232	-30,5
35	BMW Einser	2014	-5,4	7369	+5,6
36	Skoda Kamiq	2010	+0,3	6839	-4,5
37	Tesla Model Y	1968	+208,0	11 268	+176,1
38	Mercedes C-Klasse	1936	-28,3	7119	-21,5
39	Citroën C3	1911	+5,4	7458	+62,5
40	Opel Mokka	1841	+0,9	6680	+14,4
41	Audi A3	1829	-25,2	8648	-11,2
42	Mercedes GLA	1828	+10,3	6933	-0,6
43	Skoda Fabia	1824	-17,3	7681	-5,2
44	Audi Q2	1770	+103,0	6496	+72,5
45	Dacia Sandero	1757	-11,7	6592	-28,9
46	BMW Zweier	1734	+20,9	6473	+17,2
47	VW Caddy	1709	-3,9	6524	-5,8
48	Seat/Cupra Ateca	1662	+40,6	7498	+51,4
49	Skoda Superb	1661	+12,5	6867	+33,0
50	Audi Q5	1660	+84,6	5685	+2,5

Quelle: KBA, April 2026

249163¹⁾

Pkw-Zulassungen

+2,7%²⁾

CO₂-Ausstoß

97,6 g/km¹⁾

-10,7%²⁾

Gebrauchtwagen-Besitzumschreibungen

555152¹⁾

-2,8%²⁾

Anteile bei Neuzulassungen¹⁾

gewerblich 64,6%
privat 35,4%

Anteile bei Antriebsarten¹⁾

BEV 25,8%
HEV (Benzin) 22,6%
Benzin 21,4%
Diesel 13,0%
PHEV 11,1%
5,4% HEV (Diesel)

HEV: nicht extern aufladbarer Hybrid
BEV: batterieelektrischer Antrieb
PHEV: Plug-in-Hybrid

Anteil Importmarken

46,3%¹⁾

Davon aus

Tschechien 8,5%
Frankreich 6,3%
Japan 6,1%
Südkorea 5,9%
Spanien 4,7%
China 4,4%
Italien 2,7%
Rumänien 2,2%
Großbritannien 2,1%
Schweden 1,7%
USA 1,6%

¹⁾ April 2026; ²⁾ im Vergleich zu 2025, Werte gerundet

Neuzulassungen nach Marken

		April 2026	+/- (%) Vorjahr	Jan.-April 2026	+/- (%) Vorjahr
1	VW	46 101 (18,5)	-6,7	177 113 (18,7)	-5,7
2	Mercedes	23 291 (9,3)	+4,9	82 386 (8,7)	-0,5
3	BMW	22 435 (9,0)	-0,5	80 982 (8,5)	+5,6
4	Skoda	21 192 (8,5)	+12,2	83 630 (8,8)	+21,2
5	Audi	18 451 (7,4)	+19,0	70 037 (7,4)	+10,0
6	Opel	12 241 (4,9)	+6,6	45 805 (4,8)	+28,5
7	Seat/Cupra	11 771 (4,7)	-13,9	49 214 (5,2)	-14,4
8	Hyundai/Genesis	8738 (3,5)	+6,1	32 444 (3,4)	+13,5
9	Ford	7768 (3,1)	-18,5	31 673 (3,3)	-10,4
10	Fiat	6127 (2,5)	-9,9	23 158 (2,4)	+35,5
11	Kia	5656 (2,3)	-6,0	20 032 (2,1)	+0,7
12	Toyota	5512 (2,2)	-11,2	21 218 (2,2)	-13,9
13	Renault	5450 (2,2)	+28,7	18 842 (2,0)	+3,9
14	Dacia	5409 (2,2)	+5,6	19 179 (2,0)	-15,1
15	Peugeot	5358 (2,2)	+2,8	20 786 (2,2)	+0,1
16	BYD	4705 (1,9)	+200,4	13 825 (1,5)	+395,3
17	Citroën	4634 (1,9)	+0,7	17 689 (1,9)	+8,8
18	Volvo	3893 (1,6)	-25,0	16 494 (1,7)	-23,0
19	Mazda	3538 (1,4)	+16,8	16 368 (1,7)	+19,9
20	Mini	3441 (1,4)	+23,7	12 575 (1,3)	+32,6
21	Tesla	3149 (1,3)	+255,8	15 978 (1,7)	+174,5
22	MG	2827 (1,1)	+61,8	9004 (0,9)	+24,3
23	Nissan	2372 (1,0)	-15,3	11 450 (1,2)	-6,0
24	Porsche	2330 (0,9)	-26,1	10 690 (1,1)	-3,8
25	Land Rover	1555 (0,6)	+12,0	5356 (0,6)	+13,4
26	Suzuki	1490 (0,6)	-28,5	7680 (0,8)	-6,1
27	Leapmotor	1355 (0,5)	+331,5	4523 (0,5)	+358,3
28	Smart	972 (0,4)	+260,0	2489 (0,3)	+94,3
29	Jeep	926 (0,4)	-5,8	3769 (0,4)	-12,4
30	Mitsubishi	908 (0,4)	-50,4	3965 (0,4)	-42,9
31	Honda	732 (0,3)	+15,5	2924 (0,3)	+11,6
32	Xpeng	595 (0,2)	+187,4	1802 (0,2)	+182,0
33	Alfa Romeo	349 (0,1)	-47,1	1701 (0,2)	-34,4
34	Lexus	323 (0,1)	-30,4	1117 (0,1)	-27,7
35	Subaru	301 (0,1)	-10,7	1096 (0,1)	-22,7
36	KGM	264 (0,1)	+79,6	904 (0,1)	-5,2
37	Polestar	250 (0,1)	-17,5	1534 (0,2)	+32,5
38	DS	192 (0,1)	-12,3	647 (0,1)	-52,6
39	Ferrari	185 (0,1)	+2,2	606 (0,1)	-5,3
40	GWM	171 (0,1)	+28,6	501 (0,1)	-29,1
41	Alpine	132 (0,1)	+34,7	498 (0,1)	+101,6
42	Lynk & Co	128 (0,1)	+611,1	392	+625,9
43	Lamborghini	118	-	456	-6,6
44	Jaecoo	112	-	122	-
45	Aston Martin	70	-	212	-
46	Maserati	57	-40,6	164	-33,1
47	Bentley	43	+2,4	167	-18,9
48	Geely	35	-	35	-
49	Ineos	28	-20,0	114	-5,0
	Rolls-Royce	28	+27,3	103	-16,3
51	Lucid	21	+250,0	56	+36,6
52	Lotus	20	-25,9	98	-21,6
	Vinfast	20	+66,7	81	+20,9
54	Togg	18	-	113	-
	Zeekr	18	-	48	-
56	Morgan	13	+62,5	35	+29,6
57	Omoda	12	-	13	-
58	Lada	8	-	10	-
59	Deepal	7	-	28	-
60	Cadillac	6	-33,3	24	-35,1
insgesamt		249163 100,0	+2,7	948567 100,0	+4,5

In Klammern: Marktanteile in Prozent

Top 10 Elektroautos (BEV)

	Modell	April 2026	+/- (%) Vorjahr	Januar-April 2026	+/- (%) Vorjahr
1	VW ID.3	3518	+17,7	11 676	+27,4
2	Skoda Elroq	3341	+39,1	13 740	+222,0
3	Skoda Enyaq	2790	+53,8	10 331	+12,2
4	VW ID.7	2541	-18,9	10 458	-16,1
5	BMW iX1	2421	+61,7	5796	+35,0
6	Mercedes CLA EQ	2385	-	7337	-
7	VW ID.4, ID.5	2064	-21,5	7232	-30,5
8	Tesla Model Y	1968	+208,0	11 268	+176,1
9	Hyundai Inster	1520	+45,7	4447	+63,3
10	Audi A6 e-tron	1510	+6,3	6509	+97,2
insgesamt		64 350	+41,3	223 980	+41,3

Über ein Viertel vollelektrisch

Die Neuzulassungen legen gegenüber dem Vorjahresmonat insgesamt um 2,7 Prozent zu – bei den elektrischen Modellen (BEV) fällt das Plus mit 41,3 Prozent sehr viel größer aus. Die 64 350 neuen BEV stehen für 25,8 Prozent Marktanteil; damit erobern sie erstmals Platz eins unter den Antriebsarten, vor den nicht extern aufladbaren Benzin-Hybriden (22,6 Prozent). Meistzugelassener BEV im April ist der VW ID.3 vor dem Skoda Elroq. Der Tesla Model Y, Shootingstar des Vormonats, rückt von Platz eins auf acht. Bei den Gesamtzulassungen stehen im April Mercedes und BMW erstmals in diesem Jahr vor Skoda. *Peter Wolkenstein*

Daimler Truck: Umzug in Argentinien



Daimler-Truck-
Lkw und -Busse
jetzt aus Zárate

Daimler Truck hat im argentinischen Zárate ein neues Werk eröffnet. Das Zárate Industrial Center übernimmt die Produktion von Mercedes-Benz-Lkw-Modellen und Bus-Fahrgestellen vom

bisherigen Standort in Virrey del Pino. Zum über 20 Hektar großen Komplex gehören ein Ersatzteil- und Komponenten-Logistikzentrum sowie Argentiniens erstes Werk für die Aufarbeitung

gebrauchter Lkw- und Bus-Ersatzteile. Achim Puchert, CEO Mercedes-Benz Trucks: „Die Eröffnung unseres neuen Werks markiert ein wichtiges Kapitel für Mercedes-Benz Trucks in Argentinien.“ Die Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Camiones y Buses hat dazu eine Gesamtsumme von 110 Millionen US-Dollar investiert. In Zárate gebaut werden die Lkw-Modellreihen Atego und Accelo sowie Busfahrgestelle mit Front- und Heckmotor. Der Standort in Hafennähe und direkt an der Ruta 9 ist mit Bedacht gewählt, denn „in Argentinien sind Busse weit mehr als ein Verkehrsmittel, sie sind Teil des alltäglichen Lebens“, erläutert Till Oberwörder, CEO Daimler Buses.

Die Geschäfte laufen gut: 2025 hielt Mercedes-Benz Camiones y Buses die Marktführerschaft in Argentinien mit Anteilen von 33,4 Prozent bei Lkw und 61,3 Prozent bei Bussen. In diesem Jahr feiert die Landesgesellschaft zudem ein Jubiläum: Vor 75 Jahren wurde das Werk in Virrey del Pino als erster Produktionsstandort der Marke außerhalb Deutschlands eröffnet. Der LO 3500 war seinerzeit der erste in Argentinien gebaute Lkw und gleichzeitig die Plattform für den ersten Bus am Markt. *awe*

VW-Fahrer laden für 39 Cent

We Charge City heißt ein neuer Ladetarif, mit dem VW ab Oktober die Markteinführung des ID. Polo begleitet. An circa 150 000 Wechselstrom-Säulen am Straßenrand in Deutschland (11/22 kW) soll die Kilowattstunde einheitlich 39 Cent kosten; Schnellladesäulen sind nicht eingeschlossen. Hinter dem Tarif steht Elli – die Energie- und Mobilitätstochter des VW-Konzerns bietet Zugang zu über einer Million Ladepunkten in Europa.

Mit der neuen Strom-Initiative wendet sich VW vor allem an Stadtbewohner und Pendler, die zu Hause keine Lademöglichkeit haben. Elli-CEO Giovanni Palazzo erklärt, man wolle mit einem festen Preis Transparenz schaffen und den Tarifdschungel lichten. We Charge City wird zunächst nur für Fahrer des neuen ID. Polo angeboten; ob der Tarif später auf weitere elektrische Modelle ausgerollt wird, verrät VW noch nicht. Details wie eventuelle

Grundgebühren, Blockiergebühren oder Vertragslaufzeiten sind ebenfalls noch nicht bekannt. Derzeit kostet öffentlicher AC-Ladestrom in Deutschland zwischen 39 und 59 Cent pro Kilowattstunde. *ko*



Fotos: Daimler Truck AG, Volkswagen AG, Starcar

Starcars Zukunft

Das Bundeskartellamt hat entschieden: Der Autovermieter Sixt darf die Markenrechte am insolventen Anbieter Starcar übernehmen. Wie die Marke künftig genutzt werden soll, sei „aktuell Gegenstand interner Beratungen“, so ein Sixt-Unternehmenssprecher gegenüber *auto motor und sport*. Starcar hatte seinen Betrieb zum 31. Dezember 2025 einstellen müssen. Die Autovermieter City-Car (Foto) und Arndt haben frühere Starcar-Standorte übernommen und führen sie unter ihren Namen weiter. *cma*



VON DER ÖLQUELLE ZUR ZAPFSÄULE SO ENTSTEHEN KRAFTSTOFFE

Trotz Spritpreisbremse bleiben Kraftstoffe teuer. Vor allem Dieselfahrer kämpfen mit heftigen Preiserhöhungen – die auch an den **HERSTELLUNGSPROZESSEN IN DEN RAFFINERIEN** liegen. Wir erklären die Hintergründe.

Fotos: Adobe Stock, Aral, Getty Images



Raffinerie mit mehreren Destillationstürmen: Hier wird das Rohöl durch Erhitzen in seine Bestandteile zerlegt

Der Tankvorgang an sich ist alles andere als komplex: Zapfpistole für Diesel oder Super auswählen, einfüllen, fertig. Hinter dem Sprit liegt jedoch ein langer Weg – und eine Raffinerie als Großküche, in der aus einem Millionen Jahre alten Naturgemisch genormte Kraftstoffe entstehen.

Am Anfang steht Rohöl, gefördert an Land oder auf See. Nach der Boh-

rung werden Wasser, Salze und Begleitgase grob abgetrennt, dann geht es per Pipeline, Schiff oder Bahn zur Raffinerie. Wichtig dabei: Rohöl ist nicht gleich Rohöl. Leichte Sorten enthalten mehr Anteile, aus denen sich relativ einfach Benzin herstellen lässt, schwere Sorten bringen mehr zähe Inhaltsstoffe mit. Das beeinflusst, wie viel Benzin und Diesel am Ende entstehen kann.

Trennung per Temperatur

In der Raffinerie entscheidet vor allem die Temperatur. Rohöl wird in einem Ofen auf rund 350 bis 370 Grad erhitzt und in eine hohe Destillationskolonne geleitet – das zentrale „Raffinerie-Herz“. Unten ist es heiß, nach oben wird es kühler. Die leichteren Bestandteile steigen weiter nach oben und kondensieren erst in kühleren Bereichen, schwerere



In Phasen hoher Heizöl-Nachfrage kann der Preis für Diesel über den von Benzin klettern

kondensieren früher. So wird Rohöl in Fraktionen (Schnitte) getrennt, also in Gruppen mit ähnlichen Siedepunkten. Ganz oben fallen Gase an, aus denen unter anderem LPG wird (Flüssiggas wie Propan oder Butan). Darunter, ungefähr bis etwa 200 Grad, liegt Naphtha – der wichtigste Grundbaustein für Benzin, aber noch kein fertiges Super.

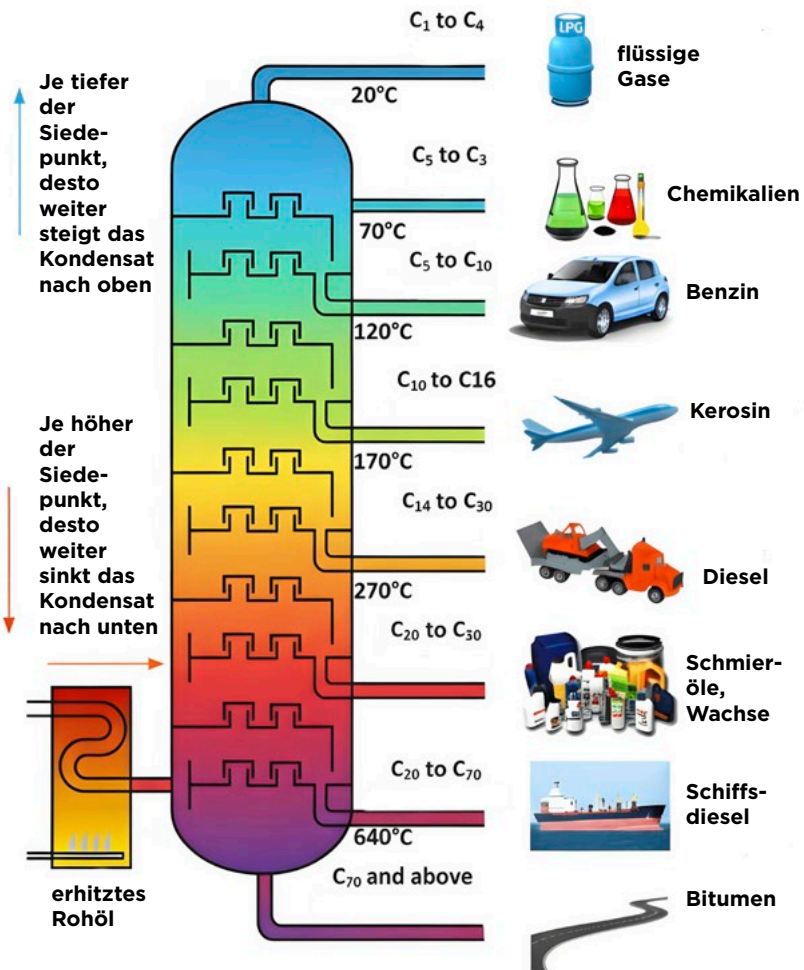
In einem benachbarten Bereich wird Kerosin abgezogen. Besonders relevant ist das Gasöl, das typischerweise im mittleren bis unteren Bereich der Kolonne anfällt (grob ab 200 Grad aufwärts): Es ist der zentrale Vorläufer für Diesel und Heizöl. Was unten übrig bleibt, sind schwere Rückstände, die oft in einer weiteren Stufe bei Temperaturen von über 600 Grad nochmals getrennt werden, um auch daraus noch verwertbare Anteile wie Bitumen zu gewinnen.

Mit der Trennung allein ist es jedoch nicht getan: Benzin und Diesel müssen heute extrem strenge Normen erfüllen. Benzin braucht eine hohe Oktanzahl (Klopffestigkeit). Diese entsteht erst durch weitere Prozesse, etwa im Reformer, der Naphtha chemisch so umbaut, dass klopffestere Komponenten entstehen.

Diesel wiederum sollte sich gut selbst entzünden (Cetanzahl) und im Winter kältefest bleiben. Bei beiden gilt: Schwefel muss raus, das erledigen Hydrotreating-Anlagen mit Wasserstoff. Am Ende werden viele Teilströme im sogenannten Blending so gemischt, dass aus den Raffinerie-Bausteinen ein Kraftstoff „nach Rezept“ wird – inklusive Additiven und je nach Vorgabe auch Biokomponenten wie Ethanol bei Benzin oder Biodiesel bei Diesel. Super E5 darf beispielsweise bis zu fünf Prozent Bioethanol enthalten, E10 bis zu zehn Prozent.

INFO

So arbeitet eine Raffinerie



Das Rohöl wird zunächst erhitzt, wodurch ein Großteil verdampft und in den Destillierturm strömt. Darin herrscht ein Temperaturgefälle, wobei es nach oben hin kälter wird. Die aufsteigenden Dämpfe kühlen ab, dadurch kondensieren die enthaltenen Bestandteile entsprechend ihren spezifischen Siedepunkten auf unterschiedlichen Höhen. Dort werden sie flüssig gesammelt und seitlich abgeleitet.

Wann Diesel teurer wird

Warum Diesel trotz geringerer Steuerlast teurer sein kann als Benzin, hat weniger mit Trickereien an der Tankstelle zu tun als mit Physik, Anlagenkapazitäten und Nachfrage. Denn aus Rohöl fällt nicht beliebig viel von allem an – die Grundverteilung der Fraktionen ist durch Rohöltyp und Technik vorgegeben.

Raffinerien können das Verhältnis mit Crackern und Hydrocrackern zwar verschieben, aber nicht grenzenlos und nicht ohne Kosten. Wenn die Diesel-Nachfrage hoch ist, weil etwa die Transportbranche hohen Bedarf hat und gleichzeitig auch noch Heizöl saisonal zieht, konkurrieren dieselnahe Fraktionen miteinander. Kommen dann noch Engpässe in Raffinerien oder bei Importen hinzu, wird Diesel schneller knapp. Der Preis kann dann über den von Superbenzin steigen – auch wenn Steuern und Abgaben einen wesentlichen Einfluss auf die Preise haben.

Beim Blick auf die Kraftstoffproduktion darf zudem nicht vergessen werden, welchen Preis die Umwelt für die Ölwirtschaft bezahlt: Bei der Förderung und beim Transport, aber vor allem bei der Verbrennung entstehen erhebliche CO₂-Emissionen – mit allen bekannten Folgen fürs Klima. Tanker- oder Pipeline-Unglücke führen darüber hinaus vor Augen, wie schnell Öl Meere und Küstenregionen verschmutzen kann.

Text: Dirk Gulde

TOP

FAHRSCHULE

2026

auto
motor
sport

Ausgabe 12/2026

In Kooperation mit SANTISQUEST

LEICHTER ZUM FÜHRERSCHEIN

Das Ziel ist klar: Die Fahrausbildung in Deutschland soll günstiger und stärker digitalisiert werden – bei gleichbleibenden Sicherheitsstandards. Der nun vorliegende Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums geht dabei teilweise deutlich weiter als Minister Schnieders Acht-Punkte-Plan vom Februar 2026.

Die wohl größte Änderung betrifft den theoretischen Unterricht: Künftig sollen Fahrschulen selbst entscheiden können, ob sie den Unterricht in Präsenz, vollständig online oder als Mischform anbieten. Eine gesetzliche Präsenzpflcht würde entfallen. Erstmals wären auch sogenannte asynchrone Formate ausdrücklich zulässig. Fahrschüler könnten theoretische Inhalte teilweise zeitlich flexibel abrufen. Zusätzlich

sollen zahlreiche bisherige Vorgaben für Unterrichtsräume gestrichen werden, das betrifft unter anderem Anforderungen an Raumgrößen oder Ausstattung. Künftig sollen lediglich allgemeine Vorgaben der Arbeitsstättenverordnung gelten. Auch konkrete gesetzliche Vorschriften zu Lehrmitteln sollen entfallen.

Flexiblere Ausbildung

Der bisherige Fragenkatalog mit mehr als 1100 Fragen soll stark reduziert werden. Vorgesehen ist laut den Eckpunkten eine Kürzung auf rund 840 Fragen. Gleichzeitig soll das heutige Punktesystem entfallen – bisher werden Fragen je nach Schwierigkeit unterschiedlich gewichtet. Künftig soll jede Frage gleich zählen. Sicherheitsrelevante Fragen dürfen allerdings weiterhin nicht falsch beant-

wortet werden. Das Ministerium begründet die Änderungen mit einer sprachlichen und inhaltlichen Überarbeitung des Fragenkatalogs sowie einer stärkeren Orientierung an europäischen Mindestvorgaben.

Auch bei der praktischen Ausbildung sieht der Entwurf grundlegende Änderungen vor. Besonders auffällig ist die Neuregelung der bisherigen Sonderfahrten. Bislang sind zwölf Pflichtfahrten vorgeschrieben, sie teilen sich in Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten auf. Diese feste Anzahl soll es künftig nicht mehr geben. Stattdessen müssen entsprechende Fahrten zwar weiterhin stattfinden, ihr Umfang richtet sich aber nach dem individuellen Ausbildungsstand des Fahrschülers. Praktisch würde damit ein deutlich flexibleres Ausbildungssystem entstehen.



Der erste Entwurf zur Reform der Führerscheinausbildung liegt vor. Geplant sind **ÄNDERUNGEN** bei Theorieunterricht, Fahrstunden, Simulatoren und Prüfungen. Die Vorschläge im Überblick.

Fotos: Getty Images, privat

Der Referentenentwurf sieht zudem erstmals eine umfassende rechtliche Grundlage für Fahrsimulatoren vor. Sie sollen in Zukunft grundsätzlich in allen Fahrerlaubnisklassen eingesetzt werden dürfen. Und: Während der Simulator-Ausbildung muss nicht zwingend ein Fahrlehrer anwesend sein. Die Simulationen sind allerdings an bestimmte Anforderungen geknüpft. Laut dem Papier müssen sie unterschiedliche Verkehrssituationen realitätsnah darstellen können. Ausgenommen davon bleiben die besonderen Ausbildungsfahrten: Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten dürfen weiterhin nicht im Simulator stattfinden.

Auch die Schulung der sogenannten Schaltkompetenz soll vereinfacht werden. Bisher sind dafür zehn Fahrstunden mit Schaltwagen vorgese-

Erfahrungen aus der Praxis

Wie nehmen Jugendliche die Fahrausbildung wahr? Wir haben mit drei jungen Führerschein-Absolventen über ihre Eindrücke in der Fahrschule und die erste Zeit im Straßenverkehr gesprochen.

Während die Eindrücke aus der praktischen Ausbildung überwiegen und vor allem die Interaktion mit den Fahrlehrern unter den Jugendlichen heiß diskutiert wird, kommen die Theorie und insbesondere die Prüfungsvorbereitung per App überwiegend gut weg. „Ich fand die Theorie nicht schwer, aber ich habe auch viel gelernt und auf dem Weg zur Schule in der Bahn pro Tag 100 Fragen beantwortet“, berichtet Anja, die Auto- und Motorradausbildung kombiniert hat und so einige Hundert Euro sparen konnte. Auch Fabian lobt seine Fahrschul-App: „Die ist trotz der vielen Fragen gut aufgebaut und ermöglicht flexibles Lernen.“

Teils weniger flexibel gerät die Abstimmung bezüglich der Fahrstunden: „Manche Fahrlehrer sind nur schwer



Anja, 19: „Manchmal dauert es Wochen bis zum nächsten Termin“

zu erreichen, und manchmal dauert es drei Wochen, bis man einen Termin für die nächste Stunde bekommt“, kritisiert Anja. Eine Erfahrung, die auch Fabian und Kevin kennen, wobei sich alle darin einig sind, dass es stark vom Fahrlehrer abhängt: „Die Jüngeren sind oft lockerer und gesprächiger. Mein Fahrlehrer war gut erreichbar, die Terminvereinbarung ging schnell und unkompliziert per WhatsApp“, sagt Fabian.

Unabhängig von der Zahl der Fahrstunden sei der Führerschein aber viel zu teuer, stimmt das Trio wieder überein. Trotzdem solle man sich dadurch nicht unter Druck setzen lassen, rät Kevin: „Lasst euch nicht von anderen Fahrschülern stressen, was die Zahl der Fahrstunden angeht!“ Oft fühle es sich wie eine Wettbewerbs-



Kevin, 18: „Geht so oft wie möglich auf den Übungsplatz!“

situation an, obwohl die Voraussetzungen unter den Führerscheinanwärtern bekanntermaßen sehr unterschiedlich sein können. Sein Tipp: „Ich kann nur jedem ans Herz legen, am Anfang so oft wie möglich auf den Übungsplatz zu gehen. Dort holt man sich die Routine und das Selbstvertrauen, was die Technik angeht.“ Das gelte grundsätzlich für alle Führerscheinanwärter, aber besonders für diejenigen, die den Praxisanteil mit Schaltkompetenz oder komplett auf Schaltfahrzeugen absolvieren.

Fabian ergänzt eine weitere Erkenntnis seiner ersten Monate im Verkehr: Das Üben hört nach der praktischen Prüfung nicht auf! „Für mich war und ist es sehr wichtig, regelmäßig selbst zu fahren – egal ob mit oder ohne Begleitung und unter verschiedenen Bedingungen. Nach der Eingewöhnung haben mir vor allem die ersten längeren Alleinfahrten geholfen – auch wenn das für die Eltern manchmal schwer ist.“ Das können wir bestätigen. *cer*



Fabian, 18: „Nach der Prüfung weiter regelmäßig fahren“

Die Reform der Fahrausbildung sieht auch einen Versuch zum begleiteten Fahren noch vor der praktischen Prüfung vor



hen, in Zukunft sollen dafür sieben Stunden genügen. Ein erheblicher Teil dieser Ausbildung dürfte zudem im Simulator stattfinden. Der Entwurf erlaubt ausdrücklich, dass der überwiegende Teil der Schulung simuliert werden kann. Lediglich ein Teil der Ausbildung und die abschließende Überprüfungsfahrt müssen weiterhin auf öffentlichen Straßen erfolgen.

Die Fahrprüfung selbst soll ebenfalls verändert werden. Vorgesehen ist eine kürzere Mindestfahrzeit. Das Ministerium erhofft sich dadurch mehr Prüfungen pro Tag und kürzere Wartezeiten.

Fahren vor der Prüfung

Besonders weitreichend ist der geplante Modellversuch für „Fahrpraxis unter Anleitung“: Er würde erlauben, dass Fahrschüler schon vor der praktischen Prüfung mit privaten Begleitpersonen fahren dürfen. Voraussetzungen wären unter anderem eine bestandene Theorieprüfung sowie eine praktische Grundausbildung in der Fahrschule. Die Begleitpersonen müssten bestimmte Anforderungen erfüllen: mindestens sieben Jahre im Besitz der Klasse B, maximal ein Punkt in Flensburg, kein Fahrverbot in den letzten drei Jahren.

Nach der Veröffentlichung des Entwurfs, den Stellungnahmen von Verbänden und anderen Interessenvertretern sowie möglichen Modifikationen geht der Gesetzgebungsprozess weiter. Das Inkrafttreten der neuen Führerschein-Regeln ist für den 1. Januar 2017 geplant.

Text: Holger Wittich

So sind wir vorgegangen

In Kooperation mit dem QuantiQuest Institut hat auto motor und sport die besten Fahrschulen Deutschlands ermittelt. Worauf beruhen die Ergebnisse, und wie wurde die Studie durchgeführt?

Was bedeutet die Auszeichnung „auto motor und sport TOP Fahrschule 2026“?

Die Auflistung macht die Qualität der Fahrschulen in Deutschland sichtbar und dient als wichtige Orientierungshilfe bei der Wahl einer Fahrschule. Die Auswahl basiert auf einer KI-gestützten Analyse von rund 764 000 Kundenurteilen ausgewählter, relevanter Online-Portale und einer breiten Online-Umfrage unter den Fahrschulen.

Welche Fahrschulen werden empfohlen?

Die Gesamtliste der Fahrschulen wurde akribisch in Internetverzeichnissen und Unternehmensdatenbanken recherchiert. Prinzipiell konnte sich jede Fahrschule für eine Auszeichnung qualifizieren, sofern sie die Kriterien der Studie erfüllte. Durch die Teilnahme an der Online-Umfrage erhöhten die Betriebe die Chance, ausgezeichnet zu werden, da so sichergestellt wird, dass ihr Datensatz und alle Informationen zum Betrieb vollständig vorliegen.

Wer konnte an der Befragung teilnehmen?

Rund 5400 Fahrschulen wurden in der Umfrage unter anderem zum theoretischen und praktischen Unterricht, zur Aus- und Weiterbildung ihrer Fahrlehrer sowie zur Service-Qualität und zum Leistungsspektrum befragt. Außerdem wurden Öffnungszeiten und Kontaktwege abgefragt. Die Fahrschulen wurden per E-Mail angeschrieben sowie auf auto-motor-und-sport.de und Instagram zur Teilnahme aufgerufen. Die Umfrage fand im Zeitraum Ende Februar bis Ende März 2026 statt.

Wie ermitteln wir die TOP Fahrschulen?

Mittels eines trainierten Sprachmodells („Large Language Model“) wurden circa 764 000 Kundenurteile ausgewählt, besonders relevanter

Online-Portale nach 10 Kategorien analysiert, wobei der Schwerpunkt auf der Tonalität der Kundenurteile lag (positiv, neutral, negativ). Die Ergebnisse des Sprachmodells wurden durch gezieltes Prompt Engineering stetig von Fachspezialisten optimiert, um eine hohe Zuverlässigkeit sicherzustellen. Die Qualität der Resultate wurde kontinuierlich manuell überprüft und gewährleistet. Zudem wurden im Rahmen einer Online-Umfrage ausgewählte Informationen unter den Fahrschulen erhoben.

Welche Aspekte sind entscheidend?

Erhoben und ausgewertet wurden insbesondere die Ausbildungsqualität, in die die Gesamtzufriedenheit und die Weiterempfehlungsbereitschaft, die wahrgenommene fachliche Kompetenz sowie die Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrer einfließen. Weitere Kriterien waren die Service-Qualität, die Kommunikation und Erreichbarkeit, die Flexibilität bei der Terminvergabe und die Organisation der Fahrschule. Zudem gingen das Angebot neuer Lernmethoden und spezifische Angebote wie ein Fahrsimulator oder ein Spezialtraining für Prüfungsangst auf Basis der Umfragedaten in die Empfehlung mit ein. Schließlich wurde auch das Google-Rating der Fahrschulen in die Empfehlung miteinbezogen. In jeder Kategorie wurde ein Sentiment-Index ermittelt, der gewichtet in die Gesamtempfehlung einfließt. Mit 50 Prozent wurde die Ausbildungsqualität am höchsten gewichtet, während die Faktoren Service-Qualität und Preis mit je 15 Prozent sowie das Google-Rating mit 20 Prozent in die Empfehlung eingingen. Als Ergebnis erhielt jede Fahrschule eine Empfehlung auf einer Skala von 0 bis 100 („Score“, siehe Tabellen auf den Folgeseiten).

Mehr Tiefgang. Mehr Kante. Mehr Cash.

Alles an einem Ort

- + Bewegende *stern*-Geschichten
- + Faszinierende GEO-Reportagen
- + Kluge Finanztipps mit Capital

Jetzt *stern+*
für 1€ testen



TOP AUSBILDUNG

Sich ans Steuer setzen und einfach losfahren? Geht nur mit Führerschein, klar. Der Weg dorthin beginnt mit der **RICHTIGEN FAHRSCHULE**, die eine Ausbildung auf Top-Niveau bieten sollte. Wie und wo man sie findet, verraten die folgenden Seiten.

Auf den folgenden Seiten präsentieren wir eine Liste der 1000 TOP Fahrschulen in Deutschland, die sich durch Merkmale wie herausragende Ausbildungsqualität und erstklassigen Service auszeichnen. Nach welcher Methodik QuantiQuest die Studie im Auftrag von auto motor und sport durchgeführt hat, welche wichtigen Merkmale einer Fahrschule dabei beachtet wurden und mit welcher Gewichtung diese bei der Auswertung eingeflossen sind, beschreibt der Frage-Antwort-Kasten auf Seite 94. Um in die Liste zu kommen, mussten die Fahrschulen auf einer Skala von 0 bis 100 Punkten mindestens 96,3 Punkte erzielen. Anders gesagt: Unter den 1000 besten hat die Fahrschule mit dem niedrigsten Score 96,3 Punkte erzielt. Jeder der hier gelisteten Betriebe war also nah am „100-Punkte-Score“ dran.

Der Score der jeweiligen Fahrschule ist in der Tabelle durch die Spalte „Pkt.“ ausgewiesen. Damit Sie zudem schnell die besten Optionen in Ihrer Region finden, haben wir die Betriebe in der Übersicht nicht nach der Höhe des Scores, sondern nach ihrer Postleitzahl sortiert.

Außerdem sind die seitens der jeweiligen Fahrschule angebotenen Führerscheinklassen angegeben – gekennzeichnet mit einem Punktsymbol in der entsprechenden Tabellenspalte. Die gängigen Führerscheinklassen sind unterteilt in Klasse A (Motorrad), Klasse B (Pkw), Klasse C (Lkw), Klasse D (Bus) und Klasse T (große Traktoren). Die Klasse A ist in der Übersicht dann markiert, wenn mindestens eine Klasse darunter (A, A1, A2, AM) unterrichtet wird. In den meisten Fällen bieten die Fahrschulen aber alle Klassen dieser Überklasse an.

Wichtiger Hinweis: Bei den Lkw- und Busführerscheinen (C und D) gibt es hingegen häufiger Feinheiten. Manche der Fahrschulen bieten nur bestimmte Unterklassen wie C oder C1E, während andere alle Lkw-Klassen (C1, C1E, CE) sowie die Busführerscheine (D, DE) unterrichten. Diese Unterschiede sind in der Liste aus Platzgründen nicht vermerkt und müssen von Interessenten im Bedarfsfall bei den Fahrschulen erfragt werden.

Text: Sandro Vitale

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Uwes Fahrschule	01237 Dresden	96,7	x	x	x		
Schaltwerk24	01662 Meißen	97,6		x			
Fahrschule Bakondi	01689 Weinböhla	98,2	x	x			
Fahrschule Pommerening	02708 Löbau	97,5	x	x			
Fahrschule MP Company	02763 Zittau	98,5	x	x			
Fahrschule Thiele	02826 Görlitz	98,2	x	x	x	x	
Katrins-Fahrschule- Intakt	03044 Cottbus	96,5		x			
Fahrschule mit Herz	03172 Guben	97,5	x	x			
Fahrschule Fahrfreude	04103 Leipzig	98,5	x	x			
Fahrschule Fahrfreude	04229 Leipzig	98,7	x	x			
Clubfahrschule Black & White	04229 Leipzig	97,2	x	x			
Fahrschule Mansfeld	04299 Leipzig	96,3	x	x			
Härtel Fahrschule	04420 Markranstädt	97,9	x	x	x		
1A Fahrschule	04435 Schleuditz	98,8	x	x	x	x	
Fahrschule Andre Schreiter	04539 Groitzsch	96,7		x			
Fahrschule Alex	04720 Döbeln	99,5		x			
Fahrschule Besser Fahren	04808 Wurzen	98,3		x			
Fahrschule Besser Fahren	04838 Eilenburg	97,7		x			
Fahrschule Richtig Rollen	04849 Bad Dübén	97,9	x	x			
Fahrschule Drive Is Fun	06108 Halle (Saale)	98,8		x			
Fahrschule Bickel	06120 Halle (Saale)	97,4	x	x			
Academy Fahrschule Fahrwerk 7	06128 Halle (Saale)	96,9	x	x	x		x
Fahrschule Bommersbach	06193 Petersberg	96,4	x	x			
Clubfahrschule Black & White	06217 Merseburg	97,6	x	x			
Fahrschule Klug	06556 Artern	98,1	x	x	x	x	
Academy Fahrschule Fahrwerk 7	06618 Naumburg	97,1	x	x	x		x
Fahrschule Erhard Schmalz	06712 Zeitz	98,9	x	x			
Fahrschule Pöhner	06749 Bitterfeld-Wolfen	97,8	x	x	x		x
Fahrschule Kölling	06886 Lutherstadt Wittenberg	96,9	x	x	x	x	x
Fahrschule Christian Heußner	06886 Wittenberg	98,7	x	x			
Steyer Fahrschulen	07381 Pößneck	96,4	x	x	x	x	x
PS Driving School	07743 Jena	98,0	x	x			
Tobermann Campus	07743 Jena	96,5	x	x	x		
Fahrschule Hamann	08056 Zwickau	99,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Uwe Hübner	08340 Schwarzenberg	98,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Schubert	08371 Glauchau	99,5	x	x	x		x
Fahrschule24-Hoffmann	09113 Chemnitz	99,2	x	x			x
KAWB	09221 Neukirchen	97,5		x	x	x	x
Peter Stoffel Fahrschule	09376 Oelsnitz/Erzgebirge	97,7	x	x			
Fahrschule Illgen	09376 Oelsnitz/Erzgebirge	96,9	x	x			
drivErz Fahrschule Arnold	09599 Freiberg	98,3	x	x			
Fahrschule Manja Höfer	09669 Frankenberg	98,3		x			
Fahrschule AllStars	10115 Berlin	98,2		x			
Fahrschule 2Drive Ostkreuz	10245 Berlin	97,9		x			
Michas Fahrschule	10315 Berlin	96,6	x	x			
Fahrschule 2Drive	10317 Berlin	97,3	x	x			
Mikes Fahrschule	10405 Berlin	98,0	x	x	x		
Fahrschule Fahrwerk	10717 Berlin	97,7	x	x			
Fahrschule ZweiSieben	10777 Berlin	97,9		x			
Fahrschule Xpress	10827 Berlin	98,3		x			
Fahrschule PRIME	10961 Berlin	98,2	x	x			
Fahrschule Prima	10965 Berlin	97,2	x	x			
Fahrschule Metropol	12047 Berlin	96,9	x	x			

TOP Fahrschulen 2026							
sortiert nach Postleitzahl							
Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule 44	12057 Berlin	96,8	x	x	x	x	
Fahrschule T-Damm	12103 Berlin	97,4		x			
Fahrschule Ayyildiz Mariendorf	12107 Berlin	98,7		x			
Fahrschule Mariendorf	12109 Berlin	98,9		x			
Fahrschule Profil	12157 Berlin	96,3		x			
Fahrschule Berlina	12167 Berlin	96,8	x	x			
Die freundliche Fahrschule	12203 Berlin	96,7	x	x			
Fahrschule Fahrerschmiede	12305 Berlin	99,2	x	x			
Fahrschule ONE	12305 Berlin	97,9		x			
Fahrschule Nazar	12353 Berlin	99,1	x	x			
Fahrschule Biedermann	12353 Berlin	96,6	x	x			
Fahrschule Ayyildiz Rudow	12355 Berlin	99,0		x			
Haus der Führerscheine	12359 Berlin	98,8	x	x			
Fahrschule ASLAN	12437 Berlin	96,4		x			
Fahrschule 030	12555 Berlin	97,8		x			
Fahrschule Borowski	12619 Berlin	97,2	x	x			
PS Fahrschule	12681 Berlin	98,8	x	x			
Fahrschule R & U	13051 Berlin	97,6	x	x			
Fahrschule Asma	13086 Berlin	98,3	x	x	x		
AS Fahrschule	13127 Berlin	98,1	x	x			
Fahrschule Persepolis	13347 Berlin	98,5	x	x			
Fahrschule Dreams	13347 Berlin	98,2	x	x			
Fahrschule Aktiv	13347 Berlin	96,6	x	x			
Fahrschule Rehberge	13349 Berlin	97,6	x	x			
Fahrschule Bro's	13351 Berlin	98,7		x			
Performance-Fahrschule	13409 Berlin	96,7	x	x			
Fahrschule Stripes	13467 Berlin	97,4	x	x			
Fahrschule Taym	13509 Berlin	98,5		x			
Fahrschule Cruiser & Biker	13509 Berlin	97,0	x	x			
7 Tage Fuchs	13583 Berlin	97,7		x			
Fahrschule Focus	13583 Berlin	97,6	x	x			
Fahrschule Bielka	13585 Berlin	97,3	x	x			
Fahrschule EKO	13595 Berlin	97,5		x			
Fahrschule Wigo	14052 Berlin	97,8		x			
Fahrschule Cem	14057 Berlin	98,4	x	x			
GAP Verkehrsfachschule	14482 Potsdam	99,0	x	x	x	x	x
Fahrschule SCHALTWÄCHTER	14913 Jüterbog	97,6	x	x			
Fahrschule FaSiT	14913 Jüterbog	96,9	x	x			
FAB - Fahrschule Bernburg	14974 Ludwigsfelde	97,8	x	x	x		
Buzzio! Mobile Fahrschule	15517 Fürstenwalde	96,4	x	x			
Fahrschule Epping	15738 Zeuthen	98,3	x	x	x		x
Fahrschule Köhle	15741 Bestensee	97,6	x	x			
Fahrerschmiede Wildau	15745 Wildau	98,9	x	x			
Fahrschule Lohmann	15806 Zossen	98,7	x	x	x		x
Fahrschule Untern Buchen	16225 Eberswalde	97,8	x	x	x	x	
Fahrschule Tierling	16356 Ahrensfelde	97,0	x	x	x		
Fahrschule Oranienburg	16515 Oranienburg	99,2	x	x			x
Fahrschule Team Langner	16515 Oranienburg	97,9	x	x			
Fahrschule Nickel	16515 Oranienburg	97,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Wieland	16515 Oranienburg	96,3	x	x			
Fahrschule Rahn	16540 Hohen Neuendorf	98,0	x	x			
Fahrschule Glienicke (VFS)	16548 Glienicke/Nordbahn	96,3	x	x	x	x	
Fahrschule Pelchen	16727 Velten	96,8	x	x			

TOP Fahrschulen 2026							
sortiert nach Postleitzahl							
Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrwerk Academy	17033 Neubrandenburg	97,0	x	x			
Fahrschule S. Wewetzer	17109 Demmin, Hansestadt	97,3	x	x			
Fahrschule Gerd Witt	17438 Wolgast	98,0	x	x	x	x	x
WARNOWDRIVE	18057 Rostock	97,3	x	x	x	x	
Fahrschule Wunderlich	18147 Rostock	96,3	x	x	x	x	x
FahrSchule-Martin	18356 Barth	98,2	x	x			
Fahrschule Abgefahren	19053 Schwerin	96,3	x	x	x		
Fahrschule Jentsch	19055 Schwerin	97,2	x	x	x	x	
Fahrschule Hönemann	19386 Lübz	98,8	x	x	x	x	
Fahrschule Drive Coach	20257 Hamburg	98,5		x			
Fahrschule Bergedorf	21031 Hamburg	98,5		x			
Intensivfahrschule Driveway	21073 Hamburg	98,5	x	x	x		
Intensivfahrschule Elbdrive	21073 Hamburg	97,6		x			
Fahrschule Kai Wüpper	21073 Hamburg	97,1		x	x	x	x
Intensivfahrschule Hanse IFH	21073 Hamburg	96,5	x	x	x		
Fahrschule Mivida	21107 Hamburg	98,2	x	x			
Fahrschule Elbinsel	21107 Hamburg	96,3	x	x			
FW Fahrschule Wilhelmsburg	21109 Hamburg	97,9	x	x	x		
Fahrschule DTS Drive	21147 Hamburg	96,9	x	x			
Fahrschule Rosengarten	21224 Rosengarten	97,8		x			
Scool Drive	21335 Lüneburg	97,9	x	x			
Fahrschule Dirk Bilio	21376 Gödenstorf	98,3	x	x			x
Fahrschule Mossau	21423 Winsen	98,4	x	x			
Fahrschule Prehn	21423 Winsen	96,3	x	x	x	x	x
F.A.B. Reinbek	21465 Reinbek	96,8	x	x	x		
Fahrschule Quell	21684 Stade	96,9	x	x	x	x	x
Fahrschule Benli Barmbek	22081 Hamburg	98,5		x			
Andre's Fahrschule	22111 Hamburg	98,7	x	x			
Fahrschule Nas	22119 Hamburg	97,5		x			
Fahrschule am Stadtpark	22301 Hamburg	99,1		x			
Fahrschule Infinity	22305 Hamburg	98,4		x			
VIF Verkehrsinstitut & Fahrschule	22305 Hamburg	98,3	x	x	x	x	
AS Fahrschule	22305 Hamburg	96,3	x	x	x		
Fahrschule + Ausbildungsstelle HANSE	22419 Hamburg	96,5		x	x		
Fahrschule iDrive	22523 Hamburg	97,7	x	x			
Fahrschule Eidelstedt	22523 Hamburg	97,2		x			
Street Beat Fahrschule	22525 Hamburg	98,1	x	x			
Fahrschule Netzow	22549 Hamburg	96,7	x	x			
Fahrschule Altona	22765 Hamburg	96,6	x	x			
Ahrensburger Fahrschule	22926 Ahrensburg	97,0	x	x			
Fahrschule Malte Behn	22927 Großhansdorf	99,0	x	x			
Fahrschule Drive-In	22952 Lütjensee	96,5	x	x			
Fahrschule tina mobil	23558 Lübeck	99,5	x	x			
McFahrschule Lübeck	23560 Lübeck	96,3		x			
Fahrschule Grothe	23562 Lübeck	96,6	x	x			
Fahrschule Kliesmann	23611 Bad Schwartau	99,5	x	x			
Die Fahrschule	23611 Bad Schwartau	99,4	x	x			
Fahrschule Ratekau	23626 Ratekau	97,5	x	x			
Fahrschule Mahner	23683 Scharbeutz	96,8	x	x			x
Fahrschule Krabel	23730 Neustadt	97,4	x	x			
Fahrschule Gerlach & Beckmann	23923 Schönberg	96,4	x	x	x		x
Fahrschule Neptun	23966 Wismar	98,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Behm	23966 Wismar	96,5	x	x	x	x	x

Als Ergebnis erhielt jeder Betrieb eine Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100 („Pkt.“). TOP-Fahrschul-Bewertung möglich ab einer Punktzahl von 96,3.

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Academy Fahrschule Wetjen	24105 Kiel	98,7	x	x			
Fahrschule Mini Drive	24107 Kiel	97,1	x	x			
Förde-Fahrschule	24148 Kiel	97,5	x	x			
SVG Fahrschule Nord	24536 Neumünster	97,4		x	x		
Fahrschule Raap	24787 Fockbek	97,4	x	x			
Fahrschule Volker Röh	24837 Schleswig	97,4	x	x			
Franks Fahrschule	24937 Flensburg	98,6		x			
Stefans Fahrschule	24963 Tarp	96,7	x	x	x		x
Fahrschule ISIDRIVE	25337 Elmshorn	96,3	x	x			
Cityfahrschulen Schnell	25451 Quickborn	98,0	x	x			
JD Drive	25451 Quickborn	97,8	x	x			
Good Ride GmbH	25469 Halstenbek	98,3	x	x			
Franks Fahrschule	26121 Oldenburg	96,6	x	x			
Fahrschule Köster	26121 Oldenburg	96,5		x			
Fahrschule Sodtke	26125 Oldenburg	99,5		x			
Creed of Streets	26135 Oldenburg	98,1		x			
Fahrschule Harmdierks	26135 Oldenburg	96,4	x	x			
Pawels Fahrschule	26160 Bad Zwischenahn	97,8		x			
Fahrschule Jens Brandenburg	26180 Rastede	98,8		x			
Mario's Fahrschule	26384 Wilhelmshaven	98,0	x	x			
Fahrschul-Akademie Jever	26441 Jever	98,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Lange	26441 Jever	98,5	x	x			
Fahrschule Sascha Donat	26441 Jever	97,9	x	x			
Academy Fahrschule Kehrbach	26639 Wiesmoor	97,8	x	x	x	x	x
Fahrschule Niemeyer	26676 Barßel	98,7	x	x	x	x	x
Fahrschule Lindemann	26789 Leer	97,5	x	x			
Fahrschule Friesen Drive	26835 Holtland	98,8	x	x			
Fahrschule Koop	26871 Papenburg	97,3	x	x			
Fahrschule Jürgen Brunen	26871 Papenburg	97,2	x	x	x	x	x
Pook-Fahrschule	26871 Papenburg	96,7	x	x	x	x	x
Fahrschule Falldorf	27232 Sulingen	99,8	x	x			
Ulli - deine Fahrschule	27356 Rotenburg	97,7	x	x			
Fahrschule Quell	27432 Bremervörde	99,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Wenzel	27432 Bremervörde	98,8	x	x	x		x
Christians Fahrschule	27476 Cuxhaven	97,0	x	x			
Fahrschule Fernlicht	27576 Bremerhaven	98,5	x	x	x		
Fahrschule Fahrwerk	27753 Delmenhorst	99,1		x			
musterschule	27753 Delmenhorst	98,5	x	x			x
Fahrschule Noack	27793 Wildeshausen	98,3	x	x			
Fahrschule Psarski	27793 Wildeshausen	97,1	x	x			
Fahrschule Otte	27798 Hude	97,0		x			
Fahrschule Wichmann	27809 Lemwerder	96,3	x	x	x		
ÖZ Drive	28197 Bremen	98,4	x	x			
Fahrschule AS	28307 Bremen	96,9	x	x			
Fahrschule Halfer	28327 Bremen	97,3	x	x			
Fahrschule Ukas	28755 Bremen	97,6	x	x			
Fahrschule Herzfeld	28779 Bremen	98,7	x	x			
Fahrschule i.drive	29331 Lachendorf	96,9	x	x	x		x
Fahrschule Thomas Schulz	29410 Salzwedel	96,7	x	x			
Driving Academy Soltau	29614 Soltau	96,4	x	x			
Bock auf Fahren	29640 Schneverdingen	97,0		x			
Fahrschule bei Lokman	29664 Walsrode	98,6	x	x	x		
Fahrschule bei Lokman	29683 Bad Fallingb.ostel	96,7	x	x	x		

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Road Stars	30167 Hannover	97,5	x	x	x	x	
M&M Hillmann	30625 Hannover	97,9		x			
Marlens Fahrschule	30823 Garbsen	98,9	x	x			
Fahrschule Führerscheinfabrik	30853 Langenhagen	97,1	x	x			
Fahrschule Kolb	30938 Burgwedel	98,0	x	x			
Fahrschule Falkenberg	31061 Alfeld	98,0	x	x			
Fahrschule Rodenberg	31134 Hildesheim	98,8	x	x			
Fahrschule Siebert	31134 Hildesheim	97,1		x	x		x
Fahrschule Thorsten Henschel	31157 Sarstedt	96,4	x	x			
Britta's Fahrschule	31275 Lehrte	98,3	x	x			
Fahrschule Ströh	31582 Nienburg	98,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Bormann	31737 Rinteln	97,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Wiemann	31787 Hamelin	96,3	x	x			x
Fahrschule Jentsch	31787 Hameln	96,6	x	x	x		x
einfach-abgefahren.de	32052 Herford	97,4	x	x			
Fahrschule Kronsbein	32130 Enger	98,2	x	x			
Fahrschule SelbstLenker	32278 Kirchlgern	98,9	x	x	x		x
Fahrschule Delil Kizilboga	32312 Lübbecke	97,3	x	x	x		x
Academy Fahrschule Welpott	32312 Lübbecke	97,2	x	x	x		x
Fahrschule Sebastian Logemann	32369 Rahden	97,8	x	x	x		x
Fahrschule Diyar	32423 Minden	99,4		x			
Fahrschule Safety Car	32427 Minden	99,8	x	x			
Fahrschule Mathias	32427 Minden	97,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Schneider	32427 Minden	97,2	x	x	x		
Fahrschule Backheuer	32584 Löhne	99,1	x	x			x
Steffens Fahrschule	32756 Detmold	96,6	x	x			
Fahrschule-Nusser	33098 Paderborn	96,5	x	x			
Michis Fahrschule	33100 Paderborn	96,7	x	x			
Fahrschule Bathe	33102 Paderborn	98,0	x	x			
Stefans Fahrschule	33102 Paderborn	98,0		x			
Fahrschule Meyer	33161 Hövelhof	96,6	x	x	x		x
Fahrschule Nonstop	33332 Gütersloh	99,6		x			
Fahrschule Uwe Fissenewert	33378 Rheda-Wiedenbrück	97,3	x	x			
Fahrschule Tozar	33442 Herzebrock-Clarholz	97,2	x	x			
Fahrschule Dirk Heidemann	33602 Bielefeld	96,8	x	x			
Fahrschule Schmalbrock	33602 Bielefeld	96,6	x	x			
Fahrschule Martin Preißler	33605 Bielefeld	96,6		x			
Fahrschule Glaser	33609 Bielefeld	97,0	x	x	x		
Fahrschule Rückenwind	33613 Bielefeld	98,1	x	x			
H2 Fahrschule	33647 Bielefeld	99,5	x	x			
Fahrschule Alkis	33647 Bielefeld	97,9		x			
Safety Car Fahrschule	33647 Bielefeld	97,4	x	x			
Fahrschule Dingerdissen	33719 Bielefeld	99,0	x	x			
Fahrschule Schütz & Wieand	33719 Bielefeld	98,4	x	x			
Fahrschule Tas	33729 Bielefeld	98,2	x	x	x		
Fahrschule Tobias Tuschinsky	33818 Leopoldshöhe	97,5	x	x	x		x
Husemann Fahrschule	33824 Werther	96,5	x	x	x		x
Fahrschule Gass	34121 Kassel	97,1	x	x			
Martins Fahrschule	34414 Warburg	96,4	x	x	x		x
Fahrschule Scheele	34454 Bad Arolsen	97,3	x	x	x		x
Fahrschule Schnepf	34497 Korbach	98,2	x	x	x		x
Fahrschule Fahrwerk	34497 Korbach	97,7	x	x			
Winnis Fahrschule	34537 Bad Wildungen	96,3		x			

TOP Fahrschulen 2026							
sortiert nach Postleitzahl							
Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Marcel Baumann	35037 Marburg	97,6		x	x		
Fahrschule Thorsten Baumbach	35274 Kirchhain	97,0	x	x			
Fahrschule Schütze	35274 Kirchhain	97,0	x	x	x		x
Fahrschule Demir	35390 Gießen	97,4	x	x			
Fahrschule Deusch	35390 Gießen	97,2	x	x			
Fahrschule Bayani	35452 Heuchelheim	97,7		x			
City Fahrschule Wetzlar	35584 Wetzlar	96,7	x	x			
Fahrschule Söhngen	35625 Hüttenberg	96,9	x	x			
Fahrschule Wallmann	36037 Fulda	99,5	x	x			
Fahrschule Heun	36129 Gersfeld	98,9	x	x			
Fahrschule Tim Schaefer	36381 Schlüchtern	98,2	x	x			
Fahrschule Beckmann	36381 Schlüchtern	97,0	x	x	x		x
Fahrschule Tim Herbert	36396 Steinau an der Straße	98,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Stefan Walter	36452 Kaltenordheim	97,1	x	x			
City-Fahrschule	37083 Göttingen	98,2	x	x			
Fahrschule Sven Müller	37127 Dransfeld	98,7	x		x		x
Fahrschule Fahrtwind	37191 Katlenburg-Lindau	97,5	x	x			
Fahrschule Eschwege	37269 Eschwege	97,2	x	x			
Fahrschule Seifert	37327 Leinefelde-Worbis	96,6	x	x			
Wendelin Weber Fahrschule	37339 Ecklingerode	97,0	x	x			
Fahrschule Chlistalla	37412 Herzberg am Harz	97,0	x	x			
Fahrschule Michael Ernst	37412 Herzberg am Harz	96,9	x	x			
Fahrschule Zietz	37431 Bad Lauterberg	99,2	x	x	x		x
Fahrschule Bienio	37581 Bad Gandersheim	96,3	x	x			
Fahrschule Diavolo	37603 Holzminden	99,1	x	x			
Fahrschule Haas	37603 Holzminden	98,6	x	x			
Fahrschule Neumann	37603 Holzminden	97,7	x	x	x	x	x
Kai's Fahrschule	38102 Braunschweig	98,1		x			
Fahrschule Live	38114 Braunschweig	97,9		x			
Fahrschule Brüning	38114 Braunschweig	97,1	x	x	x		x
Fahrschule Mausehund	38114 Braunschweig	96,6	x	x	x	x	
Fahrschule Augustin	38300 Wolfenbüttel	99,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Geilhardt	38350 Helmstedt	97,6	x	x			
Fahrschule Hercht	38440 Wolfsburg	98,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Kinzel	38440 Wolfsburg	98,3	x	x	x		x
Fahrschule Ines	38889 Blankenburg	97,4		x			
Witt Fahrschule	39179 Barleben	96,4		x	x	x	
City Fahrschule Burg	39288 Burg bei Magdeburg	98,3	x	x			
Fahrschule Thiede	39326 Wolmirstedt	97,2	x	x	x		
Aktiv Fahrschule Liebsch	39539 Havelberg	96,6	x	x			
Aktiv Fahrschule Liebsch	39590 Tangermünde	98,0	x	x			
Fahrschule Stamm	40210 Düsseldorf	98,6	x	x			
Fahrstation Fahrschule	40227 Düsseldorf	98,8	x	x	x		
Fahrschule Abgefahrr	40227 Düsseldorf	98,7		x			
Fahrschule K-Drive	40227 Düsseldorf	96,7	x	x			
Fahrschule Doctor Drive	40231 Düsseldorf	99,5		x			
Fahrschule Delta Drive	40231 Düsseldorf	99,0	x	x			
Fahrschule Dreams	40472 Düsseldorf	96,9	x	x			
FAHR-KUNST FAHRSCHULE	40476 Düsseldorf	98,9	x	x			
Fahrschule Ch. Kühlenbach	40593 Düsseldorf	96,3	x	x			
Die Fahrschule Düsseldorf	40597 Düsseldorf	97,5	x	x			
Academy Go! Düsseldorf	40597 Düsseldorf	96,6	x	x	x	x	x
Fahrschule 40625	40625 Düsseldorf	99,8	x	x			

TOP Fahrschulen 2026							
sortiert nach Postleitzahl							
Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Roos	40625 Düsseldorf	99,1	x	x			
Fahrschule You Drive	40699 Erkrath	98,7		x			
Fahrschule Ch. Kühlenbach	40699 Erkrath	97,9	x	x			
Fahrschule Fahrtwind	40699 Erkrath	96,3		x			
Stadtfahrschule Mettmann	40822 Mettmann	97,0		x			
Fahrschule Neandertal	40878 Ratingen	99,0	x	x			
Fahrschule Tries Exclusiv	41061 Mönchengladbach	97,4	x	x			
Rodis Fahrschule	41065 Mönchengladbach	96,7		x			
Fahrschule Lenkwerk	41199 Mönchengladbach	97,6	x	x	x		x
Fahrschule Ufuk & Janet	41236 Mönchengladbach	99,2		x			
Fahrschule Michael Scheulen	41334 Nettetal	99,3		x			
X Fahrschule	41460 Neuss	98,5	x	x			
Fahrschule Go	41460 Neuss	98,4		x			
123fahrschule Neuss	41460 Neuss	97,1	x	x			
Fahrschule NRW	41462 Neuss	98,4	x	x	x	x	
Toto 77	41539 Dormagen	98,6	x	x	x	x	x
Fahrschule FahrCampus	41540 Dormagen	99,7	x	x			
Fahrschule 76	41542 Dormagen	96,9	x	x	x		x
Fahrschule tempotom.	41564 Kaarst	97,8	x	x			
Verkehrsinstitut Rheinland	41849 Wassenberg	98,2	x	x	x	x	x
FAHRCODE	42103 Wuppertal	96,5		x			
Fahrschule Fahreffekt	42107 Wuppertal	97,4		x			
Fahrschule Speed Up	42275 Wuppertal	97,0	x	x	x		
Fahrwerk Wuppertal	42275 Wuppertal	96,9	x	x	x		
Fahrschule Rast	42283 Wuppertal	96,3	x	x			
Fahrschule FahrPoint	42285 Wuppertal	98,3	x	x			
Fahrschule Marc Birnbaum	42349 Wuppertal	99,3	x	x	x	x	
Fahrschule Loosen	42489 Wülfrath	98,3	x	x			
Fahrschule Fix	42651 Solingen	99,5		x			
Fahrschule Bernd Weber	42697 Solingen	96,8		x			
Fahrschule Conrad	42719 Solingen	98,1	x	x	x		
Fahrschule Pfannkuchen	42719 Solingen	96,6	x	x			
Fahrschule Otto Grewe	42899 Remscheid	98,1	x	x	x		x
Peters Fahrschule	42929 Wermelskirchen	96,6	x	x			
Fahrschule Taner	44135 Dortmund	97,3	x	x			
Fahrschule Yasar	44145 Dortmund	97,0	x	x			
Fahrschule Heiko Bell	44145 Dortmund	96,9		x			
Reza's Fahrschule	44147 Dortmund	98,8		x			
Fahrschule Chioa	44263 Dortmund	97,3		x			
Chris Fahrschule	44319 Dortmund	98,8	x	x			
Fahrschule Europa Lady	44339 Dortmund	98,6		x			
DEE'S Fahrschule	44534 Lünen	96,9	x	x	x		
Fahrschule Erdmann	44536 Lünen	97,4	x	x			
Fahrschule Volker Tech	44577 Castrop-Rauxel	96,6	x	x			
Fahrschule AS	44581 Castrop-Rauxel	97,9	x	x	x	x	
Fahrschule Polat	44787 Bochum	98,2		x			
FahrschulTeam-Bochum	44787 Bochum	97,4	x	x			
Fahrschule Miro-Drive	44807 Bochum	98,2		x			
Fahrschule Team Böhm	44809 Bochum	97,4	x	x			
123fahrschule B.-Wattenscheid	44869 Bochum	96,9	x	x	x	x	
Hadi's Fahrschule	45143 Essen	96,5	x	x			
Fahrschule Die Hartmanns	45257 Essen	97,6		x			
Fahrschulzentrum Mey	45307 Essen	98,1	x	x	x	x	x

Als Ergebnis erhielt jeder Betrieb eine Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100 („Pkt.“). TOP-Fahrschul-Bewertung möglich ab einer Punktzahl von 96,3.

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Rolf Schneider Ferienfahrschule	45327 Essen	97,7		x	x		
Fahrschule Easygoing	45355 Essen	97,0	x	x			
Fahrschule Thomas	45359 Essen	97,0	x	x			
Fahrschule Star	45468 Mülheim	99,4		x			
123fahrschule Recklinghausen	45657 Recklinghausen	97,9	x	x			
Fahrschule CEM	45661 Recklinghausen	98,5	x	x			
Fahrschule CEM	45699 Herten	98,7	x	x			
Ralli's Fahrschule	45721 Haltern am See	97,3	x	x			
Fahrschule CEM	45770 Marl	97,9	x	x			
Fahrschule GE – Das H-Team	45881 Gelsenkirchen	97,7	x	x			
JP Fahrschule	45896 Gelsenkirchen	99,9		x			
JP Fahrschule Gladbeck	45968 Gladbeck	96,8	x	x			
Wolles Fahrschule	46045 Oberhausen	97,4		x			
Jos Fahrschule	46045 Oberhausen	96,7		x			
Fahrschule Bissinger	46045 Oberhausen	96,5		x			
Fahrschule Deniz	46117 Oberhausen	96,4		x			
Fahrschule im blauen Haus	46147 Oberhausen	99,0	x	x			
123fahrschule Oberhausen	46147 Oberhausen	97,0	x	x			
Fahrschule Grützner	46147 Oberhausen	96,6	x	x			
Fahrschule FAHR lässig	46149 Oberhausen	99,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Easygoing	46236 Bottrop	97,2	x	x			
Fahrschule Gatzke	46244 Bottrop	98,5	x	x			
Fahrschule Ackermann	46284 Dorsten	98,7	x	x			
Fahrschule Andreas Szesny	46284 Dorsten	98,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Christian Lein	46395 Bocholt	96,8	x	x			
A&S Intensivfahrschule	46397 Bocholt	99,0	x	x	x	x	x
Ki-Fahrschule	46397 Bocholt	98,0	x	x			
Fahrschule Kamperschroer	46399 Bocholt	98,9	x	x			
Fahrschule All-Fahr-Team	46485 Wesel	97,6	x	x			
Fahrschule Mende & Meidel	46535 Dinslaken	96,7	x	x	x	x	x
Fahrschule Am Schacht	46537 Dinslaken	99,3		x			
Fahrschule Soster	46537 Dinslaken	97,9	x	x			
Fahrschule an der Windmühle	46539 Dinslaken	98,3	x	x			
Fahrschule Gabi Fornefeld	46562 Voerde	96,8	x	x			
Fahrschule Rezai	47053 Duisburg	98,2		x			
Fahrschule Atabay	47137 Duisburg	97,4	x	x			
Fahrschule Nazar	47169 Duisburg	97,7	x	x			
Fahrschule Kumru	47178 Duisburg	98,4	x	x			
Fahrschule Kayahan	47178 Duisburg	98,3	x	x			
Fahrschule You Drive	47179 Duisburg	98,1	x	x			
Learning by... Fahrschule Ulas	47179 Duisburg	98,0	x	x			
FAR Fahrschule Duisburg	47228 Duisburg	97,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Well Drive	47441 Moers	99,3	x	x			
Momo's Fahrschule	47441 Moers	97,5	x	x			
Ferdi & Miri Fahrschule	47475 Kamp-Lintfort	96,5		x			
Academy Fahrschule Drive In	47533 Kleve	96,6	x	x	x		x
Fahrzebra	47608 Geldern	98,4		x			
Ricos Fahrschule	47608 Geldern	98,4	x	x			x
Fahrschule Guido	47626 Kevelaer	97,0		x			
Mobility Fahrschulen	47798 Krefeld	98,5	x	x	x	x	x
FahrAkademie Bianca Nilges	47798 Krefeld	98,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Nadir	47798 Krefeld	96,7	x	x			
Fahrschule Top Speed	47807 Krefeld	99,5	x	x			

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Embers	47807 Krefeld	96,7	x	x			
fahrwerk - die Fahrschule.	47877 Willich	97,9	x	x			
Fahrschule ONDY	48153 Münster	97,7	x	x			
Fahrwerk Münster	48155 Münster	96,6	x	x			
Fahrschule Menningen	48157 Münster	96,7	x	x	x		x
Fahrschule RIDE IT	48249 Dülmen	99,4		x			
MOTOSCHOOL	48249 Dülmen	97,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Am Stadtbrunnen	48268 Greven	96,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Büter & Kerkerling	48282 Emsdetten	97,3	x	x	x	x	x
DIALOG Bildungszentrum	48301 Nottuln	99,3			x	x	
D4-DRIVE	48308 Senden	96,7	x	x			
Fahrschule Lippok	48529 Nordhorn	98,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Rademaker	48529 Nordhorn	97,6	x	x			
Fahrschule Volker Bobermin	48565 Steinfurt	99,4	x	x	x		x
Mattes' Fahrschule	48599 Gronau	99,2	x	x	x		x
Mattes' Fahrschule	48619 Heek	97,0	x	x	x		x
Fahrschule Guido Franke	48683 Ahaus	96,3	x	x	x		x
Fahrschule Möller	48691 Vreden	99,5		x			
Fahrschule Häusler	48703 Stadtlohn	98,6	x	x			
City-Fahrschule	49143 Bissendorf	96,3	x	x	x		x
Yakups Fahrschule	49186 Bad Iburg	98,3	x	x	x		
Martins Fahrschule	49324 Melle	96,5	x	x			x
Fahrschule Sonnenschein	49356 Diepholz	97,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Roman Helms	49377 Vechta	97,2	x	x	x		x
Reimche Fahrschule	49413 Dinklage	98,4	x	x			
FSM Fahrerschmiede Münsterland	49477 Ibbenbüren	99,7	x	x	x		x
Fahrschule Stöcker	49477 Ibbenbüren	96,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Knoppik	49479 Ibbenbüren	96,7	x	x			
vam	49509 Recke	96,4	x	x	x	x	x
City-Fahrschule Bramsche	49565 Bramsche	96,8	x	x	x		x
Fahrschule Scherpenberg	49584 Fürstenau	98,5	x	x	x	x	x
Daniel's Fahrschule Lönigen	49624 Lönigen	96,7	x	x			
Rolands Fahrschule	49716 Meppen	97,5	x	x	x		x
FahrschulActionCamp Dankern	49733 Haren	97,2		x			
Bernhard Neehoff Fahrschule	49733 Haren	96,9	x	x	x		x
Academy Borgmann & Wolters	49751 Sögel	97,0	x	x	x		x
Fahrschule Rüther	49779 Niederlangen	98,2	x	x	x		x
Fahrschule Steffens	50126 Bergheim	99,6	x	x			
Fahrschule Kremer	50129 Bergheim	97,6	x	x			x
Fahrschulcampus	50189 Elsdorf	98,0	x	x			
Fahrschule Lux Drive	50354 Hürth	98,2		x			
Fahrschule Fink	50354 Hürth	97,4	x	x	x		
VAZ Boljahn	50374 Erftstadt	97,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Achim Eich	50374 Erftstadt	97,0	x	x	x		x
Fahrschule 3E	50389 Wesseling	99,2		x			
Fahrschule Motus	50679 Köln	97,0	x	x	x	x	
Motorrad Fahrschule Köln	50733 Köln	97,2	x				
Fahrschule Hayat	50765 Köln	96,8	x	x			
Green Fahrschule	50937 Köln	98,1	x	x			
Fahrschule Campus	50937 Köln	97,6		x			
Fahrerschmiede Nebgen	50969 Köln	97,6	x	x			
Fahrschule Lukas von Zimmermann	50999 Köln	97,4	x	x			
M-One Fahrschule	51065 Köln	98,5	x	x			

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule FAIX	51065 Köln	98,3	x	x	x	x	
Cans Fahrschule	51065 Köln	96,3		x			
City Fahrschule Holweide	51067 Köln	97,9	x	x	x	x	x
123fahrschule Köln-Holweide	51067 Köln	96,7	x	x			
Mi Arcaden Fahrschule	51103 Köln	99,4		x			
Fahrschule Yöndem	51103 Köln	98,2	x	x			
Fahrschule M & M	51103 Köln	98,1	x	x			
Fahrschule Fix	51143 Köln	97,7		x			
City Fahrschule Köln Porz	51143 Köln	96,3	x	x			
Jessicars Fahrschule	51373 Leverkusen	98,4	x	x			
Fahrschule Simple-Drive	51373 Leverkusen	97,0	x	x	x	x	
Fahrschule Walgenbach	51379 Leverkusen	96,4	x	x			
Fahrschule Fahrabrik	51465 Bergisch Gladbach	97,4		x	x		x
Fahrschule Seesing	51643 Gummersbach	96,3	x	x	x		x
Fahrschule Marc Abrolath	51645 Gummersbach	98,2	x	x			
Fahrschule Driveby	51645 Gummersbach	97,7	x	x			
Fahrschule 2.0	51674 Wiehl	96,4	x	x			
Fahrschule Drive By	51709 Marienheide	97,0	x	x			
Fahrschule 2.0	51766 Engelskirchen	97,4	x	x			
Fahrschule am Markt	52062 Aachen	98,4		x			
Fahrschulteam Winkens	52064 Aachen	98,0	x	x			
Fahrschule JustMyDrive	52066 Aachen	99,0		x			
Fahrschule Schmitt & Schwan	52068 Aachen	98,1	x	x			
Fahrschule Hoffmann	52134 Herzogenrath	99,3		x			
Fahrschule Dovermann	52134 Herzogenrath	96,6	x	x	x	x	x
Fahrschulteam Winkens	52146 Würselen	98,9	x	x			
Fahrschule Frank Schartmann	52146 Würselen	98,8	x	x			
Fahrschulteam Winkens	52146 Würselen	98,5	x	x			
Haas-Akademie Fahrschule	52222 Stolberg	97,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Kirch	52222 Stolberg (Rheinland)	97,2	x	x			
Fahrschule Schüller	52223 Stolberg (Rheinland)	96,4	x	x			
Daniels Fahrschule	52249 Eschweiler	98,1	x	x			
Fahrschule Schlegel	52349 Düren	98,9	x	x	x		
Fahrschule Jacobs	52349 Düren	98,2	x	x			
Fahrschule Gülpen	52351 Düren	97,4	x	x	x	x	x
Rur Fahrschule	52372 Kreuzau	98,1	x	x			
BKF-Zentrum Niederzier	52382 Niederzier	96,7			x	x	
Alex' Fahrschule	52393 Vossenack	97,3	x	x			
Fahrschule52	52428 Jülich	98,9	x	x			
Fahrschulteam Winkens	52477 Alsdorf	97,9	x	x			
RM Driving School	53119 Bonn	98,4		x			
Fahrschule Esmen	53123 Bonn	99,5		x			
Fahrschule Bergheim	53123 Bonn	97,5	x	x			
Fahrschule Fix	53173 Bonn	98,8		x			
GPS Fahrschule	53757 Sankt Augustin	97,5		x			
Fahrschule Move	53840 Troisdorf	99,6	x	x			
Fahrschule Young-Drive	53879 Euskirchen	99,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Rädle	53919 Weilerswist	99,0	x	x			
Fahrschule Achim Eich	53919 Weilerswist	98,9	x	x	x		x
Fahrschule Michel	54346 Mehring	96,5	x	x			
Fahrschule Mai	54429 Schillingen	98,9	x	x	x	x	x
Fahrschule Hackenbruch	54550 Daun	97,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Zunker	54634 Bitburg	96,5	x	x	x		x

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
V.I.P. Fahrschule	55116 Mainz	98,6	x	x			
Fahrschule Platin	55116 Mainz	98,4	x	x			
Fahrschule Dirk Schmidt	55120 Mainz	96,7	x	x			
Fahrschule DriveZone	55129 Mainz	99,2	x	x			
Fahrschule Baroli	55130 Mainz	97,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Wafaa Fahmi	55252 Wiesbaden	99,0	x	x			
Fahrschule Hummes	55469 Simmern	96,6	x	x			
Kompass Die Fahrschule	55543 Bad Kreuznach	98,2	x	x			
Academy Fahrschule KH	55543 Bad Kreuznach	97,3	x	x	x		
City-Fahrschule Hoppe	55543 Bad Kreuznach	97,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Stein	55606 Kirn	98,9	x	x			
Fahrschule Moller	56068 Koblenz	96,6	x	x			
Fahrschule Fadi	56070 Koblenz	97,9		x			
Fahrschule Alberti Karthause	56075 Koblenz	96,9	x	x			
Fahrschule Thomas Würden	56170 Bendorf	99,1	x	x			
Verkehrsfachschule Meiner	56218 Mülheim-Kärlich	96,5			x	x	
Fahrschule Schneider	56281 Emmelshausen	97,8	x	x	x		x
Fahrschule Blaszcak	56281 Emmelshausen	96,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Singhof	56355 Nastätten	98,1	x	x			
Spriesi's Fahrschule	56357 Miehlen	97,6	x	x	x		x
Fahrschule Rossa	56377 Nassau	96,6	x	x			
Fahrschule Hübinger	56410 Montabaur	97,6	x	x	x	x	x
Fahrschule-Wollenweber	56470 Bad Marienberg	97,8	x	x	x	x	x
Fahrschule Grünwald	56564 Neuwied	96,5	x	x			
Fahrschule Prime	56567 Neuwied	97,0		x			
Fahrschule Grünwald	56567 Neuwied	96,4	x	x			
Fahrschule FaleX	56743 Mendig	97,7	x	x	x	x	x
Fahrschule Fleischmann	56865 Blankenrath	97,2	x	x			
Driving School 57	57072 Siegen	96,7		x			
Ferienfahrschule Franke	57072 Siegen	96,4	x	x	x		
Selim's Fahrschule	57072 Siegen	96,3		x			
Fahrschule König	57462 Olpe	99,8	x	x			
Fahrschule MPoint	57610 Altenkirchen	98,1	x	x			
Alina's Fahrschule	57610 Altenkirchen	97,8	x	x			
Fahrschule Westerwald	57627 Hachenburg	98,7		x			
Fahrschule-RC	58089 Hagen	99,0	x	x			
Fahrschule Schnitker	58095 Hagen	97,0		x			
Fahrschule Engels	58097 Hagen	98,0	x	x			
Fahrschule EASY DRIVER	58099 Hagen	96,9	x	x	x		
VBG Fahrschule	58256 Ennepetal	98,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Thomas Büschke	58453 Witten	97,3	x	x	x	x	x
Mustafahrschule	58509 Lüdenscheid	97,5	x	x			
Fahrschulteam Fahrnünftig	58636 Iserlohn	96,5	x	x			
Ralfs Fahrschule	58642 Iserlohn	98,5	x	x	x		
Fahrschule Persicke	58762 Altena	97,5	x	x			
Fahrschule Middelhoff	58840 Plettenberg	99,3	x	x			
Fahrschule Koos	59065 Hamm	96,8	x	x	x		
Fahrschule Stern	59077 Hamm	99,5	x	x			
kepp	59192 Bergkamen	96,8	x	x	x	x	x
Fahrschule Hergesell	59199 Bönen	96,3	x	x	x		x
Mavi Fahrschule	59227 Ahlen	97,0		x			
Fahrschule Fit to drive	59302 Oelde	96,9	x	x	x		x
Fahrschule Bengtsson	59423 Unna	97,6	x	x			

Als Ergebnis erhielt jeder Betrieb eine Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100 („Pkt.“). TOP-Fahrschul-Bewertung möglich ab einer Punktzahl von 96,3.

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Hohoff	59457 Werl	97,3	x	x			
Fahrschule Stutte	59494 Soest	96,8	x	x			
Fahrschule Sieberts	59555 Lippstadt	96,7	x	x			
Fahrschule Andrea Gosmann	59581 Warstein	99,1	x	x			
Behme Fahrschule	59581 Warstein	96,3	x	x	x	x	x
MobilitätsCoaching Gödde	59602 Rütten	97,9	x	x	x	x	x
Fahrschule Grüner	59609 Anröchte	98,0	x	x			x
Fahrschule Bullert Neheim	59755 Arnsberg	96,9	x	x			
Fahrschule Schnier + Voss	59759 Arnsberg	98,3	x	x	x	x	x
konzeptB	59759 Arnsberg	97,7		x			
Fahrschule Friedel Thiele	59929 Brilon	98,3	x	x	x		x
Sven's Fahrschule	59929 Brilon	97,6	x	x			
Fahrschule Huneck	59964 Medebach	97,8	x	x			
Fahrschule Pegasus	60313 Frankfurt am Main	98,2		x			
Fahrschule Kirsch	60316 Frankfurt am Main	98,5	x	x			
Fahrschule Danzer	60326 Frankfurt am Main	99,2		x			
Ariana Fahrschule	60388 Frankfurt	97,5	x	x			
FES Fahrschule	60389 Frankfurt am Main	98,0		x	x		
EXAKT Fahrschule	60433 Frankfurt	96,5	x	x			
Rico Scharpf's Fahrschul Lounge	60486 Frankfurt am Main	98,0	x	x			
Fahrschule Röbner	60528 Frankfurt am Main	97,6	x	x			
Fahrschule R.O.L.F.	60599 Frankfurt	96,4	x	x			
Fahrschule Selim	61184 Karben	98,3	x	x			
Fahrschule Hochtaunus	61348 Bad Homburg	97,8	x	x			
Fahrschule Ruck Zuck	61348 Bad Homburg	97,0	x	x			
Fahrschule Rolf Rauch	61350 Bad Homburg	97,1	x	x	x		x
Fahrschule Hochtaunus	61440 Oberursel	97,2	x	x			
Fahrschule Hochtaunus	61462 Königstein im Taunus	98,1	x	x			
Fahrschule Boost	63065 Offenbach	99,2		x	x		
Fahrschule Punkt	63065 Offenbach	97,9	x	x			
Fahrschule City	63067 Offenbach	99,5	x	x			
Fahrschule Röbner	63071 Offenbach	98,6	x	x			
Volker's Fahrschule	63110 Rodgau	98,1		x			
Academy Fahrschule Lendjel	63110 Rodgau	97,3	x	x	x	x	x
Academy Fahrschule Lendjel	63128 Dietzenbach	96,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Christoph Paul	63150 Heusenstamm	96,8	x	x	x		
LUCKY MO'S Fahrschule	63165 Mühlheim am Main	97,8	x	x	x	x	x
Fahrschule Henrik Jünger	63322 Rödermark	97,7		x			
Fahrschule Faeq	63450 Hanau	99,3		x			
Fahrschule Mo-Mobil	63450 Hanau	99,0	x	x			
Fahrschule Forum	63450 Hanau	98,8		x			
Fahrschule Trip	63450 Hanau	98,3		x	x		x
Fahrschule Punkt	63450 Hanau	96,8	x	x			
Die Fahrschule Hager	63457 Hanau	97,7	x	x			
Thommessen Group	63500 Seligenstadt	96,3	x	x			
Fahrschule Hendel	63571 Gelnhausen	97,2	x	x			
Fahrschule Astrid Dietz	63584 Gründau	98,1	x	x	x	x	x
Fahrschule Jürgen Diederichs	63628 Bad Soden-Salmünster	97,6	x	x			
Academy Fahrschule Kahlert	63739 Aschaffenburg	97,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Sausemaus	63743 Aschaffenburg	98,7	x	x			
Fahrschule JP Perfect	63743 Aschaffenburg	97,0	x	x			
Fahrschule Drive 'n' Roll	63755 Alzenau	98,7	x	x			
Academy Fahrschule Kahlert	63755 Alzenau	97,2	x	x	x	x	x

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
City Fahrschule	64285 Darmstadt	98,6	x	x			
Fahrschule Roadstar	64287 Darmstadt	97,7		x			
Fahrschule Kero	64331 Weiterstadt	97,7	x	x			
Fahrschule Schaab	64331 Weiterstadt	96,3	x	x			
Fahrschule One	64347 Griesheim	98,1	x	x			
Fahrschule Häsel	64372 Ober-Ramstadt	96,7	x	x	x	x	x
Fahrschule Krämer	64385 Reichelsheim	97,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Giegrich	64646 Heppenheim	98,4	x	x			
Fahrschule Neuner	64683 Einhausen	96,6	x	x			
Fahrschule Klein	64807 Dieburg	99,2	x	x	x	x	x
Sebbos Fahrschule	64846 Groß-Zimmern	99,9	x	x			
Fahrschule Völker	64846 Groß-Zimmern	98,2	x	x	x		x
Fahrschule Kallel	65183 Wiesbaden	99,6		x			
Fahrschule Heblich	65185 Wiesbaden	98,4	x	x			
Fahrschule Alpha	65185 Wiesbaden	96,3	x	x			
Team Fahrschule	65187 Wiesbaden	97,8	x	x			
Fahrschule Klaus Wolf	65191 Wiesbaden	97,3	x	x			
Fahrschule Glanert	65197 Wiesbaden	96,5		x			
Fahrschule Ay-Go	65203 Wiesbaden	96,9	x	x			
Fahrschule Treffpunkt	65329 Hohenstein	96,5		x			
Andi's Fahrschule	65375 Oestrich-Winkel	98,0	x	x			
Fahrschule DC	65428 Rüsselsheim	98,1		x			
Fahrschule ISA ACAR	65428 Rüsselsheim	97,1		x			
Fahrschule Sezai	65451 Kelsterbach	98,4	x	x			
Fahrschule Jung	65451 Kelsterbach	96,8	x	x			
Fahrschule Medar	65462 Ginsheim-Gustavsburg	98,6	x	x			
Fahrschule AKTIV	65479 Raunheim	97,1	x	x			
Fahrschule Fuhrmeister	65510 Idstein	99,1	x	x			
Fahrschule Walter	65510 Idstein	98,1	x	x	x		
Fahrschule Green Drive	65549 Limburg	98,6	x	x			
Fahrschule Skydrive	65760 Eschborn	98,4	x	x	x		x
Andys Fahrschule	65936 Frankfurt am Main	97,4	x	x			
Fahrschule Ram	66117 Saarbrücken	99,2		x			
Fahrschule Scheffler	66117 Saarbrücken	96,6		x			
Fahrschule Kai Schmitt	66359 Bous	97,2	x	x			
Fahrschule Wiegand	66557 Illingen	97,1	x	x	x	x	
KVI St. Wendel	66606 Sankt Wendel	99,5	x	x	x	x	
Fahrschule CrazyDrive	66606 St. Wendel	97,1	x	x	x		x
LKW Fahrschule Siebert	66663 Merzig	97,4	x	x	x		
Fahrschule 1	66740 Saarlouis	97,2	x	x			
Ingo's Fahrschule	66849 Landstuhl	97,8	x	x			
Fahrschule Klaus	67061 Ludwigshafen	96,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Premium	67063 Ludwigshafen	96,4	x	x			
Fahrschule Kling	67071 Ludwigshafen	98,3	x	x	x		
Fahrschule Schlachter	67071 Ludwigshafen	97,9	x	x	x		
FJM Fahrschulen	67141 Neuhofen	97,9		x			
Fahrschule Müller	67269 Grünstadt	98,5	x	x			
Fahrschule Easy Drive	67269 Grünstadt	98,4		x			
Fahrschule Armen	67346 Speyer	98,9		x			
Fahrschule Greiner	67434 Neustadt	97,5	x	x			
LOGO Fahrschule Kraus	67480 Edenkoben	98,0	x	x			
Fahrschule Levent	67547 Worms	97,6		x			
Fahrschule Volker Ernst	67657 Kaiserslautern	97,7	x	x			

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule F1	68159 Mannheim	99,6	x				
Fahrschule Anadolu	68159 Mannheim	96,6	x				
fa(hr)szination	68219 Mannheim	97,7	x	x			
Fahrschule Braun	68307 Mannheim	96,8	x	x			
Driving Factory by Sandra	68309 Mannheim	98,1	x				
Fahrschule Kissel 21	68647 Biblis	97,3	x				
Marina's Fahrschule	68647 Biblis	96,7	x	x			
FSZ Fahrschul-Zentrum	68766 Hockenheim	96,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Schork	68789 Sankt Leon-Rot	98,0	x	x			
Fahrschule Zawatzky	69151 Neckargemünd	98,1	x	x			
Fahrschule Schönfelder	69151 Neckargemünd	97,6	x	x			
ACADEMY Fahrschule Güll	69245 Bammental	97,3	x	x			x
Fahrschule Schmidt	69245 Bammental	97,3	x				
LKW- & Busfahrschule Schuster	69256 Mauer	99,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Sieber	70186 Stuttgart	96,4	x				
Fahrschule 07elf	70188 Stuttgart	98,9	x	x			
Fahrschule am Ostendplatz	70188 Stuttgart	98,2	x	x			
Fahrschule NY	70327 Stuttgart	98,1	x				
Cardicuno Fahrschule Drive-CC	70372 Stuttgart	99,0	x	x			
Fahrschule Kesmez	70372 Stuttgart	97,3	x	x	x	x	
Fahrschule Schille	70469 Stuttgart	96,9	x	x			
M.T.V. Fahrschule	70563 Stuttgart	97,9	x	x			
Fahrschule Briem	70794 Filderstadt	99,1	x	x			
Fahrschule Rolf Maier	71063 Sindelfingen	97,2	x	x			
Treffpunkt Fahrschule	71111 Waldenbuch	96,7	x	x	x		
Fahrschule die LiZENZ	71272 Renningen	97,2	x	x			
Fahrschule Drive X	71332 Waiblingen	97,4	x				
Fahrschule Sky	71332 Waiblingen	96,3	x	x			
Nico's Fahrschule	71364 Winnenden	99,0	x				
Fahrschule Bader-Roth	71364 Winnenden	98,2	x	x			
Academy Fahrschule Kopfer	71364 Winnenden	96,9	x	x			
Fahrschule Euro-Drive	71522 Backnang	98,6	x	x			
Fahrschule FG	71634 Ludwigsburg	98,3	x	x	x		x
Fahrschule Safer Drive	71636 Ludwigsburg	98,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Campos	71638 Ludwigsburg	99,6	x	x	x	x	
Fahrschule Haisch	71638 Ludwigsburg	98,8	x	x			
Fahrschule A-Team	71638 Ludwigsburg	97,1	x	x			
Fun S Drive	71638 Ludwigsburg	96,7	x	x			
Fahrschule Liberty	71679 Asperg	96,7	x	x			
Diamond Drive	71696 Möglingen	98,3	x	x	x		x
Fahrschule Englert	71706 Markgröningen	99,5	x	x			
Fahrschule DRIVER	72072 Tübingen	98,5	x	x			
Fahrschule Armbruster	72074 Tübingen	97,0	x	x	x		x
Fahrschule MAB	72108 Rottenburg	96,8	x	x			
Fahrschule Geiss	72116 Mössingen	96,9	x	x			
Fahrschule-RS	72202 Nagold	98,5	x				
Fahrschule Michael Kid	72336 Balingen	98,1	x	x			
Fahrschule Rothweiler	72351 Geislingen	99,7	x	x			
Fahrschule Maichle	72458 Albstadt	98,6	x	x			
Fahrschule Independence	72488 Sigmaringen	96,9	x	x	x	x	x
Andy's Fahrschule	72501 Gammertingen	96,5	x	x			
Heiko's Fahrschulen	72639 Neuffen	97,6	x	x			
Fahrschule Nik	72764 Reutlingen	99,4	x				

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Driver's Point	72764 Reutlingen	98,8	x	x			x
Joshi's Fahrschule	72764 Reutlingen	98,3	x	x			
Fahrschule Deutscher	72764 Reutlingen	97,8	x	x			
Fahrschule Ruess	73033 Göppingen	97,9	x	x			
Andy's Fahrschule	73033 Göppingen	96,6	x				
Fahrschule Bohl	73035 Göppingen	97,6	x	x			x
GS Fahrschule Schmidt	73054 Eisligen	96,6	x	x			
Fahrschule Diebold	73430 Aalen	97,2	x	x	x		x
Fahrschule Thomas Abele	73433 Wasseraalfingen	98,0	x	x			
Robi's Fahrschule	73479 Ellwangen	98,1	x	x			
Fahrschule Tiede	73525 Schwäbisch Gmünd	97,0	x	x			
Fahrschule Bischof	73525 Schwäbisch Gmünd	97,0	x	x	x	x	x
Edus Fahrschule	73614 Schorndorf	98,1	x	x			
Fahrschule Bischof	73655 Plüderhausen	97,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Gezgin	73728 Esslingen	97,8	x				
Excellent Fahrschulen	74072 Heilbronn	99,0	x	x			
Fahrschule Zero	74072 Heilbronn	98,8	x				
Fahrschule Team 18	74072 Heilbronn	98,7	x				
Fahrschule Fahrerlager ADH	74072 Heilbronn	97,6	x	x			
Marino die Fahrschule	74072 Heilbronn	96,8	x	x	x	x	
Fahrschule MAX	74072 Heilbronn	96,3	x	x			
Academy Truck & Bus	74081 Heilbronn	96,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Max	74172 Neckarsulm	96,4	x	x			
Fahrschule FastLane	74189 Weinsberg	97,5	x				
easy Fahrschule	74321 Bietigheim-Bissingen	97,5	x	x	x	x	x
Peter Mann Fahrschulen	74357 Bönningheim	96,9	x	x	x	x	x
Steffens Fahrschule	74372 Sersheim	96,4	x	x			
Academy Fahrschule MaSi	74564 Crailsheim	98,7	x	x	x		x
Marino die Fahrschule	74613 Öhringen	97,5	x	x	x	x	
Fahrschule Michelfelder	74613 Öhringen	97,5	x	x	x		x
Schnell - Fahrschulen	74629 Pfedelbach	97,7	x	x	x	x	x
Schnell - Fahrschule	74635 Kupferzell	96,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Wohlfart	74706 Osterburken	98,1	x	x	x		x
Moni's Fahrschule	74722 Buchen	98,8	x	x			
Fahrschule Pfeil	74722 Buchen	98,7	x	x	x	x	x
Michael's Fahrerhaus	74915 Waibstadt	98,8	x	x			
Fahrschule G&R Peter Rothmeier	75031 Eppingen	99,6	x	x	x		x
Jörg's Fahrschule	75038 Oberderdingen	97,8	x	x	x	x	x
Fahrschule Philipp Frey	75045 Walzbachtal	98,0	x	x			
Fahrschule Schwarzer	75173 Pforzheim	96,5	x	x			
Fahrschule Gisela	75175 Pforzheim	99,0	x	x			
Fahrschule Seyfried	75323 Bad Wildbad	97,0	x	x			
Fahrschule Frank Dopf	76137 Karlsruhe	97,9	x	x	x		
Fahrschule Quality Yener	76316 Malsch	98,0	x				
Patrick's Fahrschule	76437 Rastatt	96,8	x	x			
Fahrschule Joos	76437 Rastatt	96,5	x	x			
Patrick's Fahrschule	76448 Durmersheim	96,5	x	x			
Fahrschule Hohenbaden	76530 Baden-Baden	98,7	x	x			
Fahrschule Niehaus	76530 Baden-Baden	97,6	x	x			
Fahrschule GoGreen	76532 Baden-Baden	96,8	x	x			
Fahrschule Mayle	76646 Bruchsal	97,0	x	x			
Fahrschule Kreimes	76669 Bad Schönborn	97,9	x	x			
Fahrschule Bissinger	76829 Landau	99,1	x	x			

Als Ergebnis erhielt jeder Betrieb eine Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100 („Pkt.“). TOP-Fahrschul-Bewertung möglich ab einer Punktzahl von 96,3.

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
LOGO Fahrschule Kraus	76829 Landau	98,7	x	x			
Fahrschule Schupp Landau	76829 Landau	97,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Jens Weber	76846 Hauenstein	97,2	x	x			
Fahrschule Peter Grimm	76855 Annweiler	98,0	x	x			
Fahrschule Schupp	76870 Kandel	99,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Doeblner	77652 Offenburg	98,4		x			
Fahrschule L7	77746 Schutterwald	97,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Konzelmann	77756 Hausach	98,2	x	x			
Fahrschule FahrerMacher	77761 Schiltach	97,7	x	x			x
Fahrschule Niehaus	77815 Bühl	96,8	x	x			
Fahrschule Kilic	77855 Achern	98,9	x	x			
Fahrschule BV	77933 Lahr	99,0	x	x			
Fahrschule Impetus	77933 Lahr	96,9	x	x			
Fahrenwerk-Ortenau	77933 Lahr	96,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Strassenhelden	78050 Villingen-Schwenningen	99,1		x			
Fahrschule 7 Miles	78083 Dauchingen	98,0	x	x			
Thorstens Fahrschule	78166 Donaueschingen	96,4	x	x			
Fahrschule Erlenburg	78224 Singen	97,9		x			
Fahrschule Tesche	78244 Gottmadingen	96,3	x	x			
Fahrschule Kirsch	78333 Stockach	98,9	x	x			
Ronny's Fahrschule	78333 Stockach	97,8	x	x			
Fahrschule Rump	78333 Stockach	96,7	x	x	x		x
Fahrschule 21Coins	79312 Emmendingen	98,0	x	x			
Fahrschule Höferlin	79618 Rheinfelden	99,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Freidhöfer	79639 Grenzach-Wyhlen	96,9	x	x			
Metes Fahrschule	79650 Schopfheim	97,2	x	x			
Fahrschule Dorn	79787 Lauchringen	97,6	x	x	x	x	x
Fahrschule LM München	80337 München	97,2	x	x	x	x	
Fahrschule Servus	80634 München	98,1	x	x			
Fahrschule Monti	80686 München	99,1	x	x			
Fahrschule Speed Limit	80687 München	97,5		x			
VIP Fahrschule München	80689 München	98,9	x	x	x	x	x
Fahrschule Rausch	80797 München	97,7	x	x			
Momo's Fahrschule	80798 München	97,1		x			
Fahrschule Tavini	80802 München	96,8	x	x	x	x	
Fahrschule Wittmann	80807 München	97,3	x	x	x		
Fahrschule Biebow-Heise	81241 München	97,0	x	x	x	x	
Fahrschule Nikitin nur russisch	81373 München	96,6		x			
VIP Fahrschule München	81475 München	98,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Kempter	81475 München	97,1		x			
Fahrschule Batyra	81539 München	99,5		x			
Meine Fahrschule	81539 München	98,8	x	x			
Fahrschule 1-2-Drive	81679 München	96,4	x	x			
Fahrschule Gressler	81735 München	96,4	x	x			
Fahrschule Tavini	81927 München	98,0	x	x	x	x	
Domis Fahrschule	82008 Unterhaching	98,2		x			
Fahrschule Maxx	82110 Germering	97,7	x	x			
International Driving School	82166 Gräfelfing	98,2	x	x			
Fahrschule Brandt	82178 Puchheim	96,5	x	x	x		
Renes ABC Fahrschule	82256 Fürstenfeldbruck	97,9	x	x	x		x
Richis Fahrschule	82284 Grafrath	97,4	x	x	x		x
Fahrschule Max-Drive	82377 Penzberg	97,4	x	x			
Fahrschule Metzner	82380 Peißenberg	96,5	x	x			

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Strauß	82418 Murnau am Staffelsee	96,9	x	x	x	x	x
Fahrschule Habenstein & Breu	83022 Rosenheim	97,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Heißenberg & Aksu	83022 Rosenheim	96,7	x	x			x
Fahrschule Habenstein & Breu	83022 Rosenheim	96,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Habenstein und Breu	83026 Rosenheim	98,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Wimmer	83278 Traunstein	98,2	x	x			
Fahrschule Hillebrand	83395 Freilassing	96,9	x	x			x
Fahrschule Christoph Renoth	83471 Berchtesgaden	96,3	x	x			
Fahrschule Habenstein und Breu	83512 Wasserburg am Inn	99,4	x	x	x	x	x
Andys Fahrschule	83512 Wasserburg am Inn	98,7	x	x			
Fahrschule Dirschl	83527 Haag in Oberbayern	96,7	x	x			x
Fahrwerk Lupo's Fahrschule	83607 Holzkirchen	96,3	x	x			
Fahrschule Strunck	83700 Kreuth	97,9	x	x	x		x
Fahrschule Six	83703 Gmund am Tegernsee	98,7	x	x			
Fahrschule Voigt	84034 Landshut	97,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Christians Autopiloten	84478 Waldkraiburg	99,1	x	x			
Fahrschule Wöss	84494 Neumarkt-Sankt Veit	96,6	x	x			x
Fahrschule Helmut Heindl	85049 Ingolstadt	96,4	x	x			
Die Fahrschule by Hansi	85055 Ingolstadt	96,3	x	x			
Fahrschule Dachau	85221 Dachau	97,7	x	x	x	x	x
Fahrschule Irmeler	85221 Dachau	97,1	x	x			
Fahrschule Kutil	85244 Röhmoos	96,3	x	x			
Fahrschule Independence Drive	85253 Erdweg	97,7	x	x			
Fahrschule NOX	85356 Freising	98,8		x			
Fahrschule Jam	85356 Freising	98,5	x	x	x	x	
Fahrschule Kydd	85356 Freising	96,6	x	x	x		x
Fahrschule Jam	85375 Neufahrn bei Freising	97,0	x	x	x	x	
Fahrschule Jam	85399 Hallbergmoos	97,9	x	x	x	x	
Fahrschule Pustal	85435 Erding	97,1	x	x	x		x
Fahrschule Das Fahrwerk	85452 Moosinning	97,2	x	x	x		
Fahrschule Griebel	85540 Haar	98,8	x	x			
Peters Fahrschule	85540 Haar	98,7	x	x	x		
NexDrive	85551 Kirchheim bei München	96,6	x	x			
Ride & Drive Truck & Bus	85567 Grafing	99,3	x	x	x	x	x
Fahrschule P-One	85586 Poing	99,0	x	x			
Fahrschule Aschheim 1A	85609 Aschheim	97,6	x	x			
Führerscheinmanufaktur	85609 Aschheim	97,2	x	x			
Fahrschule Dachau	85764 Oberschleißheim	97,2	x	x	x	x	
Fahrschule Kempter	86154 Augsburg	98,6	x	x			
Fahrschule Bruggner	86156 Augsburg	98,0	x	x	x		x
Fahrschule Oberfrank	86159 Augsburg	98,2	x	x			
Fahrschule Langhof	86163 Augsburg	97,3	x	x	x		x
Fahrschule Dogan	86316 Friedberg	98,7	x	x			
Fahrschule Konrad	86381 Krumbach	97,1	x	x			
Fahrschule Langhof	86415 Mering	98,4	x	x	x		x
Fahrschule Hessenreither	86420 Diedorf	98,1	x	x			
Fahrschule Langhof	86438 Kissing	98,7	x	x	x		x
Charly's Fahrschule	86551 Aichach	97,8	x	x			
Fahrschule Eubel	86668 Karlshuld	98,8	x	x	x	x	x
Fahrschule Eder	86720 Nördlingen	96,5	x	x	x		x
Most Wanted Fahrschule	86850 Fischach	97,8	x	x			
Fahrschule Helmut Stadtmüller	87435 Kempten	97,4	x	x			
Tas-Fahrschule	87509 Immenstadt	98,0		x			

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Meyer	87527 Sonthofen	97,4	x	x			
Fahrschule Max	88212 Ravensburg	98,4	x	x			
Fahrschule Moosmann	88213 Ravensburg	96,9	x	x	x	x	x
Micha & Joshua Haslinger	88284 Wolpertswende	98,8	x	x			
Fahrschule Hutter	88299 Leutkirch im Allgäu	97,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Witte	88339 Bad Waldsee	99,5	x	x			
Fahrschule Schilf	88605 Messkirch	98,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Kracheel	88662 Überlingen	96,6	x	x			
Fahrschule Matutis	88662 Überlingen	96,3	x	x			
Fahrschule Schmid	88677 Markdorf	98,5	x	x			x
neue fahrschule	88709 Meersburg	96,7		x			x
Fahrschule Schmid	88709 Meersburg	96,3	x	x			x
Fahrschule Störmer	89073 Ulm	98,4	x	x	x	x	x
Fahrschule Ak	89077 Ulm	98,4	x	x			
Fahrschule Alex	89077 Ulm	97,7	x	x	x		
Wolfgang's Fahrschule	89081 Ulm	96,5	x	x			
Roland's Fahrschule	89155 Erbach an der Donau	96,6		x	x	x	x
Peter's Fahrschule	89231 Neu-Ulm	99,8	x	x			
Fahrschule Prübner	89233 Neu-Ulm	97,2	x	x			
Michi's Fahrschule Speedy	89250 Senden	97,6	x	x			
Ramona's Fahrschule	89312 Günzburg	98,5	x	x			
Fahrschule Markus Schauer	89343 Jettingen-Scheppach	96,9	x	x			x
Fahrschule Daniel Kränzle	89415 Lauingen	96,5	x	x			
Fahrschule Hüssi	89518 Heidenheim	98,1		x			
robbys.	89522 Heidenheim	99,1	x	x			x
Fahrschule Fastlane	89522 Heidenheim	98,2	x	x			
Andi's Fahrschule	89537 Giengen	98,6	x	x	x		x
Fahrschule Pönisch	90411 Nürnberg	97,1	x	x	x	x	x
Mannis Fahrschule	90419 Nürnberg	96,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Baumgärtner	90425 Nürnberg	97,7	x	x	x		
Fahrschule Skyline	90429 Nürnberg	96,8		x			
Aminas Fahrschule	90429 Nürnberg	96,8	x	x			
Fahrschule Reim	90439 Nürnberg	99,1	x	x			
Saryas Fahrschule	90439 Nürnberg	96,3		x			
Fahrschule Alex	90441 Nürnberg	97,4	x	x	x		
Fahrschule Kergl	90451 Nürnberg	96,4	x	x			
Fahrschule Jürgen Larsen	90459 Nürnberg	98,6	x	x	x		
Fahrschule Weigl	90459 Nürnberg	98,4	x	x			
Fahrschule Schulze	90475 Nürnberg	98,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Eckental	90542 Eckental	96,5	x	x			
Fahrschule Metz	91080 Uttenreuth	96,8		x			
Fahrschule Gaukler	91161 Hilpoltstein	97,4	x	x	x		x
Fahrschule Server	91207 Lauf an der Pegnitz	97,1		x			
Fahrschule AZ	91207 Lauf an der Pegnitz	96,9	x	x	x		x
Fahrschule Schlicht	91207 Lauf an der Pegnitz	96,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Höpfner	91207 Lauf an der Pegnitz	96,4	x	x			x
Fahrschule Zeilmann AVUS	91257 Pegnitz	98,3	x	x	x		x
Fahrschule Wein	91301 Forchheim	99,2	x	x	x	x	x
Fahrschule Endres	91301 Forchheim	98,3	x	x	x	x	x
Fahrschule Neidhart Karg	91301 Forchheim	98,2	x	x	x		x
Fahrschule Banzer	91315 Höchstädt	97,2	x	x			
Fahrschule Malliaras	91522 Ansbach	96,7	x	x			
Fahrschule Fister	91781 Weißenburg in Bayern	98,6	x	x	x	x	x

TOP Fahrschulen 2026

sortiert nach Postleitzahl

Fahrschule	PLZ/Ort	Pkt.	A	B	C	D	T
Fahrschule Karl Kraus	92237 Sulzbach-Rosenberg	98,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Herdegen	92526 Oberviechtach	98,6	x	x	x	x	x
Fahrschule Manfred Wittner	92533 Wernberg-Köblitz	98,0	x	x			
Fahrschule Deisinger	92637 Weiden in der Oberpfalz	98,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Ludwig & Ertel	93142 Maxhütte-Haidhof	96,6	x	x	x		x
Fahrschule Kandler	93309 Kelheim	97,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Hofbauer	93354 Siegenburg	98,8	x	x			
To.P. Fahrschule Tom Preißing	93449 Waldmünchen	97,9	x	x	x	x	x
Academy Fahrschule Emotion	94036 Passau	97,1	x	x			x
Fahrschule Plechinger	94060 Pocking	97,0	x	x	x	x	x
Fahrschule R. Plechinger	94099 Ruhstorf an der Rott	98,3	x	x	x	x	x
Fahrschule R. Plechinger	94127 Neuburg am Inn	98,5	x	x	x	x	x
Fahrschule Breit	94146 Hinterschmiding	97,7	x	x			
Stefans Fahrschule	94157 Perlesreut	98,9	x	x			
Fahrschule Gerl	94315 Straubing	99,3	x	x			
Fahrschule Kusik	94315 Straubing	97,5	x	x	x	x	x
Fahrschule A. Stern	94469 Deggendorf	97,7	x	x	x	x	x
Verkehrsausbildungszentrum VAZ	94469 Deggendorf	97,0	x	x	x	x	x
Fahrschule Fudalla	95445 Bayreuth	97,1	x	x	x		x
Fahrschule Runnersdrive	96049 Bamberg	99,3	x	x	x		x
Fahrschule Runnersdrive	96049 Bamberg	96,7	x	x	x		x
Fahrschule Füllgraf	96050 Bamberg	98,2	x	x			
Fahrschule Tobias Schilling	96132 Schlüsselfeld	98,5	x	x	x		x
Fahrschule Tobias Schilling	96172 Mühlhausen	99,5	x	x	x		x
Fahrschule Hahn	96450 Coburg	98,6	x	x	x		x
Fahrschule BB - Benny Brückner	96450 Coburg	97,8	x	x			
Fahrschule Frank & Uwe	96515 Sonneberg	98,1	x	x			
Marco's Fahrschule	97070 Würzburg	96,7	x	x			
BST-Verkehr Die Fahrschule	97228 Rottendorf	96,8	x	x	x		x
Andys Fahrschule	97232 Giebelstadt	99,3	x	x	x	x	x
City-Fahrschule	97318 Kitzingen	99,2	x	x			x
WM Fahrschule	97318 Kitzingen	98,5	x	x	x		x
Marco's Fahrschule	97421 Schweinfurt	98,2	x	x			
Fahrschule Engel	97421 Schweinfurt	96,6	x	x			
Fahrschule Hümpfner	97631 Bad Königshofen	97,0	x	x			
Fahrschule Breitenbach	97753 Karlstadt am Main	97,2	x	x	x		x
Dobberkau	98553 Schleusingen	96,9	x	x	x		x
Fahrschule Stefan Walter	98617 Meiningen	98,1	x	x			x
Fahrschule Andersch	98646 Hildburghausen	97,4	x	x			
Fahrschule Mac Drive	99086 Erfurt	98,7	x	x	x	x	
Fahrschul Akademie	99086 Erfurt	97,4	x	x			
think twice Fahrschule	99096 Erfurt	99,2	x	x			
Fahrschule Erdmann	99096 Erfurt	96,8	x	x			
Fahrschule Cars & Bikes	99099 Erfurt	99,5	x	x			
Fahrschule Felkl	99439 Am Ettersberg	97,0	x	x	x		x
Fahrschule Rocky Sode	99817 Eisenach	98,2	x	x			



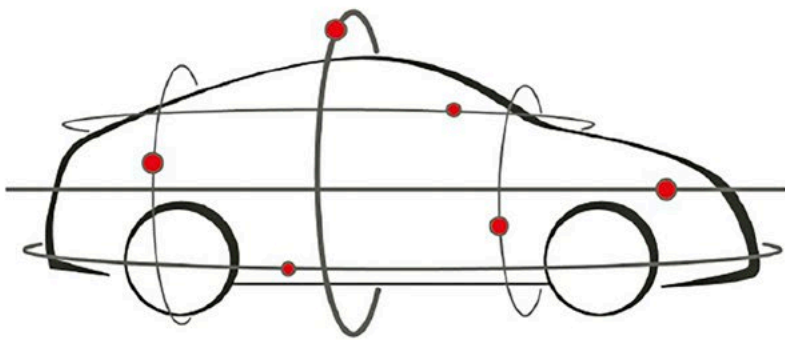
Auch online verfügbar

Über den QR-Code gelangen Sie zur Fahrschulübersicht, wo Sie nach Regionen und Umkreis filtern können – und so gezielt die besten Betriebe in Ihrer Nähe finden.

Als Ergebnis erhielt jeder Betrieb eine Bewertung auf einer Skala von 0 bis 100 („Pkt.“). TOP-Fahrschul-Bewertung möglich ab einer Punktzahl von 96,3.

WÄHLEN &

LESERWAHL



TECH
AWARD
2026

**auto
motor
und sport**

MO/OVE

Welche Hersteller punkten mit der besten Navigation, den hilfreichsten Online-Funktionen und der verlässlichsten Assistenz? Und welche Anbieter haben bei Wallboxen oder Telematik-Tarifen die Nase vorn? Stimmen Sie ab – und gewinnen Sie mit etwas Glück einen Kia EV3.

Es ist wieder so weit: Zum 13. Mal veranstaltet auto motor und sport gemeinsam mit seiner Schwesterzeitschrift MO/OVE die große Leserwahl zur Vernetzung und zu technischen Neuerungen im Auto. Unter dem Namen „auto motor und sport Tech Award“ nimmt die Wahl in erster Linie Entwicklungen aus dem Connectivity-Bereich ins Visier, aber auch Innovationen bei Batterien für E-Autos, ausgeklügelte Hybridsysteme oder Weiterentwicklungen beim Verbrennungsmotor.

Ihre Wahl in 13 Kategorien

Daher sind auch 2026 drei Fahrzeugkategorien mit unterschiedlicher Antriebstechnik Teil der Abstimmung. Wir möchten von Ihnen wissen, welche Elektro-, Plug-in-Hybrid- oder Verbrenner-Modelle Sie für besonders innovativ halten. Wie bisher interessiert uns auch Ihre Bewertung der Infotainment- und Assistenzsysteme: Bei welchem Hersteller überzeugen die Navigationssysteme mit cleverer Routenführung sowie hoher Anzeigequalität? Und welche Online-Funktionen und Fahrassistenzsysteme erleichtern das Unterwegssein spürbar? Ebenfalls wieder mit dabei sind die Kategorien Mobilfunknetze, Telematik-Tarife für Kfz-Versicherer sowie Wallboxen. Ein funktionierendes Mobilfunknetz ist die Grundvoraussetzung für fast alle Online-Dienste im Auto. Telematik-Tarife, die das Fahrverhalten analysieren, können die Beiträge der Kfz-Versicherung um bis zu 30 Prozent senken. Und Wallboxen sind längst mehr als kräftige Steckdosen. Werden sie in die Gebäudesteuerung integriert, steigt ihr Nutzen deutlich.

Welche Fahrzeuge und Techniksysteme zur Wahl stehen, finden Sie online – ausschließlich dort wird auch abgestimmt: Scannen Sie mit Ihrem Smartphone den QR-Code rechts, der Sie direkt zur Abstimmung führt. Anschließend klicken Sie Ihre Favoriten in 13 Kategorien an. Als Hauptgewinn winkt ein Kia EV3.

Fotos: Hersteller

Text: Dirk Gulde

GEWINNEN

Die Kategorien



A Navigations-systeme



B Online-Dienste



C Assistenz-systeme Komfort



D Assistenz-systeme Sicherheit



E Sprach-assistenz



F Displays



G Preis-/Leistungs-Stars



H Energiema-management, Wallboxen



I Mobilfunk-netze



J Telematik-Versicherungstarife



K Innovativste E-Autos



L Innovativste Plug-in-Hybride



M Innovativste Verbrenner-Modelle

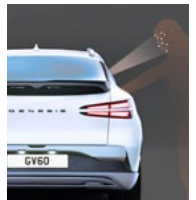


Abbildung ähnlich

Der Preis

Unter allen Teilnehmern verlosen wir als Hauptgewinn einen Kia EV3 im Wert von 36 280 Euro

Teilnahmebedingungen

Teilnehmen können alle Leserinnen und Leser von auto motor und sport ab 18 Jahren. Ausgenommen sind Mitarbeitende der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart und deren Angehörige. Jede Person kann bei jeder Umfrage nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Der Rechtsweg, eine Barauszahlung und ein Umtausch sind ausgeschlossen.

Unter allen Teilnehmern am diesjährigen auto motor und sport Tech Award und/oder der Leserwahl zum FAMILIEN-AUTO des Jahres und/oder am Gewinnspiel „80 Jahre auto motor und sport“ verlosen wir als Hauptgewinn einen Kia EV3 Air in Frostblau im Wert von 36 280 Euro. Die Gewinnerdaten werden unter Berücksichtigung der geltenden Bestimmungen des Datenschutzrechts an den Fahrzeughersteller übermittelt.

Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Namen und Wohnort des Gewinners in unseren Zeitschriften und Online-Auftritten vor. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich damit einverstanden.

Mehr zu Datenschutz und Teilnahmebedingungen finden Sie unter www.leserumfragen.de/tech

Sie können in jeder der 13 Wahlkategorien je eine Stimme abgeben, Teilnahmeschluss ist der 13. Juli 2026. Die Abstimmung findet ausschließlich online statt:

www.leserumfragen.de/tech

Statt die Webadresse abzutippen, können Sie auch den QR-Code scannen. Der Teilnahme-code lautet in jedem Fall **U598**



Scannen und abstimmen:
Über diesen QR-Code gelangen Sie direkt zur Leserwahl

ECHT GOLFIG BIS AUF DIE SOFTWARE

„Sag doch einfach, wir fahren Golf“, so ein Werbeslogan von 1988. Sechs Generationen später funktioniert das jedoch nicht mehr so einfach, dafür sorgt im **VW GOLF VIII** schon das ziemlich verworrene Bedienkonzept.



Der VW Golf war immer ein Auto, auf das sich alle einigen konnten. Klassenlos stand er vor dem Gymnasium oder vor der Villa. Setzte als Diesel-Spardose in den 70ern Maßstäbe und etablierte sich gleichzeitig als schneller Reisewagen – Stichwort GTI. Weitere Meilensteine folgten: GTD, G60, VR6, TDI – die Liste ist lang. Nicht immer war der Golf der Erste, aber meistens der

Beste. Auch in den Verkaufszahlen, abgesehen vom Frühjahr 1992. Da hatte der Golf III noch Anlaufprobleme und musste von Januar bis März dem Opel Astra den Vortritt lassen. Ansonsten stand der Golf immer an der Spitze. Bis zum Jahr 2020.

Da war der Golf VIII gerade auf der Bildfläche erschienen, hatte passionierte Golf-Fahrer mit seinem wirren Bedienkonzept erschreckt;

gleichzeitig bot der VW-Konzern immer mehr interessante Alternativen wie den gewachsenen Polo, den T-Roc oder auch den Tiguan an. Folge: Die Verkäufe sackten in den Keller, 2025 wurden nur noch 85 000 Stück verkauft. Damit war der Golf VIII zwar auf Jahressicht immer noch knapper Spitzenreiter, doch solche Zahlen schaffte der Golf III früher in einem Quartal. Und beim Blick ins Straßen-

bild hat der Golf heute längst nicht mehr die Dominanz wie früher.

Auf dem Gebrauchtmärkte dagegen schon, hier punktet der kompakte Wolfsburger, was aber auch am noch recht erfolgreichen Vorgänger liegt. Doch ist der Golf VIII wirklich so schlimm? Oder ist er als Gebraucher immer noch einen Tipp wert?

Der erste Eindruck ist bekanntlich der wichtigste, und der sagt: Passt! Das Ergonomiedreieck aus Sitz, Lenkrad und Pedalen stimmt, man fühlt sich auf Anhieb wohl. Das ändert sich auch nicht nach dem Losfahren, Gas und Bremse verlangen keine lange Eingewöhnungsphase, alles gelingt ruckelfrei – auf das Getriebe kommen wir später.

Doch dann möchte man sich ein bisschen was konfigurieren, zum Beispiel die Temperatur. Sucht den Regler mit den blauen und roten Symbolen für Kalt und Warm. Und findet schließlich den berüchtigten, in vielen Tests gescholtenen Slider, eine kleine glatte Fläche links unter dem zentralen Bildschirm. Draufgetippt, nichts passiert. Noch mal, länger – die Temperatur rast an den Anschlag. Andere Richtung, eiskalter Wind stürmt los. Mit voller Konzentration ist schließlich das Wunschklima justiert. Wie lange dafür der Blick von der Straße abgewendet war? Besser nicht fragen.

Immerhin ist eine Spurverlassenswarnung serienmäßig. Die aktiviert sich bei jedem Motorstart neu, was man meistens erst daran bemerkt, dass sie einem plötzlich ins Lenkrad greift. Darauf muss man sich einstellen im achten Golf, so wie auf das furchtbar langsame Infotainment.

Das erhielt eine Reihe von Updates, zum Modelljahr 2022 außerdem einen schnelleren Rechner, was aber an der grundsätzlichen Instabilität wenig änderte und lediglich die ausufernden Boot-Zeiten verkürzte. Erst zum Modelljahr 2025 gab es in Verbindung mit der Modellpflege ein komplett neues Infotainment, von VW MIB4 genannt, wie es auch im ID.7 Verwendung findet. Mit dabei: beleuchtete Slider, größere Bildschirme und endlich wieder richtige Tasten im Lenkrad.

Problem: Diese Autos sind noch nicht mal zwei Jahre alt und entsprechend teuer. Lässt es sich also nicht vielleicht doch auch mit einem früheren Golf VIII leben? Natürlich, denn an den Kernkompetenzen – fahren und sich anfühlen wie ein Golf – änderte das Facelift nichts. Da hat VW nichts verlernt, vier Erwachsene kommen bequem unter und gelangen komfortabel an ihr Ziel. Erst recht, wenn – wie im Musterauto auf diesen Seiten – das DCC-Fahrwerk mit der adaptiven Dämpfung an Bord



„Gefragt ist der Golf VIII vor allem als Limousine, und das am liebsten in gedeckten Farben“

Martin von Ahn,
Verkaufsberater
Autohaus
Spreckelsen,
Zeven

ist. Beeindruckend, was damit an Federungskomfort geboten wird, obwohl mit der R-Line auch ein Sportfahrwerk installiert wird. Wo andere hibbelige Hopsigkeit als Sport deklarieren, liegt der DCC-Golf einfach nur ruhig. Wobei das Serienfahrwerk freilich ebenfalls nicht als Plombenschüttler verdächtig ist. Was bei allem Lob für die adaptiven Dämpfer aus Gebrauchtkäufer-Sicht jedoch

MODELLE

Wenn der Golf VIII satt und breit vor einem steht, kommt man kaum auf die Idee, dass er einen Zentimeter schmäler ist als sein Vorgänger. Abgenommen hat auch die Anzahl der Modellvarianten: Cabrio und Dreitürer gibt es nicht mehr, nur noch die fünftürige Schrägheck-

Limousine und den Kombi. Den allerdings in zwei Versionen: Zu der herkömmlichen gesellt sich auch noch der etwas höhergelegte und beplankte Alltrack mit serienmäßigem Allradantrieb. Nicht mehr vertreten ist ein reiner Elektro-Golf. Den hat der ID.3 ersetzt.



GOLF VII (2012–2020)
Minimal größer als der
Achter-Golf



GOLF R PERFORMANCE
333 PS, auf Tempo 270
abgeregelt



GOLF VIII VARIANT
Platz-Hirsch: Der Kombi
hat fast Passat-Format



VARIANT ALLTRACK
15 mm mehr Bodenfreiheit
und Plastik-Planken



FACELIFT 2024
Die Retuschen fielen
sehr dezent aus

MOTOREN UND TECHNIK

VW Golf	1.0 TSI	1.0 eTSI	1.5 TSI	GTI	R	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Bohrung x Hub	mm	74,5 x 76,4	74,5 x 76,4	74,5 x 85,9	82,5 x 92,8	81,0 x 95,5
Hubraum	cm³	999	999	1498	1984	1968
Leistung kW (PS) bei 1/min	66 (90) bei 5000	81 (110) bei 5500	96 (130) bei 5000	180 (245) bei 5000	245 (333) bei 5500	110 (150) bei 3000
max. Drehmoment Nm bei 1/min	175 bei 1600	200 bei 2000	200 bei 1400	370 bei 1600	420 bei 2100	360 bei 1600
Höchstgeschwindigkeit km/h	188	202	214	250	270	223
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Siebengang-DKG	Sechsganggetriebe	Sechsganggetriebe Siebengang-DKG	Siebengang-DKG	Sechsganggetriebe Siebengang-DKG



”

Selten verlief ein 100 000-km-Dauerlauf so hürdenreich wie der des VW Golf Variant Alltrack. Der strahlt zwar mit alten Tugenden, war aber auch Dauergast in der Werkstatt...”

Clemens Hirschfeld im Abschlussbericht des Dauertests in *auto motor und sport* 10/2024

**AN DIESEN STELLEN
KANN ES BEI
DER HAUPTUNTER-
SUCHUNG HAKEN**

Edles Geröhr: Der Auspuff ist aus rostfreiem Stahl, Beanstandungen kommen dennoch vor



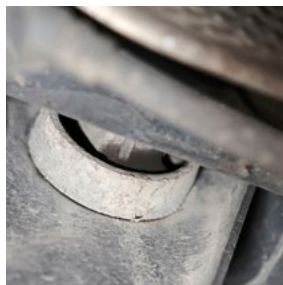
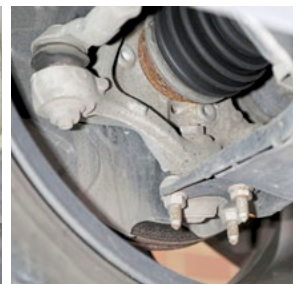
Häufigste Fahrwerksmängel: ausgeschlagene Koppelstangen. Stabilerer Ersatz im Zubehör



In höherem Alter ein Thema: Die Buchsen der vorderen Querlenker werden dann rissig



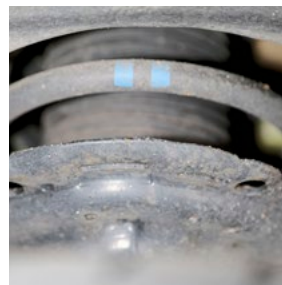
Gut gemacht: Radführungsgelenke lassen sich einzeln erneuern. Unaufällig: Spurstangenköpfe



Gut versteckt: die Buchsen der Längslenker an der Hinterachse. Gibt's ebenfalls verstärkt



Rostet durch: Federlenker hinten. Verzinkter Ersatz im Zubehör, passt auch für den Golf VII



Nicht unbekannt: Federbrüche und zerbröselnde Anschlagpuffer an den Stoßdämpfern



Noch ein Dauerthema: stark rostige und riefige Bremsscheiben an der Hinterachse

Gelungener Kompromiss: Ausgezeichneter Komfort, schluckfreudige Federung, trotzdem straff und präzise in den Ecken

nicht vergessen werden darf: Bei Ersatzbedarf kostet einer 300 Euro.

Viel Infotainment-Ärger

Die im Testfahrzeug aus erster Hand funktionieren aber noch tadellos, rund 90 000 Kilometer hat der 1.5 eTSI seit April 2021 abgespult. Neupreis 2021: rund 46 000 Euro, heute möchte das VW-Autohaus Spreckelsen in Bremervörde dafür 22 890 Euro sehen. Aber dafür wird auch allerhand geboten: Harman-Kardon-Soundsystem mit 480 Watt, Matrix-LED-Scheinwerfer, 18-Zöller, Abstandstempomat mit Stop & Go, Digital Cockpit Pro – kurz: Da hat einer richtig viele Kreuze gemacht bei der Bestellung.

Fragwürdig war seine Wahl vielleicht bei der Farbe, das Quietschgelb-Metallic kommt nicht wirklich gut an bei den Kunden, sieht dafür aber auf Fotos besser aus als der sonst übliche schwarz-graue Einheitsbrei. Übrigens trug der ehemalige Dauertestwagen die gleiche Lackierung. Ja, genau der, der für ein desaströses Ergebnis und den letzten Platz in der Mängelhitliste verantwortlich war. Denn obwohl bereits dem Modelljahr 2022 zugehörig und damit auf einem verbesserten Stand der Software, nervte diese mit unzähligen Abstürzen und bescherte einem Kollegen ein



Sieht hochwertig aus, trotz viel Hartplastik. Kaum noch Tasten, links der überladene Lichtschalter, das Bildschirm-Cockpit ist Grundausstattung

traumatisches Erlebnis, als das Soundsystem urplötzlich in voller Lautstärke ein undefinierbares Geknatter von sich gab, das sich auch nicht abstellen ließ, nach einigen Kilometern schließlich aber von selbst verschwand. Ein paar Monate später blieb das Radio dagegen annähernd stumm, nur aus der Mitte der Armaturentafel krächzte es ein wenig, die übrigen acht Lautsprecher streikten. Trotz mehrerer Neustarts war der Golf erst am nächsten Tag wieder bei der Musik.

Unserem Fotoauto ist derartiges Gebaren fremd. Zwar bootet sein System ebenfalls mit einer Schlafmüt-

zigkeit, die an alte Windows-PC erinnert, läuft aber stabil. Wie der Rest des Autos, und damit kommen wir zu den guten Seiten des Golf VIII: Mechanisch hat er sich nicht viel vorzuwerfen. Motorschäden wegen gerissener Steuerketten, wie sie noch beim Vor-Vorgänger auftraten, sind keine mehr zu verzeichnen. Auch weil die meisten Triebwerke auf Zahnriemen umgestellt wurden. Unproblematisch, Wechselintervall 240 000 Kilometer. Ketten gibt es nur noch in den Zweiliter-Benzinern, also zumeist GTI oder Golf R, sowie in einem 2.0 TSI ohne Sport-Ornat.

Falscher Weg: Touchflächen ohne Rückmeldung und Beleuchtung für elementare Funktionen



Zu viel gespart? Unlackierte Bereiche, und die Motorhaube muss ohne Gasfeder auskommen



Verschraubung des Frontends: Kann sich lockern, dann senkt sich die komplette Nase ab



Kriechstrom: An der Zentralelektrik gab es bei den Hybrid-Versionen einige Änderungen



Im Verborgenen: Der Keilrippenriemen sollte alle 180 000 km inklusive Spanner ersetzt werden



Ölpest: Wenn im Ölabscheidemodul die Membran reißt, kann Schmierstoff austreten



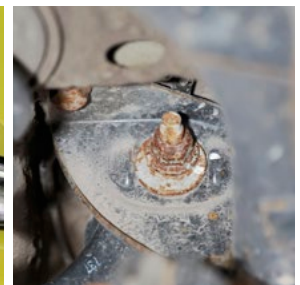
Motorabdeckung: konnte am Turbolader kokeln. Wenn sie nicht schon im Werk vergessen wurde



Ärger im Alter: Defekte an Nockenwellensensor und Zündspule zeigt die Motorlampe an



LED-Scheinwerfer sind Serie und sehr zuverlässig. Bei der HU wird aber oft die Justierung gerügt



Am Rostschutz gespart: An Achsträgern und Anbauteilen breitet sich schnell Kantenrost aus

INTERIEUR

So gut, so Golf:
 Fahreigenschaften,
 Komfort – alles
 ist wie erwartet.
 Und entschädigt
 ein wenig für die
 murksige Bedienung



Kuschelig:
 Heimeliger
 Fond, ausreichend
 Platz, bequeme
 Bank – der Golf
 war schon immer
 familientauglich



Moderne Zeiten:
 Das Bildschirm-
 Cockpit ist
 Grundausstat-
 tung, diese
 Upgrade-Ver-
 sion optional
 verfügbar



Der größte
Kofferraum aller
Gölfes: 381 Liter
 – einer mehr
 als im Golf VII.
Praktisches
Format, tiefe
Ladekante

Mechanisch sehr solide

Was dagegen gelegentlich Ärger macht: die Wasserpumpen. Drei sind es an der Zahl, zwei elektrische und eine vom Zahnriemen angetriebene mechanische. Die wird nach alter Väter Sitte irgendwann undicht – was das Zahnriemen-Wechselintervall utopisch erscheinen lässt – und verfügt außerdem über einen Regelschieber, welcher die Pumpe nach dem Kaltstart wirkungslos bleiben lässt und erst mit steigender Wassertemperatur den Durchfluss freigibt. Oder eben nicht, was dann zunächst zum Aufleuchten der Temperaturlampe und bei deren Nichtbeachtung im weiteren Verlauf zu den typischen Überhitzungsschäden wie einem gerissenen Zylinderkopf führt.

Ähnliches steht zu befürchten, wenn der Kühler der Abgasrückführung das Wasser nach und nach dem Verbrennungsprozess zuführt. Wes-

halb man gelegentlich mal die Motorhaube öffnen und nach dem Pegelstand im Ausgleichsbehälter sehen sollte. Tröstlich: Anders als etwa BMW-Diesel geht der Golf nicht gleich in Flammen auf, wenn das Glykol aus dem Kühlmittel in den Ansaugtrakt gelangt.

Von der Kraftübertragung gibt es dagegen wenig Spektakuläres zu berichten. Weil anscheinend kaum noch jemand Lust verspürt, die zumeist sechs Gänge (fünf im 1.0 TSI, 66 kW) von Hand zu sortieren, haben die automatischen Doppelkuppler einen Anteil von 72 Prozent. Je nach Leistung kommen solche mit sechs oder sieben Gängen zum Einsatz, mit trockenen oder nassen, also im Ölbad laufenden Kupplungen.

Sie tun ihren Dienst inzwischen sehr zuverlässig, bei ungeduldigen Gasfüßen mit ruckeligem Anfahren. Wenn mal etwas kaputtgeht, dann

nach etlichen Schaltvorgängen die Mechatronik, deren Innenleben irgendwann ausleiert und dann den zum Kuppeln und Schalten nötigen Öldruck nicht mehr aufrechterhält.

Bei den Hybrid- und Mildhybrid-Versionen ist das DSG-Getriebe serienmäßig. Hier ist es jedoch eher der Hochvolt-Bereich, der Aufmerksamkeit verlangt: So erhielt der Schaltkasten eine zusätzliche Isolierung. Von Produktionsstart bis 2022 waren zudem Hauptsicherungen fehlerhafter Spezifikation verbaut – die mittlerweile aber alle gewechselt sein dürften.

Im Zweifel also nachfragen. Und dann gleich prüfen lassen, ob der Software-Stand aller Systeme aktuell ist. Denn nur wenn die stabil laufen, ist auch der Achter ein Golf, auf den sich alle einigen können.

Text: Hendrik Dieckmann

FAZIT

Schlechtere Kritiken als die achte Generation bekam kein Golf zuvor. Nicht einmal die schnellst rostende erste, die teilweise von VW zurückgekauft wurde, um die Rostlauben aus dem Straßenbild zu entfernen. Beim Golf VIII ist dergleichen nicht zu

erwarten, seine Probleme sind unsichtbar, weil digitaler Natur. Damit müssen die Käufer nun klarkommen. Doch wer das auf sich nehmen will, wird wieder mit einem exzellent fahrenden Kompakten belohnt. Da ist der Golf weiterhin ganz Golf geblieben.



Jetzt testen und Kennenlern-Rabatt sichern.



6 Ausgaben auto motor und sport lesen plus Prämie zur Wahl.



GUTSCHEIN ZUR WAHL

10 € Amazon.de Gutschein*

10 € bestchoice drive & ride

IHRE VORTEILE

- ▶ 6 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- ▶ versandkostenfreie Lieferung
- ▶ Prämie zur Auswahl (weitere im Shop)
- ▶ jederzeit kündbar nach Erstbezug
- ▶ Abonnenten erhalten einen Rabatt für

DIREKT BESTELLEN UND VORTEILE SICHERN

auto-motor-und-sport.de/lesen

040-855 388 90 motorpresse@dpv.de



Best.-Nr. 2186239. Bitte Bestellnummer und Prämie bei telefonischer Bestellung oder E-Mail nennen.

Angebot: Die Mindestlaufzeit beträgt 6 Ausgaben zum Preis von 21,90 €. Das entspricht einem Einzelpreis von zzt. 3,65 € statt 4,90 € pro Ausgabe. Die Abrechnung erfolgt im Voraus. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Meine Prämie erhalten ich nach Zahlungseingang. Bei Prämien mit Zuzahlung erhalte ich diese zzgl. einer einmaligen Zahlung. Das Abonnement umfasst auch ggf. erscheinende Sonderhefte zum oben genannten Ausgabenpreis. Ich kann die Belieferung jederzeit mit einem Vorlauf von einem Monat kündigen, frühestens zum Ende der Mindestlaufzeit. Preise inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Auslandsangebote auf Anfrage oder online unter shop.motorpresse.de **Verantwortlicher und Kontakt:** Anbieter des Abonnements ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer. **Widerrufsrecht:** Ich habe das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Einzelheiten zu meinem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen kann ich unter shop.motorpresse.de/agb abrufen.

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

VW GOLF (TYP CD, SEIT 2019)

AUF EINEN BLICK



MODELLGESCHICHTE

12/2019 Markteinführung der Limousine als 1.5 TSI oder eTSI (Mildhybrid), 130 oder 150 PS, und als 2.0 TDI mit 115/150 PS
3/2020 Start der Einliter-Dreizylinder mit 90 oder 110 PS
9/2020 Vorstellung Variant, GTI (245 PS) und Plug-in-Hybride 1.4 eHybrid sowie GTE
10/2020 Neu: GTI Clubsport (300 PS), GTD (200 PS), 1.5 TGI (Erdgas/Benzin, 130 PS)
11/2020 Zusätzlich kommt der Alltrack: Variant, 15 mm mehr Bodenfreiheit, 2.0 TDI, 200 PS
12/2020 Neu: Golf R mit 320 PS
6/2022 Golf R 20 Years, 333 PS
1/2024 Umfangreiche Modellpflege, betreffend Optik, Haptik, vor allem aber Infotainment und Bedienung. Nur noch Vierzylinder, GTI mit mindestens 265 PS

UNTERHALTSKOSTEN

Günstig in der Haftpflicht mit den Typklassen 11 bis 15. In Teilkasko mit 20 bis 26 etwas gehobenerer Einstufung. Vollkasko 16 bis 23, speziell GTI & R sind recht teuer.

GEBRAUCHTPREISE

Jahr	1.5 TSI ¹⁾	GTI	2.0 TDI ¹⁾
2024	23 706,-	28 136,-	26 655,-
2023	22 230,-	26 626,-	24 520,-
2022	21 038,-	25 221,-	22 118,-
2021	19 983,-	23 882,-	20 876,-
2020	18 764,-	22 394,-	19 687,-

Quelle: DAT; Händlereinkaufspreise in Euro; ¹⁾ 150 PS

Abgesehen von der eigenwilligen Software und dem chaotischen Bedienkonzept lässt sich die achte Generation des Golf nur wenig am Zeug flicken. So gelten die Motoren als mechanisch äußerst solide, auch das Fahrwerk weist nur die heute allgemein üblichen Schwachstellen wie ausgeleierte Buchsen und Koppelstangen auf. Diese Mängel lassen sich minimieren, die Versionen mit weniger als 150 PS haben hinten eine deutlich stabilere Verbundlenkerachse. Die meisten Probleme betreffen die Peripherie, wie den häufig defekten automatischen Notruf oder durchflussgeregelter Wasserpumpen, die in der Kaltstellung klemmen und dann den Motor überhitzen lassen. Und bei der Hauptuntersuchung verhindern zerbröselte Anschlagpuffer der Federung und rostige Bremscheiben, dass der Golf besser als durchschnittlich abschneidet.

DARAUF GILT ES ZU ACHTEN



- 1** Bremsscheiben
- 2** Anschlagpuffer Stoßd.
- 3** Infotainment
- 4** eCall
- 5** Wasserpumpe
- 6** Lenker Hinterachse

RÜCKRUF: **1** Isolierung Hochvoltbatterie **2** Bremspedal wg. Bruchgefahr **3** Sicherheitsgurt Beifahrer

MARKTSITUATION

Unter 12 000 Euro geht beim Golf VIII noch nichts, außer der Kilometerzähler steht bereits nahe der 300 000er-Marke. Rund 17 000 Euro kosten frühe, handgeschaltete 1.5 TSI mit 150 PS, vergleichbare Facelift-Modelle ab 2024 gibt es erst ab 21 000 Euro. Beim Variant überwiegen Diesel, bei der Limousine Benziner. Karosserie-Mix bei Gebrauchten: ein Drittel Kombis, Rest Schrägheck.

Empfehlenswerter Antrieb

1.5 TSI, 150 PS

So viel vorweg: Abzuraten ist von keinem der Antriebe. Aber sucht man einen, der schon Spaß macht, nicht zu viel verbraucht und dabei weitgehend problemlos läuft, ist so ein 1.5 TSI die erste Wahl, insbesondere in Kombination mit Schaltgetriebe. Für Kilometerfresser ist vermutlich ein TDI interessanter, und Leistungs-Liebhaber greifen zum Golf R mit 333 PS.

DATEN (TEST 2025)

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, Bohrung x Hub 74,5 x 85,9 mm, Hubraum 1498 cm³, Leistung 110 kW (150 PS), max. Drehmoment 250 Nm bei 1500/min, Sechsgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb.

MASSE UND GEWICHTE

Länge x Breite x Höhe 4282 x 1789 x 1483 mm, Leergewicht 1333 kg, Zuladung 507 kg.

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

0-100 km/h 8,7 s, Vmax 224 km/h, Testverbrauch 6,3 Liter.

SICHERHEIT

Euro-NCAP-Crashtest 2019

★★★★★

Insgesamt hat der Golf 15 Sterne verdient, schließlich hat er schon drei Crashes mit Bravour bestanden. Kurzfassung: stabile Karosserie, vorbildliche Schutzwirkung und bis auf die A-Säulen auch freundlich zu Fußgängern.

Kurz und knapp

- + Ausgezeichneter Komfort
- + Feinfühliges Lenken
- + Gutes Raumangebot
- + Helle, gut ausleuchtende LED-Scheinwerfer
- + Angenehmes Handling
- + Solide Verarbeitung
- + Günstige Ersatzteile
- Vertrackte Bedienung
- Software-Probleme
- Diesel mit Anfahraudern
- Ruckeliges DSG-Getriebe

TESTS IN DIESEN AUSGABEN

Golf 1.0 eTSI: VT 17/21, 21/21; 1.5 eTSI: VT 11/20, 20/21; 1.5 TSI: VT 10/25; E-Hybrid: VT 18/22; GTE: VT 16/21; GTD: VT 16/23; GTI: VT 9/21, 11/23; R Performance: VT 18/23.



**WIR MACHEN
MÄNNER STARK
FÜRS LEBEN!**



**Hol Dir jetzt das
XXL-Jubiläumsheft**



SCHERZ

Der **SKODA FABIA 130** bringt wieder Leben ins Segment der Spaßbuden – wenn auch nur vorübergehend. Vergleich mit dem just pensionierten Audi A1 40 TFSI und dem Mini Cooper S, der uns erhalten bleiben wird.

IM VERGLEICH

**AUDI
A1 40 TFSI:**
207 PS, 320 Nm,
0–100 km/h: 6,5 s,
Testwagen-Grund-
preis: 33 550 €

**MINI
COOPER S:**
204 PS, 300 Nm,
0–100 km/h: 6,7 s,
Testwagen-Grund-
preis: 35 150 €

**SKODA
FABIA 130:**
177 PS, 250 Nm,
0–100 km/h: 7,5 s,
Testwagen-Grund-
preis: 35 530 €

Fotos: Hans-Dieter Seufert



KEKSE



AUDI

Klickende Klimaregler, klare Rundinstrumente sowie die Hebel für Handbremse und DKG erinnern an vergehende Audi-Tage



Trotz S-Abzeichen sind die Audi-Sitze eher bequem als haltstark. Erhöht: die Sitzposition



Der Plastikdeckel wirkt wie eine Tarnkappe für das Vierzylinder-Turbo-Prachtstück mit 207 PS



Maue Bremswerte und das tollpatschige ESP konterkarieren das schmissige Handling



Der A1 versteht sich nicht explizit als Sportmodell, was man fahrwerksseitig spürt

20 Nm

beträgt der Unterschied zwischen dem Audi- und dem Mini-Zweiliter. Auf der Autobahn fühlt er sich aber weit- aus größer an



Der kräftige Turbo-Punch bringt die Grip-armen Bridgestone-Reifen immer wieder in die Bredouille

Machen wir uns nichts vor: Die Klasse der Sportkleinwagen droht langsam, aber sicher vor die Hunde zu gehen. Ford Fiesta ST, Renault Clio R.S., Opel Corsa OPC, Hyundai i20 N – ja selbst der VW Polo GTI ist nach knapp 30 Jahren Dienstzeit nun hochhoffiziell Geschichte.

Ein von mangelnder Nachfrage bereinigtes Angebot? Darf man annehmen, schließlich neigen Automobilhersteller dazu, immer das auszusortieren, was keine Rendite bringt. Nur hat der übliche Grund hier einen anderen Hintergrund: die zunehmende gesetzlich verordnete, daher unvermeidbare Komplexität in Homologation und Ausstattung, durch die der (verbrennungsmotorisierte) Kleinwagen im Allgemeinen und dessen Sportversionen im Besonderen vom Aussterben bedroht sind.

Oder, um es klipp und klar zu sagen: Eine Spaßbüchse für Abgasnormen und assistenzsystematische Standards fit zu machen, kostet mehr, als sich mit ihr verdienen lässt – beziehungsweise hätte Preise zur Folge, die den Rahmen sprengen würden.

Umso erbaulicher, dass Skoda diesem anhaltenden Negativtrend jetzt den Fabia 130 entgegensetzt. Zwar wird sich im Zuge dieses Vergleichstests herausstellen, dass es dessen Sportlichkeit so ein bisschen an Tiefgang fehlt, dass er mehr Aufwand verdient oder sogar gebraucht hätte und damit für das, was er am Ende geworden ist (oder eben nicht), ein ganzes Stück zu teuer kommt.

Aber, liebe Sportsfreunde, das Signal, das die Tschechen mit dem 177 PS starken Fronttriebler aussenden, ist uneingeschränkt positiv. Es bedeutet Mut, Hoffnung und Licht am Ende eines langen Tunnels. Obgleich die Freude über die Renaissance von begrenzter Dauer sein wird. Denn genau wie der A1 gehört auch der Fabia zur Querbaukasten-Familie, hängt also im Schlepptau des Polo, der künftig nur noch als elektrische ID-Adaption fortbesteht. Bedeutet: Die Tage des fetzi-

gen Fabia sind bereits gezählt, die des Audi sogar bereits abgelaufen.

Na ja, und so wird es – vorbehaltlich weiterer Comebacks – an Mini liegen, die Fahnen dieser Klasse hochzuhalten. Ja, ausgerechnet an Mini, wo die einstigen Kernkompetenzen zuletzt eher auf halbmast hingen. Um nicht zu sagen: böse in den Seilen. Ein Sonderlob gilt's trotzdem vorwegzuschicken. Schlicht dafür, dass man das

Kleinwagenthema – analog zum Credo der Münchner Markenmutter – nach dem Prinzip der Zweigleisigkeit verfolgt, ergo niemanden in die eine oder andere Glaubensrichtung zwingt.

Musterbeispielhaft!

Anders als der VW-Konzern, der seine „Pocket Rockets“ nur mehr vollelektrisch zünden wird, sind sämtliche Cooper-Versionen wahlweise als E-

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Audi A1 Sportback 40 TFSI S line	Mini Cooper S John Cooper Works Trim	Skoda Fabia 1.5 TSI 130
ANTRIEB				
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo	Zahnriemen/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn quer	vorn quer	vorn quer
Hubraum	cm³	1984	1998	1498
Bohrung x Hub	mm	82,5 x 92,8	82,0 x 94,6	74,5 x 85,9
Leistung	kW (PS) bei 1/min	152 (207) bei 4600	150 (204) bei 5000	130 (177) bei 5750
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	320 bei 1500	300 bei 1450	250 bei 1500
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	76,6 (104,3)	75,1 (102,1)	86,8 (118,2)
Ölinhalt Motor	l	5,7	5,3	3,9
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe		Siebgang-DKG	Siebgang-DKG	Siebgang-DKG
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Verbundlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Verbundlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung		215/40 R 18 Y	215/40 R 18 Y	215/40 R 18 W
Reifentyp		Bridgestone Turanza T005	Continental SportContact 7	Continental SportContact 5
KAROSSERIE				
Länge x Breite	mm	4029 x 1740	3876 x 1744	4137 x 1780
(mit Spiegeln) x Höhe		(1940) x 1409	(1932) x 1432	(1954) x 1458
Radstand	mm	2563	2495	2549
Sitzplätze		5	4	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/-	75/-	75/-
Anhängelast/gebremst	kg	-/-	-/-	-/-
Gepäckraum	l	335-1090	210-725	380-1190
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1775	1735	1670
Tankinhalt	l	40	44	50 ¹⁾
VERBRAUCH/CO₂				
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	6,3 Super	6,4 Super	5,3 Super
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	148	149	124
FAHRLEISTUNGEN				
0 – 100 km/h	s	6,5	6,6	7,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	241	242	228

¹⁾ Tankvolumen optional, Serie 40 Liter



Die Zweiliter in A1 und Mini stürmen dem 1.5 TSI des Fabia gehörig beziehungsweise locker davon, belasten die Front aber stärker

VERGLEICHSTEST



Über den GP-Kurs des Hockenheimrings wuselt der Mini am schnellsten. Der A1 folgt knapp, der Fabia klar dahinter

Mobil oder ganz traditionell mit Turbobenziner zu haben. Zu vergleichbaren Grundpreisen. Bravo!

Doch Everybody's Darling macht Kummer. Statt Pauschalbegeisterung lösten diverse Mini-Ausprägungen zuletzt hitzige Handling-Diskussionen aus. Und das, obwohl die Eckdaten nach wie vor ins Bild des Markennamens passen: 3,87 Meter kurz, 1,74 schmal, 1315 kg leicht, zwei Türen –

was soll da groß schiefgehen? Tatsächlich bekommt man den ersten Dämpfer schon vom Raumgefühl verpasst. Man sitzt ebenso tief wie hinterachsnah, was an sich mega ist, den Innenraum aber hoch und mit seiner weit entfernten Scheibe voluminös wirken lässt. Echtes Mini-Flair entsteht zunächst nur über die Liebe zum Detail: über pfiffige Styling-Ideen wie die vielfarbig beleuchtete Stofftapete des

Armaturenrägers, die Gurtband-Lenkradspeiche oder den Drehschalter zum Anlassen, der Zündschlüssel-Erinnerungen wachküss.

Erotik der Funktionalität

An anderen Stellen artet die Kreativität dafür in groben Unfug aus. Sicher, neben dem Mini-Cockpit wirken Skoda und Audi so aufregend wie eine Realschul-Aula, beweisen andersrum aber, dass Erotik sehr wohl auch der Funktionalität entspringen kann.

So stellt man fest, dass ein vernünftiges Steuerpult für eine Klimaanlage deutlich zielführender ist als die Schnuckeligkeit ihrer Darstellung in einer Touchfeld-Animation. Gleiches gilt auf anderer Ebene auch für die Bedienelemente der jeweiligen Getriebe. Zwar gäbe es im Mini keinen Platz für das bezaubernde Verstau-Döschen in der Mittelkonsole, wenn sich sein Doppelkuppler nicht über einen Kipp-schalter befehligen ließe. Ehrlicherweise stehst du im Skoda oder Audi, wo du noch gestandene Wählhebel durch Klack-klack-Schemata ziehen darfst, aber auch nie vor der Frage, wo um Himmels willen hier denn dieses Döschen ist.

Besonders segensreich ist eine gewisse Schnörkellosigkeit aber vor allem für die Instrumente. So verzaubern die VW-Konzern-Cousins mit dem IdealfORMAT der Runduhr, während

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		Audi A1 Sportback 40 TFSI S line	Mini Cooper S John Cooper Works Trim	Skoda Fabia 1.5 TSI 130
KOSTEN IN EURO				
Steuer		156,-	159,-	89,-
Haftpflcht		367,-	423,-	442,-
Teilkasko		318,-	274,-	237,-
Vollkasko		663,-	727,-	943,-
Festkosten/Jahr		1186,-	1309,-	1474,-
Betriebskosten/100 km		19,16	19,59	18,67
Wertverlust/Jahr		5100,-	5400,-	5600,-
GESAMTKOSTEN/KM¹⁾				
bei 15 000 km/Jahr		0,59/0,25	0,61/0,25	0,61/0,24
bei 30 000 km/Jahr		0,42/0,22	0,44/0,23	0,43/0,21
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN¹⁾				
bei 15 000 km/Jahr		738,-/310,-	765,-/316,-	762,-/297,-
bei 30 000 km/Jahr		1056,-/555,-	1092,-/567,-	1080,-/536,-
PREISE				
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	33 550,-	31 000,-	35 530,-
Grundpreis Testwagen	Euro	33 550,-	35 150,-	35 530,-
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	45 050,-	42 740,-	40 250,-

¹⁾ mit/ohne Wertverlust



MINI

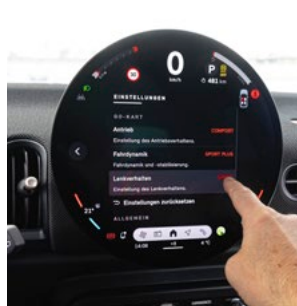
Details und Infotainment-Styling sind be-, das hibbelige Lenkgefühl ist völlig entzaubernd. Dem harten Fahrwerk fehlt Stützkraft



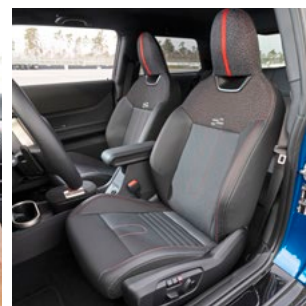
Das Dachspoilerchen ist ebenso Teil des JCW-Trimms wie Bremse und Fahrwerks-Set-up



Dem Mini genügen überschaubare Werte für einen klaren Sieg im Bremsenkapitel



Die diversen Kennlinien sind einstellbar, an Bindung fehlt es aber grundsätzlich



Sportliche Sitze mit ausgeprägten Seitenwangen und weitem Verstellbereich



Was die bloßen Abmessungen angeht, ist der Mini Cooper S das Vorbild für die Klasse der Kleinsportler

0,1 km/h

holt der Mini im Slalom auf den Audi heraus. Wobei es aufgrund des signifikanten Gripvorteils seiner Conti-Reifen eigentlich „Nur 0,1 Sekunden“ heißen müsste



SKODA

Anders als der A1 verfügt der Fabia über Schaltpaddel am Lenkrad, die man wegen des defensiven DKG auch des Öfteren benutzt. Tipp-topp: die Bedienergonomie



Die weich gepolsterten Stoffsitze des Fabia stützen bis in den Schulterbereich



Auch der Skoda schwächt auf der Bremse. Das ESP übertreibt es mit der Fürsorge



Die Einstelloptionen für Lenkung und Antrieb ändern nur Nuancen. Stets kernig: der 1.5 TSI



Das Sondermodell wurde nur sachte nachgewürzt. Zu den früheren RS-Modellen fehlt noch erheblich Schärfe

757 Kilometer

Dank großem Optionstank und 6,6 l/100 km Testverbrauch gewinnt der Fabia das Reichweiten-Rennen. Und zwar klar



Die 130 im Namen des Fabia bezieht sich sowohl auf das Markenjubiläum Skodas als auch auf die kW-Zahl

das Zentralinstrument des Mini einen regelrechten Zirkus veranstaltet: nostalgische Ziffernblätter, einsame Inseln, flatternde Kolibris, kreiselnde Gänseblümchen. Alles sehr schön, manches sogar richtig gut. Doof nur, dass vor lauter Zuckersüßigkeiten etwas ganz Wesentliches vergessen wurde: huch, der Drehzahlmesser, der sich nur im Sport-Modus und dort nur ganz am Rande anzeigen lässt. Sorry, aber eigentlich sollte auf einem digitalen Pizzateller genug Platz sein, um das Ding in irgendeinem Modus mal vollformatig in die Mitte zu klatschen. Basta!

Wichtig oder quirlig?

Und damit ran an die Buletten, die in Cooper S und A1 40 TFSI schon saftiger schmecken als im Fabia. Mini und Audi schöpfen 204 respektive 207 PS aus zwei Litern Hubraum, während der Skoda deren 177 aus einem Einsünf-TSI presst. Ungerecht ist die Konstellation dennoch nur aus der Vogelperspektive. Erstens trägt das hagerere Motörchen erheblich zu dem Gewichtsvorteil von gut 70 kg bei, den der Fabia hat. Zweitens stellt sich über die jeweiligen Preise dann eben doch eine faire Vergleichsgrundlage her: Mit stolzen 35 530 Euro notiert der Einstiegskurs des Fabia 130 – rund 2000 bis 4500 Euro mehr als bei A1 und Cooper.

Sicher, über die Ausstattung relativiert sich die Differenz gehörig, an der generellen Aussage ändert das aber nichts: Der Fabia bietet weniger Kraft pro Kohle, was sich nicht nur auf der Uhr abzeichnet. Eine glatte Sekunde schenkt ihm der Audi bis 100 km/h ein, bei 200 hat sich der Rückstand gar verneunfacht. Allerdings sitzt dem A1 auch eine regelrechte Dampfmaschine in der Stirnhöhle, ein aufgeladener Vierzylinder mit V8-Charakter, der ohne Schnappatmung losfeuert und obenrum derart energisch durch seinen hochflorigen Drehmomentteppich bürstet, dass auch der minimal schwächere Mini verblasen wird.

Auf der Landstraße verschwimmt zumindest die Deutlichkeit der Unterschiede, zumal der Grundspeed hier eher den schmalen Karosserieformaten als den Maschinen entspringt. Anders ausgedrückt: Die hängende Links vor Hintertupfingen geht mit diesem Trio auch bei entgegenkommendem Bulldog voll!

Der Skoda macht dabei insgesamt den schlanksten Fuß, wirkt quirliger, filigraner. Das hängt zu einem gewis-

sen Teil mit seiner geringeren Vorderachslast zusammen, die dem Vorbau über die souveräne Lenkung mehr Bewegungsfreude einimpft. Zum anderen entfaltet der kleine TSI seine Power eher stringenter als übereifrig, er drückt dünnflüssiger als die wuchtigen Zwonuller, bewegt sich dadurch aber nicht ständig an der Belastungsgrenze seiner Frontgummis, sodass

man wiederum ungenierter mit dem Gaspedal umgehen kann.

Zusammengefasst: Die Balance aus Leistung, Traktion und Reaktionsvermögen passt auf den Punkt, die des Fahrwerks jedoch kippt für ein Sportmodell einen Tick zu weit Richtung Bequemlichkeit. Trotz 15 Millimetern Tieferlegung und gestrafften Kennlinien fehlt es dem Fabia an

auto motor sport MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Audi A1 Sportback 40 TFSI S line	Mini Cooper S John Cooper Works Trim	Skoda Fabia 1.5 TSI 130
KAROSSERIE				
Innenbreite vorn/hinten	mm	1435/1395	1390/1230	1440/1410
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1010/920	980/930	1030/970
Sitztiefe vorn/hinten	mm	500/470	500/500	510/480
Normsitzraum	mm	650	620	695
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	480	490	490
Ladekantenhöhe	mm	665	650	670
Leergewicht/Zuladung	kg	1315/460	1315/420	1244/426
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	62,7/37,3	63,2/36,8	61,1/38,9
Wendekreis links/rechts	m	10,9/10,7	11,2/11,2	10,5/10,6
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂				
Testverbrauch	l/100 km	6,8	7,0	6,6
ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)		5,6/7,2/9,8	5,8/7,4/10,3	5,4/7,0/9,5
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	159	163	154
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	131	135	126
Reichweite nach Testverbrauch	km	588	628	757
FAHRLEISTUNGEN				
Beschleunigung	s			
0 – 30 km/h		1,6	1,5	1,7
0 – 50 km/h		2,7	2,8	2,9
0 – 80 km/h		4,7	4,8	5,4
0 – 100 km/h		6,5	6,7	7,5
0 – 120 km/h		8,7	9,2	10,4
0 – 130 km/h		10,1	10,6	12,1
0 – 140 km/h		11,5	12,3	14,0
0 – 160 km/h		15,1	16,1	18,5
0 – 180 km/h		20,4	21,3	25,5
0 – 200 km/h		27,6	29,5	36,5
0 – 400 m		14,6	14,9	15,5
Zwischenspur	s			
60 – 100 km/h		3,2	3,3	3,9
80 – 120 km/h		4,0	4,4	5,0
FAHRWIDERSTAND				
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	29 (39)	28 (38)	27 (37)
BREMSWEGE				
100 – 0 km/h kalt	m	38,2	35,0	38,0
100 – 0 km/h warm	m	37,7	35,9	37,2
INNENGERÄUSCHE				
bei 80 km/h	dB(A)	68	68	66
bei 100 km/h	dB(A)	69	69	67
bei 130 km/h	dB(A)	72	72	71
bei 160 km/h	dB(A)	74	74	72
bei 180 km/h	dB(A)	76	76	74
FAHRVERSUCHE				
Slalom 18 m	km/h	68,5	68,6	66,3
doppelter Spurwechsel	km/h	140,4	138,5	133,3
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG				
Lenkung	indirekt/direkt	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd	●	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●	●

VERGLEICHSTEST

Wankabstützung, was sich nur deshalb nicht allzu negativ bemerkbar macht, weil sich ein noch gravierenderes Problem dazwischenzwängt: die Stabilitätselektronik.

Das System arbeitet prophylaktisch bis paranoid, deckelt die Leistungsabgabe, sobald ein gar nicht allzu hohes Maß an Querbeschleunigung anliegt. So dreht man den Gashebel quasi mit dem Lenkrad auf und zu, was nicht nur die spannenden Bereiche der Fahrfreude ausgrenzt, sondern auch dazu führt, dass man eher Regelschwellen umkurvt als Kurven durchfährt. Na ja...

Die Favoriten stolpern

Der Audi? Wirkt motivierter, lenkt deutlich agiler an und wäre mit dieser Keule von Motor in den Fahrdynamik-Disziplinen wohl locker vorne weg gedübelt, würde nicht auch bei ihm das ein oder andere Defizit dazwischengrätschen. So steht die Bremse dem wichtigen Schub doch

recht hühnerbrüstig entgegen: 37,7 Meter von hundert auf null warm sind auf keinen Fall ein Ruhmesblatt, wobei die Werte zu einem gewissen Teil auf das Konto der griparmen Bridgestone-Turanza-Reifen gehen.

Dazu scheint die Traktionsregelung für sich beschlossen zu haben, ihre Eingriffe nach dem Zufallsprinzip einzustreuen. Mal erdrosselt sie den Drehmomentfluss derart im Keim, dass man sich wie am Halsband um die Ecke geführt vorkommt; mal werden die Schleusentore dafür sperrangelweit aufgerissen – und die Vorderräder zu Brummkreiseln.

Souveräner: der Mini, der einen fehlerfreien Auftritt hinlegt – jedoch ohne sich von seinen Identitätsproblemen zu rehabilitieren. Speziell die Lenkung bleibt ein Gruselkabinett: für das schwammige Handmoment viel zu direkt, seltsam unpräzise, dazu arm an Feedback. Tja, und auch dem Fahrwerk kann kein Krönchen geflochten werden. Es verfügt über die

verschärfte Abstimmung des JCW-Trimms, das die Dämpfung steif und den Cooper S ziemlich hopsig macht.

Das Problem ist, dass sich die Härte nicht rentiert, der Mini zwar ausgesprochen unwirsch über Bodenwellen bolzt, seine Karosserie aber nicht wirklich in der Waage halten kann, sprich: sich eigentlich zu wackelig bewegt. Was uns dennoch freut: Der Cooper S ist der Hot Hatch unter den dreien, der uns noch lange erhalten bleibt.

Text: Stefan Helmreich

71 kg

Gewichtsvorteil dankt der Fabia auch seinem kompakten 1,5-Liter-Motor. Folge: spontanere Reaktion auf Lenkbefehle, bessere Achslastbalance

FAZIT

Der Mini vergisst vor lauter Gewackel, den Fahrer mitzureißen, der bärenstark motorisierte Audi verwachst auf der Bremse. Und schwups steht der im Vergleich etwas hagere Skoda als weitgehend gelungenes Gesamtpaket da, zumal die gute Ausstattung auch den hohen Grundpreis relativiert.

GESAMTWERTUNG



- + ● Fulminanter Motor
- + ● Hervorragende Bedienung
- + ● Wertige Materialien

- ● Schusseliges ESP
- ● Maue Bremsperformance
- ● Nicht mehr konfigurierbar

- + ● Quirliges Handling
- + ● Guter Komfort
- + ● Umfangreiche Ausstattung

- ● Hoher Grundpreis
- ● Übervorsichtige Stabilitätskontrolle
- ● Schüchterne Abstimmung

- + ● Geringe Abmessungen
- + ● Motivierter Antrieb
- + ● Originelle Innenraumdetails

- ● Hibbeliges Handling
- ● Kaum Rückmeldung
- ● Wirre Instrumente

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Skoda Fabia 130	Audi A1 40 TFSI	Mini Cooper S		
KAROSSERIE						
Raumangebot	(20)	9	7	4	Die zweitürige Mini-Karosserie mag besser zur Idee des fahrspaßigen Kleinwagens passen, schränkt die Alltagsqualitäten gegenüber den stets viertürigen A1 und Fabia aber massiv ein. Die VW-Konzerngeschwister sind zudem wertiger eingerichtet, besitzen jeweils einen Drehzahlmesser und die klarere Bedienung.	
Kofferraum	(10)	4	4	1		
Zuladung	(10)	4	5	4		
Variabilität	(10)	3	3	3		
Funktionalität	(20)	12	8	6		
Instrumente/Anzeigen	(20)	15	15	9		
Bedienung	(30)	23	20	18		
Anhängelast	(5)	0	0	0		
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	7	8	Die Bremsperformance von Audi und Skoda wird dem sportlichen Anspruch nicht gerecht. Der Mini punktet mit Sicherheitsausstattung und Spurstabilität am Limit. Auf der Straße wirkt der Cooper S aufgrund von Lenkungs- und Fahrwerks-Set-up zappelig.	
Qualitätsanmutung	(15)	10	12	9		
SUMME	(150)	87	81	62		
SICHERHEIT						
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	11	9	21		Die Bremsperformance von Audi und Skoda wird dem sportlichen Anspruch nicht gerecht. Der Mini punktet mit Sicherheitsausstattung und Spurstabilität am Limit. Auf der Straße wirkt der Cooper S aufgrund von Lenkungs- und Fahrwerks-Set-up zappelig.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	0	3	3		
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	15	15	18		
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	6	5	4		
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	8	8		
Licht	(15)	7	6	8		
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	5	5	11		
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	5	5	7		
Bremspedalgefühl	(5)	3	3	3		
SUMME	(150)	58	59	83		
KOMFORT						
Federungskomfort	(30)	13	12	8	Eigentlich dürfte die S-Version eines Cooper nicht für Einschränkungen im Komfort ausgemerzt werden. Für seinen groben Umgangston kurvt er aber einfach zu latschig. Seltsam auch: Die Windgeräusche übertönen den Mini-Motor.	
Sitze vorn	(20)	14	14	12		
Sitze hinten	(10)	4	5	2		
Infotainment-Inhalte	(10)	7	7	8		
autonomes Fahren	(10)	6	5	7		
Klimatisierung	(10)	4	3	3		
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3	3	3		
Geräuscheindruck	(5)	2	3	1		
SUMME	(100)	53	52	44		
ANTRIEB						
Laufkultur	(20)	13	14	13	Geht es um die qualitative Leistungsentfaltung, also um den Kraftfluss von der Sohle zum Scheitel, dann gibt es wenig Besseres als den 207 PS starken Zweiliter-Audi-TFSI. Die Doppelkuppler sind allesamt weder flink noch geschmeidig.	
Leistungsentfaltung	(30)	16	24	18		
Getriebe/Rekuperation	(20)	8	7	8		
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	9	8		
Zwischenbeschleunigung	(15)	9	11	10		
Reichweite	(30)	21	15	16		
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20		
SUMME	(150)	95	100	93		
FAHRVERHALTEN						
Fahrspaß	(30)	16	20	18	Im Vergleich zu den homogenen Lenkungen in A1 und Fabia hängt man im Mini wie mit Gummibändern in der Luft. Völlig freudlos ist der Cooper dank des lastwechselhaften Handlings aber nicht. Der Audi lebt von der Wucht des Motors, der Skoda bleibt eher diskret.	
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	10	13	13		
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	16	16	13		
Spurenhaltung Fahrdynamiksysteme	(15)	3	3	4		
Lenkung	(30)	20	19	9		
Wendekreis	(10)	6	5	4		
Traktion	(15)	9	7	6		
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	5	5	4		
SUMME	(150)	85	88	71		
Eigenschaftswertung	(700)	378	380	353		
UMWELT						
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	26	25	24	Der schmalere Einsüßer-Turbo des Fabia holt gegenüber den Zweilitern von Mini und Audi einen Verbrauchsvorteil heraus, den er über den großen Optionstank auch noch zu einem satten Reichweitenplus ausbaut.	
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	10	9	8		
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	11	11	11		
Recyclingquote Materialien	(15)	13	12	12		
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	4	4		
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	9	7	8		
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	17	15	16		
Reifenverschleiß	(10)	7	6	6		
Umweltwertung	(150)	98	89	89		
KOSTEN						
Testwagenpreis	(50)	31	29	30	Trotz des höchsten Einstiegspreises kommt der Fabia ausstattungsberichtigt am günstigsten. Wenn man aber bedenkt, dass Ford den Fiesta ST einst für 20 000 Euro verramschte, sind alle drei hier sowohl zu teuer als auch viel zu brav.	
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	17	17	18		
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6	6		
Festkosten für 5 Jahre	(15)	11	12	11		
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	8	8	8		
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	16	15	15		
Garantie	(10)	0	0	1		
Kostenwertung	(150)	89	87	89		
Gesamtwertung	(1000)	565	556	531		

Qualitäts-Journalismus, der sich lohnt – Ihr Vorteilsabo.



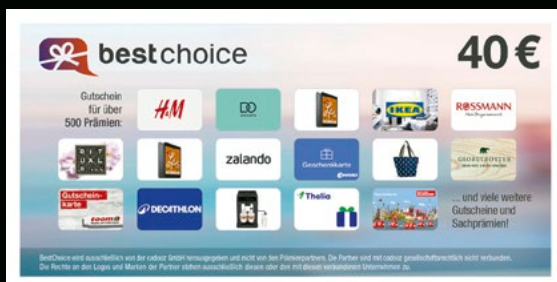
40 € Amazon.de Gutschein*

Riesige Auswahl aus Millionen
von Produkten.

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

40 € bestchoice drive & ride

Große Auswahl an Tankstellen
sowie Mobilitäts-Partnern.



40 € bestchoice

Wählen Sie aus über 150 verschie-
denen Shopping-Partnern.

DIREKT BESTELLEN UND VORTEILE SICHERN

🌐 auto-motor-und-sport.de/angebot


☎ 040-855 388 90

✉ motorpresse@dvp.de



26 Ausgaben auto motor und sport lesen oder verschenken plus Prämie zur Wahl.

IHRE VORTEILE

- ▶ 6 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- ▶ versandkostenfreie Lieferung
- ▶ Prämie zur Auswahl (weitere im Shop)
- ▶ jederzeit kündbar nach Erstbezug
- ▶ Abonnenten erhalten einen Rabatt für 

Coupon ausfüllen und einsenden: Motor Presse Kundenservice, 20080 Hamburg

Ja, ich möchte auto motor und sport

☐ selbst lesen (Best.-Nr. 2186241)

☐ verschenken (Best.-Nr. 2186244)

Prämie wählen

☐ Gutschein: Amazon.de

☐ Gutschein: bestchoice drive & ride

☐ Gutschein: bestchoice

Senden Sie mir bzw. der/dem Beschenkten auto motor und sport ab der nächsterreichbaren Ausgabe fortlaufend zum Preis von zzt. 4,60 € statt 4,90 € pro Ausgabe. Die Mindestlaufzeit beträgt 26 Ausgaben zum Preis von 119,60 €. Die Abrechnung erfolgt im Voraus. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Meine Prämie erhalte ich nach Zahlungseingang. Bei Prämien mit Zuzahlung erhalte ich diese zzgl. einer einmaligen Zahlung. Das Abonnement umfasst auch ggf. erscheinende Sonderhefte zum oben genannten Ausgabenpreis. Ich kann die Belieferung jederzeit mit einem Vorlauf von einem Monat kündigen, frühestens zum Ende der Mindestlaufzeit. Preise inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Auslandsangebote auf Anfrage oder online unter shop.motorpresse.de.

Meine persönlichen Angaben

☐ Herr ☐ Frau ☐ Divers

Geburtsdatum

Name, Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ

Wohnort

Telefonnummer

E-Mail Adresse (Pflichtfeld bei Gutscheinprämien)

☐ Ich zahle bequem per Bankeinzug **plus 2 Hefte GRATIS**

IBAN

Ich verschenke auto motor und sport an

☐ Herrn ☐ Frau ☐ Divers

Geburtsdatum

Name, Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ

☐ Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch oder per E-Mail auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle, Fitness- und Ernährungsangebote hinweisen und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeiten. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie in der unter shop.motorpresse.de/datenschutz

☐ Ich möchte per Rechnung bezahlen

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Koreastraße 7, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers

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

DUELL AUF



Fotos: Wolfgang Wilhelm, XPB (1), McLaren (1)

Fünf Wochen lang drehte sich in der Königsklasse kein Rad. Die freie Zeit nutzten die Verantwortlichen, um die gerade erst eingeführten Energie-Regeln noch einmal umzuschreiben. Vor dem Neuanfang in Miami lautete die große Frage, ob die halbe Umdrehung an den Stellschrauben schon für den großen Wurf reichen würde. Die Antwort ist ein klares Jein.

Der Grund dafür liegt im speziellen Layout der Strecke rund um das Hard Rock Stadium. Viele harte Bremspunkte erleichterten den Piloten das Einsammeln elektrischer Energie. So kamen sie nur selten in

die Verlegenheit, den Gasfuß absichtlich zu lupfen, um die Batterien zu laden. Auch die Superclipping-Phasen, in denen sich die Speicher unter Vollgas füllen, fielen von außen nicht so negativ ins Auge, wie es noch in Suzuka der Fall gewesen war.

Inwieweit die Regelkosmetik ihren Beitrag zur Entspannung leistete, ließ sich nicht abschließend bewerten. Erst die Power-Strecke in Montreal wird zeigen, ob die Fahrer spürbar mehr Vollgas geben können oder am Ende wieder in einem Energiemanagement-Simulator sitzen.

Beim Thema Sicherheit wurde das Urteil ebenfalls vertagt. Der Boost-

Knopf liefert jetzt nur noch 150 statt 350 kW, damit die Geschwindigkeitsunterschiede in langsamen Passagen nicht zu wild ausfallen. Das hatte zur Folge, dass wie früher nur noch auf den Geraden überholt wurde.

An der hohen Zahl der Platzwechsel änderte sich erst einmal nichts. Auch in Miami konnte man wieder das übliche Jo-Jo-Spiel beobachten, bei dem zurückgefallene Fahrer immer wieder den Konter setzten. Teilweise schwang das Pendel zwischen zwei Piloten dreimal pro Runde hin und her. Die TV-Regie hatte in der ersten Rennhälfte Mühe, alle Angriffe und Gegenattacken einzufangen.

AUGENHÖHE

Die Formel 1 hat sich in Miami mit einem Spektakel aus der Pause zurückgemeldet. Die Kritik an den neuen Autos ist noch nicht ganz verstummt, aber wenigstens gibt es wieder **SPANNUNG AN DER SPITZE.**



„Wenn es noch jemanden gibt, der sich über dieses Rennen beschwert, dann soll er sich bitte verstecken“, fauchte Mercedes-Teamchef Toto Wolff in Richtung der Formel-1-Kritiker. In den sozialen Medien wurde trotzdem heiß diskutiert, ob viele Überholmanöver alleine schon gutes Racing bedeuten – oder ob das Vorbeifahren per Knopfdruck der Sache doch etwas den Reiz nimmt.

Dazu passend erreichte die traurige Nachricht vom Tod Alex Zanardis das Fahrerlager von Miami. Der lebenslustige Italiener, der sich auch durch viele Schicksalsschläge nie unterkriegen ließ, hat auch dank ei-

nes der spektakulärsten Überholmanöver aller Zeiten Kultstatus erlangt. 1996 hatte er in der Champcar-Serie Bryan Herta beim Rennen in Laguna Seca in der letzten Runde in der berühmten Cork-Screw-Passage über-rumpelt. Die verrückte Aktion ging als „The Pass“ in die Motorsport-Geschichte ein.

Endlich wieder Spannung

Von den Überholmanövern in Miami blieb keines länger als zwei Minuten in Erinnerung. Trotzdem muss man Toto Wolff recht geben, dass sich die meisten Fans gut unterhalten gefühlt haben dürften. Selbst Kritiker wie

Lando Norris konnten dem wilden Spektakel etwas abgewinnen: „Mir hat das Racing Spaß gemacht. Einige Dinge wurden verbessert, einige Probleme sind geblieben. Aber nach außen sah es gut aus, denke ich. Wenn die Fans ihren Spaß hatten, dann bin ich auch glücklich.“

Zum Spaß des amtierenden Weltmeisters dürfte auch beigetragen haben, dass McLaren beim vierten Grand Prix des Jahres endlich auf Augenhöhe mit Mercedes kämpfen konnte. Die Papaya-Truppe schraubte in Florida den ersten Teil ihres großen Upgrade-Pakets ans Auto. Beim Werksteam entschied man sich, das

McLaren hat die Lücke zu Mercedes geschlossen. Lando Norris kämpfte gegen Kimi Antonelli um den Sieg, Oscar Piastri gegen George Russell um den dritten Platz



Max Verstappen verhagelte sich eine mögliche Siegchance mit einem frühen Dreher. Für Begeisterung bei den Tifosi sorgt aktuell nur Kimi Antonelli – nicht die Ferrari-Piloten



eigene Facelift in der dreiwöchigen Pause bis Montreal noch etwas mehr auszureizen.

Insgeheim hatten die Mercedes-Ingenieure wohl gehofft, die Konkurrenz noch auf Distanz halten zu können. Doch der große Vorsprung aus den ersten Rennen verpuffte. Schon im Sprint-Teil des Wochenendes befanden sich die WM-Spitzenreiter plötzlich in der Defensive. Dass Lando Norris und Oscar Piastri am Samstag einen Doppelsieg feierten, lag auch am clever getimten Elektro-Einsatz. Erst als Mercedes die Energie-Strategie der Konkurrenz kopierte, konnte Antonelli vorne mitmischen.

George Russell fand das ganze Wochenende nicht in die Spur. „Wenn die Strecke wenig Grip bietet, habe ich immer Probleme. Das ist auch in Zandvoort und Interlagos so“, entschuldigte sich der Brite. So musste Antonelli die Kohlen für Mercedes aus dem Feuer holen. Und das tat er auch in beeindruckender Weise. Am Ende lieferte der Teenager seinen dritten Sieg in Folge ab.

Im ersten Stint auf Medium-Reifen behielt Norris noch die Oberhand. Doch dann gelang den Mercedes-Strategen mit einem Undercut in

Runde 26 der entscheidende Schachzug. Ein perfekter Stopp und eine schnelle Outlap machten aus zwei Sekunden Rückstand die Führung. Obwohl McLaren nach Mercedes-Berechnung ein Zehntel schneller fuhr, bot der Italiener seinen Verfolgern danach keine Angriffsfläche mehr.

Der Vorsprung in der Fahrerwertung wuchs damit auf 20 Punkte vor Teamkollege Russell an. Wolff hat zunehmend Mühe, die Euphorie um seinen jüngsten Stern im Zaum zu halten. „Das größte Problem ist die italienische Öffentlichkeit. Jetzt, wo sie im Fußball nicht für die WM qualifiziert sind, geht es nur noch um Sinner (den Tennis-Crack, d. Red.) und Antonelli. Wir als Team müssen die Handbremse ziehen.“

Beim spannenden Duell um den Sieg ging fast ein wenig unter, dass auch Red Bull große Fortschritte erzielen konnte. Der RB22 zog vor allem mit seinen radikalen neuen Seitenkästen die Blicke der Konkurrenz auf sich. Mit dem Upgrade hatte Max Verstappen endlich wieder eine Waffe in den Händen, mit der er attackieren konnte.

In der Qualifikation blieb der Niederländer nur zwei Zehntel hinter

Pole-Setter Antonelli zurück. Im Rennen verhinderte ein ungewohnter Dreher in der Startphase ein besseres Ergebnis. Trotz Platz 5 zog der Niederländer ein positives Fazit: „Vorher hatte ich nicht die volle Kontrolle über das Auto. Jetzt habe ich mich nicht mehr wie ein Passagier gefühlt. Es hat endlich geklickt.“

Ferrari fällt zurück

Bei Ferrari blieb der Klick aus. Mit schnellen Starts brachte sich Charles Leclerc zwar immer wieder gut in Position, konnte das Tempo über die Distanz aber nicht mitgehen. Im Duell mit Oscar Piastri um den dritten Podiumsplatz leistete sich der Monegasque in der Schlussrunde auch noch einen Dreher samt heftigem Bandenkontakt.

Beim Versuch, sich mit verbogener Lenkung zur Zielflagge zu retten, verließ Leclerc mehrmals die Strecke. Dafür kassierte er eine 20-Sekunden-Strafe, die ihn auf Platz 8 zurückwarf. Auch Lewis Hamilton kam angeschlagen ins Ziel. Dem Rekordsieger blieb nur Rang 6, nachdem er sich im Duell mit Franco Colapinto in Runde 1 den Seitenkasten und den Unterboden beschädigt hatte.



„Wir müssen bis zum Sommer Maßnahmen beschließen, damit das Paket rechtzeitig zur Saison 2028 bereitsteht“

Andrea Stella

Aus deutscher Sicht lief das Miami-Wochenende ebenfalls enttäuschend. Die Probleme von Nico Hülkenberg begannen schon auf dem Weg zur Sprint-Startaufstellung. Auslaufende Flüssigkeit entzündete sich am Auspuff und entfachte ein Feuer im Heck. In der Pause zur Qualifikation mussten eilig Motor und Getriebe gewechselt werden. Startplatz 11 für das Rennen war da fast schon ein kleines Wunder. Im Startgetümmel beschädigte sich der Rheinländer dann auch noch den Frontflügel. In Runde 7 war endgültig Schluss: Ein Problem mit der Kühlung ließ den Audi-Motor überhitzen.

Auch bei Gabriel Bortoleto begann die Misere schon im Sprint. Druckspitzen im Ansaugsystem sorgten für eine nachträgliche Disqualifikation. Beim Kampf um die besten Startplätze kam auch noch ein Bremsproblem hinzu. Die Aufholjagd aus der letzten Reihe endete auf Rang 12. „Wenn er auf einem normalen Startplatz losgefahren wäre, hätte er wohl auch gepunktet“, ärgerte sich der neue Sportdirektor Allan McNish.

Außer bei der Zuverlässigkeit liegt das Hauptproblem von Audi nach wie vor bei der Motoren-Power. Hier ist der Großteil der anderthalb Sekunden Rückstand versteckt. „Wir haben schon Pläne, wie wir das ändern wollen. Die Lücke ist zwar groß, aber wir wissen, wie wir uns verbessern können“, gab sich Teamchef Mattia Binotto kämpferisch.

Audi arbeitet offenbar schon daran, eine komplett neue Power Unit mit einer veränderten Architektur aufzugleisen. Wann das neue Motorenkonzept bereitsteht, ist aber noch unklar. Bei der Komplexität der Technik sollten sich Fahrer und Fans darauf einstellen, dass es noch bis 2028 dauern kann, bis Audi sein Leistungsdefizit spürbar verringert.

Es könnte sich aber lohnen, wenn die Ingenieure in Neuburg etwas Gas gäben. Für 2027 müssen die Motoren nämlich sowieso noch einmal überarbeitet werden. In letzter Minute hat sich die FIA zusammen mit den Formel-1-Verantwortlichen und den Teams geeinigt, nun doch relativ kurzfristig das Limit für die Benzin-Durchflussmenge zu erhöhen.

Die Maßnahme stand in den vergangenen Wochen immer wieder auf der Agenda bei den Meetings der Arbeitsgruppe der Motorenlieferanten. Bisher konnten sich die Verantwortlichen aber nicht auf eine zeitnahe

Umsetzung einigen. Bei einem virtuellen Treffen kam es am Freitag nach dem Miami-GP dann doch noch zu dem unerwarteten Durchbruch.

Wie die FIA mitteilte, will man den ursprünglich angepeilten Power-Split von 50:50 schon in der kommenden Saison aufgeben. Der Verbrenner soll stattdessen 60 Prozent zum Vortrieb beitragen. Mit dem höheren Benzindurchfluss wird eine Leistungssteigerung von 50 kW angestrebt. Gleichzeitig sehen die Pläne vor, die Elektro-Power von 350 auf 300 kW zurückzufahren.

Dafür müssen die Motoren insgesamt robuster ausgelegt werden, was Neukonstruktionen und viele Prüfstandsläufe verlangt. Die Teams müssen mit größeren Tanks und einem gestiegenen Kühlbedarf planen.

Weil die grundlegende Architektur der Rennwagen für 2027 bei den meisten Teams jetzt schon festgelegt wird, war eine schnelle Entscheidung gefragt, sonst hätte man sich auf 2028 vertagen müssen. Die Maßnahme soll die Problematik der extremen Energieknappheit etwas entspannen. Die Piloten können in der Theorie wieder mehr Vollgas geben, das Fahrgefühl wird etwas natürlicher.

Hybrid-Paket für 2028

Neben den mittelfristigen Nachbesserungen am aktuellen Reglement muss in den zuständigen Arbeitsgruppen aber dringend auch über das neue Antriebskonzept für das nächste Jahrzehnt entschieden werden. Die FIA will bis spätestens Ende des Jahres eine Entscheidung, damit alle Hersteller bis 2031 genügend Zeit zur Vorbereitung haben. Aktuell sieht es so aus, als würde die Königsklasse vom V6 wieder zurück auf den Achtzylinder wechseln.

Die Turbo-Aufladung ist gesetzt. Gestritten wird eigentlich nur noch darüber, wie die Hybrid-Unterstützung aussehen soll. Bei einem Einsatz von nachhaltigem Sprit würde man die Klimaziele eigentlich auch ohne Elektro-Teil erreichen. Doch dagegen sträuben sich die Manager in den Konzernzentralen. „Wenn wir jetzt komplett auf einen Verbrenner wechseln, könnte es sein, dass wir damit im Jahr 2031 lächerlich aussehen“, warnte Toto Wolff.

Um die Entwicklungskosten niedrig zu halten, favorisieren einige Motorenbauer ein Einheits-KERS. Doch Standard-Bauteile im Antriebsstrang sind mit Mercedes nicht zu machen. „Wir wollen Spitzentechnologie in der Formel 1“, betont Wolff. Der Wiener hat schon eine Vorstellung, wo die Reise hingeht: „Vielleicht können wir 800 PS aus dem Verbrenner ziehen und dann noch mal 400 PS Elektro-Power obendrauf packen. Da wären wir auf jeden Fall dabei.“

Auch über den Zeitpunkt des Motorenwechsels wird noch gestritten. FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem würde die aktuelle Hybrid-Formel gerne schon 2030 beerdigen. Aber da spielen Audi und Honda nicht mit. Beim turnusmäßigen Wechsel 2031 wäre der Weltverband immerhin nicht mehr auf die Zustimmung der Hersteller angewiesen.

FIA-Technikchef Nikolas Tombazis warnt alle Beteiligten, dass der Verband aus den letzten Verhandlungen gelernt hat: „Wir dürfen uns nicht von den Autoherstellern in Geiselschaft nehmen lassen. Wir wollen natürlich, dass sie dabei sind. Aber wir dürfen nicht verwundbar sein, wenn sie gehen wollen.“

Text: Tobias Grüner



„Wenn wir komplett auf einen Verbrenner wechseln, könnten wir damit 2031 lächerlich aussehen“

Toto Wolff

Neuling Audi kämpft noch mit den Kinderkrankheiten. Nach diversen Problemen mit der Technik gab es zum dritten Mal in Folge keine Punkte für Hülkenberg und Bortoleto



PARTY TO



THE MAX



Der Verstappen-Mercedes (hier pilotiert von Daniel Juncadella) wird auf der Einführungsrunde bejubelt

Die größte Vollgas-party war diesmal noch größer. F1-Superstar **MAX VERSTAPPEN** gab sich die Ehre beim 24h-Rennen am Nürburgring.

Es ist beileibe nicht so, dass der Eifelmarathon sonst ein Schattendasein in der Motorsportlandschaft fristen würde. Aber die größte PS-Party auf deutschem Boden konnte in diesem Jahr noch ein paar mehr illustre Gäste begrüßen. Da waren etwa die drei HWA Evo R in der Optik des Mercedes-Benz 190 E Evo II, ein in Michael Schumachers Weltmeister-Design von 1995 fahrender McLaren von Dörr Motorsport oder der wahrgewordene Aprilscherz aus München: der BMW M3 Touring 24h, ein Kombi mit GT3-Technik.

Und dann eben dieser eine, alles überstrahlende unter den mehr als 500 Fahrern: Max Verstappen. Der vierfache Formel-1-Weltmeister unternahm 2025 als „Franz Hermann“ erste Gehversuche im Rennauto auf der Nordschleife, später im Jahr zählte er zum Siegerteam des 9. Laufs der Nürburgring Langstrecken-Serie.

Simracing-Kumpel half

Das 24h-Rennen auf der Traditionrennstrecke war für den 28-jährigen Niederländer eine echte Herzensangelegenheit. „Das Rennen steht schon seit langem auf meiner Wunschliste, daher bin ich sehr begeistert, dass wir es jetzt verwirklichen können“, ließ er anlässlich der Verkündung seines Starts wissen.

Dass die Wahl auf einen Mercedes fiel und nicht auf den Ferrari vom NLS-Sieg, lag an Teamkollege Daniel Juncadella. Der frühere langjährige Mercedes-Werksfahrer ist ein Simracing-Kumpel Verstappens und fädelt das Gesamtpaket ein. Die DTM-

24H-RENNEN NÜRBURGRING



Max Verstappen (l.) war der Superstar im Feld. Der BMW M3 Touring (M.) fuhr sensationell auf den fünften Gesamtrang. Und die HWA Evo R (rechts) sorgten für nostalgische Gefühle



Piloten Lucas Auer und Jules Gounon komplettierten das Aufgebot.

Mercedes-AMG kam die Verstappen-Unterstützung sehr gelegen. Der letzte Sieg der Sterne beim 24h-Rennen am Nürburgring datierte aus dem Jahr 2016. Und so bereitete man sich generalstabsmäßig auf das Unternehmen Gesamtsieg vor. Mehr als 13 500 Testkilometer spuln das Verstappen-Auto und das Schwesterfahrzeug von Ravenol – beide eingesetzt vom Team Winward Racing – im Vorfeld gemeinsam ab.

Welche Strahlkraft von Verstappen ausgeht, zeigte sich vor allem an den Ticketverkäufen. Zum ersten Mal überhaupt wurden im Vorverkauf alle Tagestickets für den Samstag veräußert. Insgesamt sorgten 352 000 Zuschauer über das gesamte verlängerte Wochenende für einen neuen 24h-Besucherrekord. Und vielleicht war der Verstappen-Faktor auch einer bei den Teams, die sich zahlreich anmeldeten. 161 Fahrzeuge standen auf der Starterliste, nach Trainingsunfällen nahmen 159 davon die Ultradistanz in Angriff. Eigentlich sind 150 das Maximum, weil das Fahrer-

lager nicht mehr Platz für die Teams hergibt. Aber wenn sich der vermutlich beste derzeitige Rennfahrer ankündigt, rückt man doch gerne etwas enger zusammen.

Defekt vereitelt Triumph

Nach dem Qualifying jubelte mit Abt-Lamborghini-Pilot Luca Engstler zunächst aber ein Red-Bull-Pilot über die Pole-Position. Und allgemein schienen die Italiener die zu schlagende Marke zu sein. Doch nach und nach ereilten die drei Huracán diverse Rückschläge. Das Pole-Auto wurde bereits im Startgetümmel touchiert, musste noch vor dem Einbiegen auf die Nordschleife mit einem Reifenschaden die Box ansteuern und verlor eine Menge Zeit. Das zweite Abt-Auto und die Markenkollegen von Konrad Motorsport fielen erst durch kleinere Unwägbarkeiten zurück und letztlich durch technischen Defekt und Unfall aus.

Der in der Frühphase des Rennens führende Rinaldi-Ferrari wurde durch einen heftigen Einschlag das erste Opfer aus der Spitzengruppe, aber nicht das letzte. Sowohl der liebevoll

„Grello“ genannte Manthey-Porsche als auch einer der Ford Mustang des Haupt Racing Teams rutschten auf einer Betriebsmittelspur aus und verunfallten ausgangs des Brünchens.

Vorjahressieger BMW war wegen einer zurückhaltenden BOP-Einstufung nie fähig, die Spitzen-Pace mitzugehen. Und der Scherer-Audi, der in den vorangegangenen NLS-Läufen herzhaft Duell mit dem Verstappen-Mercedes ausgefochten hatte, wurde Opfer von widersprüchlichen Flaggensignalen, die zu einem Aufhängerunfall und zum Aus führten.

So war alles angerichtet für einen Durchmarsch der beiden von Winward betreuten Mercedes-AMG GT3. Verstappen selbst erlebte gleich auf seiner allerersten Rennrunde – den Start hatte Juncadella übernommen – einen riesigen Schreckmoment, als er im Streckenabschnitt Pflanzgarten 2 Unterluft bekam und fast in die Leitplanke knallte. Danach folgten weitere beherzte Runden und Stints, unter anderem gegen Maro Engel im Ravenol-Auto. Das Duell der beiden Platzhirsche in den souverän führenden Autos ging fast schief, als keiner beim Duell auf der Döttinger Höhe nachgeben wollte und es im Tiergarten um ein Haar heftig krachte.

Danach wurde die Gangart ruhiger, und immer mehr kristallisierte sich der Verstappen-AMG als Siegkandidat heraus. Doch dreieinhalb Stunden vor dem Ende warf eine defekte Antriebswelle die Startnummer 3 aus der Erfolgsspur.

Das Schwesterauto von Maro Engel, Luca Stolz, Fabian Schiller und Maxime Martin hielt sich dagegen schadlos und gewann – vor dem anfangs gebeutelten Pole-Lambo und dem besten Aston Martin von Walkenhorst. Max Verstappen macht seine Revanche vom F1-Kalender 2027 abhängig. Aber die ganz große 24h-Party will er schon sehr gern feiern.

Text: Michael Bräutigam

Buntes Podest: Die Sieger des Ravenol-AMG werden flankiert von den Abt-Lamborghini-(l.) und Walkenhorst-Aston-Fahrern



Faszination Autostadt in Wolfsburg: Wo Mobilität zur Erlebniswelt wird



© Michael Jungblut

25 €* Reiserabatt

Code: **AUTO25**

&

*Details siehe www.ameropa.de/ams

10% Ermäßigung*

in den Autostadt Restaurants Lagune und AMano.

Gehen Sie mit Ameropa auf Entdeckungsreise

Automobile Welten. Kultur und Veranstaltungen. Bildungsangebote. Kulinarik-Hotspots. Die Autostadt ist ein spannender und vielfältiger Erlebnisort für Automobilfans, Wissbegierige und Genussmenschen.

Mit einem persönlichen Tourguide lernen Sie den Erlebnispark in einer 60-minütigen Orientierungsführung kennen. So erhalten Sie einen Einblick in die Geschichte, Philosophie und Ausrichtung der Autostadt in Wolfsburg.

Wann sind Sie zuletzt durch einen Wassergraben, über Treppenstufen oder eine überdimensionale Wippe gefahren. Bei einer Fahrt auf dem Geländeparcours können Sie genau das erleben – Fahrspaß pur!

Unser Tipp: vom 3. Juli bis zum 16. August 2026 verwandelt sich die Autostadt in ein Sommerparadies mit Sandstrand, vielfältigen Mitmachangeboten und Open-Air-Bühnen. Lernen Sie die Autostadt mit Ameropa kennen.

Buchen Sie Ihre Reise in die Welt der Mobilität ganz praktisch im Paket.

Mehr erfahren: www.ameropa.de/ams



© Urban Zintel

Tageskarte

pro Person ab **21 €**

- Tageskarte für die Autostadt: Besuch der 28 Hektar großen Park- und Lagunenlandschaft und Einblicke in die bewegende Geschichte der Mobilität im „Zeithaus“

Angebot 9020X1



© Janina Snatzke

Tageskarte + Führung + Geländeparcours

pro Person ab **88 €**

- Geländeparcours „groß“ um 16 Uhr, ca. 60 Min.
- Tageskarte für die Autostadt am Folgetag
- Einstündige Führung „Autostadt Rundum“ um 10 Uhr am Folgetag

Angebot 9020X3



© Janina Snatzke

Tageskarte + Führung

pro Person ab **29 €**

- Tageskarte für die Autostadt
- Einstündige Führung „Autostadt Rundum“ um 10 Uhr mit kompetenten Tourguides

Angebot 9020X2

HOTELS IN WOLFSBURG

- **Leonardo Hotel Wolfsburg City Center** **AAAA**
Angebot Y00D2T 1 Nacht DZ/F p. P. ab **51 €**
- **Hotel Wolfsburg Centrum**
Affiliated By Meliá **AAAA**
Angebot Y02DYT 1 Nacht DZ/F p. P. ab **51 €**
- **Hotel Strijewski Wolfsburg** **AAA**
Angebot Y01VDA 1 Nacht DZ/F p. P. ab **53 €**
- **INNSiDE by Melià Wolfsburg** **AAAA+**
Angebot 902010 und Y02FLE
1 Nacht DZ/F p. P. ab **54 €**
- **Courtyard Wolfsburg** **AAAA**
Angebot Y01AL1 1 Nacht DZ/F p. P. ab **69 €**
- **The Ritz-Carlton, Wolfsburg** **AAAAA+**
Angebot Y011JQ 1 Nacht DZ/F p. P. ab **185 €**

Nach Verfügbarkeit. Die genannten Preisbeispiele gelten für ausgewählte Reisetermine. Autostadt Tageskarten, Führung und Geländeparcours sind ausschließlich in Kombination mit einer Hotelübernachtung buchbar. Verlängerungsnächte möglich. Hoteltarife unterliegen tagesaktueller Verfügbarkeiten und Preisänderungen. Reisetermine im Zeitraum vom 11.5. bis 31.10.2026. Keine Preisgarantie. Details siehe www.ameropa.de/ams

Beratung und Buchung: im Reisebüro, auf www.ameropa.de/ams
oder per Telefon: **06172 109361**, Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-14 Uhr

Ameropa-Reisen GmbH, Siemensstraße 27, 61352 Bad Homburg



In Kooperation mit



DER W16-K

Ein großer Konzern, eine fantastische Marke, eine Idee.
Doch der **BUGATTI GALIBIER C16** schaffte es nicht. Eine
Hommage an die Ästhetik – und ans würdevolle Scheitern.



ONJUNKTIV

Phaenomenal
– der Galibier
und das Phaeno
in Wolfsburg.
Beide sehens-
wert



IMPRESSION

Warum? Fragst du dich am Ende des Tages. Buchstäblich, denn wir sind seit heute Morgen dran am Bugatti Galibier von 2009. Jetzt steht die Trennung an. Manchmal genügt da ein kurzes „War nett“. Vielleicht ein „Bis bald“. Doch diesmal? Anders. Da wirkt etwas nach. Nicht die enorme Exklusivität (ein Exemplar), nicht der enorme mal geplante Kaufpreis (weit mehr als eine Million Euro), nicht die enorme Zylinderzahl (16).

Nein, da ist etwas anderes. Etwas Stilles. Etwas, das entsteht, wenn du etwas Besonderes triffst. Wenn leise intensiver als laut, weniger mehr ist. Willkommen am und im Bugatti Galibier, willkommen in der Vergangenheit, die sich (kleiner Spoiler) besser anfühlt als manche Gegenwart und vermutlich auch besser als vieles in

Etienne Salome ist Designer und kann – wie hier – sogar mit Kaffee zeichnen



Was für ein Auto! Was für eine Freude! Was für ein feiner Mix aus Holz, Leder und Aluminium!



Etienne erklärt, dass die zwei zu öffnenden Haubenflügel als Service-Klappen dienen

der Zukunft. Ein Auto, das kein Smartphone sein will, ein Auto, das eine Geschichte erzählt. Wenn du sie hören möchtest. Sonst lässt dich der Bugatti in Ruhe.

Wobei die Historie lohnt. Beginnend mit Ettore Bugatti, diesem Ingenieur, der eigentlich Künstler war. Verrückter Spinner? Genialer Konstrukteur? Auf jeden Fall einer, der wenige Autos, noch weniger wirtschaftlichen Erfolg, aber ein großes automobiles Vermächtnis schuf. Ohne ihn gäbe es den Galibier nicht. Doch natürlich brauchte es Anfang der 2000er noch ein paar zeitgenössische Charaktertypen, Chefs, Ingenieure und Designer, um ihn zu erschaffen, zu verändern – und untergehen zu lassen, bevor er überhaupt in Kleinserie starten konnte.

Zur Zeit von CEO Franz-Josef Paefgen als zweite Baureihe neben dem Veyron geplant, wurde er einer begeisterten Klientel präsentiert, bevor der Bugatti-Chef wechselte. Und mit ihm die Richtung: superlativer bei

Power, Dynamik, Platzangebot. Auf keinem Excel-Sheet im Mittelfeld. Überall vorn. Das Problem: Bei so einem Auto ist die Breite vorgegeben, und wenn man bei Länge, Höhe und Details drauflegt, ist irgendwann die Silhouette dahin. „Das Ding sieht aus wie ein Dackel“, soll es heißen haben. Oberboss Ferdinand Piëch beschied: Nein. Das war's. Der Chiron kam, die produktionsbereiten Galibier-Protos – rund zehn Stück – wurden eingestampft.

Handgestept. Was sonst?

Umso schöner, dass wir heute mit dem Galibier, der sonst im Zeithaus der Autostadt Wolfsburg residiert, durch die Stadt kreuzen dürfen. Der Erstentwurf. Einer, der allen gefiel. Auch Piëch und seiner Gattin Ursula. Weil er so komplett ist. Vom Detail bis zum Ganzen, inklusive passenden Gepäcks. Diese sensationelle Limousine und der Wolfsburger Bahnhof, handgesteppte Lederfußmatten, ein W16-Kompressormotor, wochenlang

polierter Lack, in dem sich die Schornsteine des Heizkraftwerks spiegeln. Entschuldigung, das hier ist kein Test oder Fahrbericht, das hier ist eine Hommage. Hat sich so ergeben. Nicht weil der Galibier so exorbitant ist, sondern weil er so besonders ist.

Unser Gastgeber Etienne Salome, einer der maßgeblichen Designer, sagt: „Das ist ein Auto für Menschen, die kein Nein kennen. Die so weit oben sind, dass sie immer ihre eigenen Entscheidungen treffen. Kom-

Interesse? Das Zeithaus der Autostadt in Wolfsburg präsentiert die Bugatti-Schätze





Einteiliger Aluminiumgrill, unterschiedlich bearbeitet. Von Hand. Das Emblem aus Silber war eigentlich für den Veyron gedacht



Statt mit vier seitlichen Turbos atmet der Achtliter-W16 aus Platzgründen durch zwei obenliegende Kompressoren

Der Galibrier sollte nicht nur auf dem Papier ein Superlativ sein. Sondern einzigartig. Und damit konkurrenzlos

promisslos. Und die sich einfach in dieses Auto setzen können und fahren. Ob vorne links oder hinten rechts, so weit sie möchten. Er ist kein reines Chauffeursauto, der Galibrier kann beides.“ Es dauert nicht lange, und der Spirit kommt zu dir. Diffundiert in dich rein.

Bitte nicht denken, der Kerl ist bescheuert. Er versucht nur, präzise zu beschreiben. Denn Präzision ist das, was den Galibrier ausmacht. Fahrtechnisch nur bedingt, er war immer nur ein Prototyp. Basierend auf einem Bentley-Mulsanne-W16-Projekt mit gekürztem Radstand. Fahrfähig, ja, aber nicht serientauglich. Immerhin brummt vorn tatsächlich der aus den Mittelmotor-

Bugatti Veyron und Chiron bekannte Achtliter-W16. Hier mit Kompressor statt Turboladern, deshalb „16C“.

Etienne erklärt: Einerseits wollte man die Motorcharakteristik verändern, linearer gestalten, mit gleichmäßigem Druck schon von unten ohne diesen irren Turbo-Tsunami, vor allem aber musste das Ding in den Motorraum passen. Front statt Mitte. Und da hätten die vier Lader – übertrieben gesagt – an den Seiten rausgesehen sowie dem Fahrwerk Platz weggewonnen.

Und wenn beim Galibrier eines wichtig ist, dann die Geschlossenheit der Linie, der Fläche, der Silhouette. Die silberne Konturlinie an den Seiten entspricht den Türausschnitten,

der mittige Kamm zitiert den Bugatti Atlantic, dessen Karosserie aus Elektron kaum schweißbar und deshalb gefalzt und genietet war.

Aus dem Vollen. Irre

Wer denkt, die vorderen Kotflügel seien schnöde gepresste oder tiefgezogene Aluminiumbleche, irrt. Sie sind aus dem Vollen gefräst. Aus dem Vollen. Gefräst. Die komplette Form. Jede Rippe, jede Versteifung, jedes Gewinde hinter dem drei Millimeter starken Korpus. Wenn man das weiß, ist schon mal viel klar. Der Karosseriebau, normalerweise eher spannend, gerät zum Krimi. Wenn sich herausstellt, dass eine Druckstelle etwas zu stark herauskommt und später an der Oberfläche minimal zu sehen ist, wird das ganze Teil noch mal produziert. Inklusive wochenlanger Polierung per Hand.

Oder wenn die erste Version zweifarbig dunkelblau und silbern war und dann auf Wunsch eines einzelnen Herrn komplett in Schwarz umgefärbt wurde. Eines Herrn mit Faible für den verschollenen Atlantic. Diesem Herrn Piëch haben sie bestimmt gefallen, die Scharniere für Spoiler und Heckdeckel. Hochwertig gefertigt, beschreiben sie beim Öffnen eine definierte Linie, um sowohl Spaltmaße als auch Funktion sicherzustellen.

Einfach unter die Motorhaube gucken? Ist nicht. Es gibt die beiden Deckel oben links und rechts als Service-Klappen de luxe, die dem neugierigen Blick nur einen Spalt gönnen. Wasser einfüllen: kein Problem.

Wie gemalt. Sich als Hochzeitspaar vor ein Auto zu stellen, kann doof aussehen. Oder stilvoll wie hier. Abgesehen vom Typ rechts...





In alltäglicher Bewegung wirkt
der Galibier ebenso selbstver-
ständlich wie würdevoll



Einer wie keiner.
Und einer, der seine
Historie wie den
Schweißkamm
gekonnt integriert

IMPRESSION



Sportlicher
Luxus, der sich
im Fond auf
verstellbaren
Ledersesseln
fortsetzt – samt
versenkbarem
Bildschirm

Verstecktes Fach für die Noise-
Cancellation-Kopfhörer, Flecht-
leder-Oberflächen, Auspuff-
Endrohre wie Musikinstrumente



Den ganzen Motor bekommt nur der Mechaniker zu sehen, wenn er die komplette Front entfernt. An der unter anderem der hufeisenförmige Grill steckt – einteilig aus Aluminium und wie anderswo am Galibier durch unterschiedliche Oberflächenbehandlungen spannend gestaltet. An den Seiten gestrahlt, um den Eindruck groben Gusses zu erzeugen. Daneben: filigrane Waben, hochglänzende Flächen und ein Typenschild mit Geschichte. Aus Silber mit einzelnen emaillierten Buchstaben, das Ganze patiniert im gewünschten Rot-Ton. Zunächst für den Veyron gedacht, schien es zu groß und musste ins Regal – um schließlich am Galibier den passenden Auftritt zu bekommen.

Passender Auftritt? Dazu verschmelzen beim Galibier Innen und Außen. Semianilin-Leder in der Farbe „Gaucho“, Aluminium und Holz, korrespondierend in Farbe und Form und doch eigenständig. Kein Teil ist überflüssig, du kannst nichts wegnehmen. Ein Mantra, das Etienne nicht nur spricht, sondern lebt. Mit ihm das Auto zu erfahren, erweitert den Horizont um eine philosophische Ebene. Ein Auto ist ein Auto. Besonders dieses. Kein Smartphone, sondern ein Automobil, das auch im Stand etwas darstellt. Protz oder Prunk? Gibt es bei ihm nicht. Gutes Design soll so schlüssig sein, dass

man nichts mehr wegnehmen kann. Etienne betont, wie wichtig die äußere Wirkung eines Autos sei, wie bei Kleidung nehme man sie zuerst wahr: Material, Schnitt, Detail. Erst dann komme das Innere. Ohne dass es – wieder zum Galibier – unwichtig wäre. Im Gegenteil.

Das Armaturenpaneel aus dem hochglanzpolierten Furnier des Riesenmammutbaumes mit den beiden großen Rundinstrumenten und der horizontalen Teilung setzt die Linie des gesamten Wagens, ja die Linie von Bugatti überhaupt fort. Siehe Atlantic 57. Tachoskala in 30er-Schritten bis 390, Leistungsanzeige statt Drehzahlmesser. Die Skala aus gesinterten Carbonfasern (2009!).

Alles klar so weit? Lenksäulenhebel ebenso mit Leder bezogen wie Fensterheberschalter sowie die Schalter in der Dachkonsole – ebenfalls ein Symmetriefaktor. Holz mit der passenden Faserlinie, eingefasst von Aluminium, umgeben von Anilinder. Gestrig? Im Gegenteil. Heutig, zeitlos. In den Türen warten mit Flechtleder bezogene Fächer, um Noise-Cancellation-Kopfhörer freizugeben, das Infotainment-System mit dem herausnehmbaren Screen aus massivem Aluminium wäre 2009 hochmodern gewesen – stilsicher ist es noch heute: Der Screen für die Fondgäste dreht sich um 90 Grad,

bevor er diskret geräusch- und fugenlos verschwindet. Etienne weist hier wie bei den übrigen bewegten Teilen auf deren exakte Bahn hin. Details, die man beim kurzen Hinsehen übersieht. So wie die indirekte Klimatisierung. Oder den schmalen Alustab, der den Innenspiegel hält.

Warum kam der nicht?

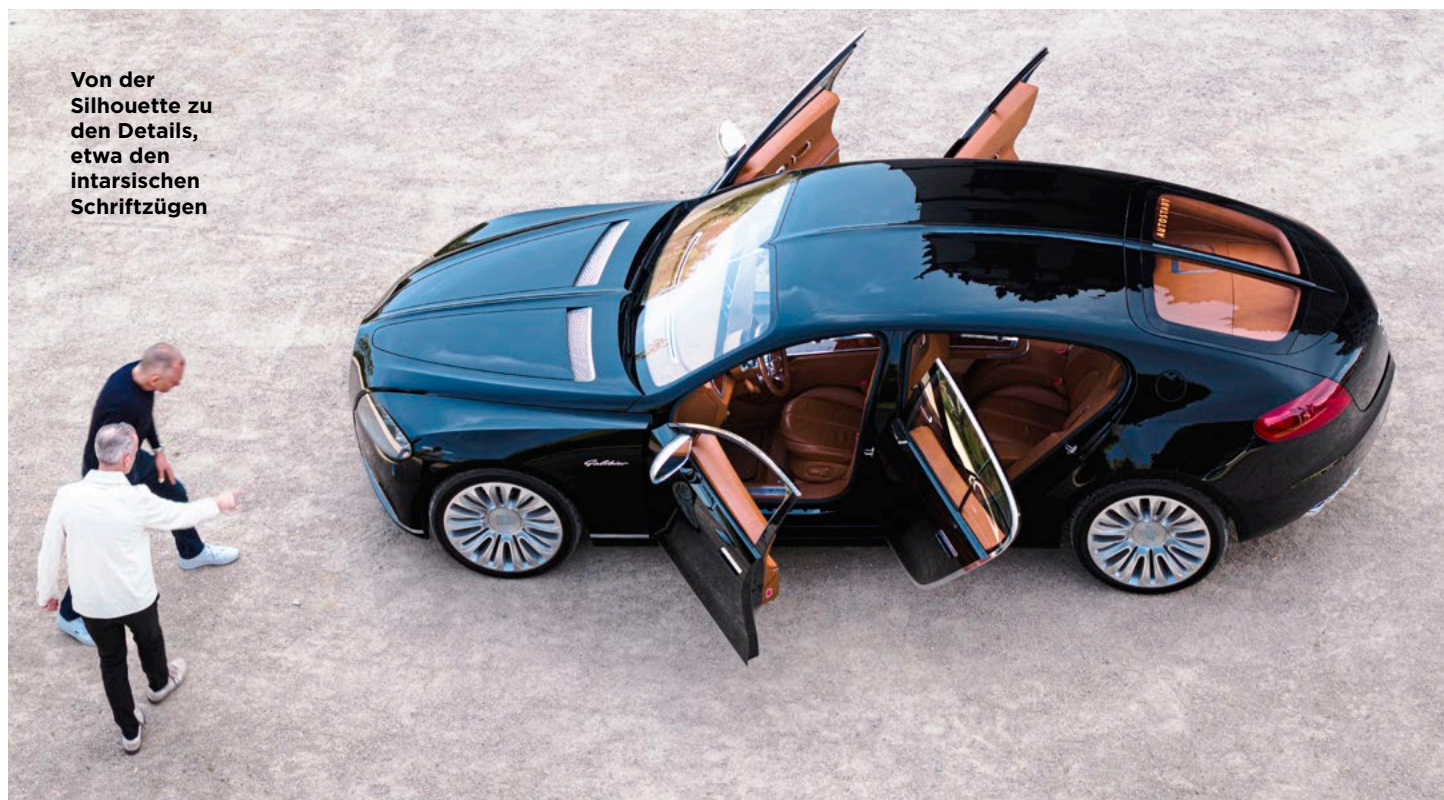
Stört er die Sicht? Sie fragten Jacky Ickx, der einen Helm mit schmalen Steg im Visier trug, und er sagte: „Schaut, direkt vor einem stört es nicht.“ So wie die Uhr. Mechanisch, drehbar, herausnehmbar und am Arm zu tragen. Um immer einen Teil des Wagens bei sich haben zu können. Und nicht nur in der dunklen Garage. Wie die bündigen sensitiven Bedientasten für die Gangwahl. Dezent, hintergründig, funktional integriert. Wie die Türzuzieher aus Leder. Inspiriert durch eine Kooperation mit Hermes und deren Taschengriffe.

Echter Luxus eben, fein, unaufdringlich. Ganz nebenbei waren die Herren Hermes und Bugatti befreundet, Hermes fertigte unter anderem die Zügel für Ettore's Pferde, später auch Leder und Gepäck für die Bugatti-Automodelle.

So. Denken Sie jetzt das Gleiche? Warum kam der nicht?

Text: Jörn Thomas

Leder, Holz und Aluminium korrespondieren, unterschiedlich bearbeitete Oberflächen divergieren



Von der Silhouette zu den Details, etwa den intarsischen Schriftzügen

VORSCHAU



VERGLEICHSTEST

DIESEL MIT STUFE

Mittelklasse-Limousinen mit klassischem Stufenheck, Vierzylinder-Diesel im Bug und Allradantrieb: Passt dieses Rezept noch in unsere Zeit? Klären wir im Vergleichstest von Alfa Romeo Giulia, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse

Foto: Getty Images



GEBRAUCHTWAGEN

BMW Z4 (G29)

Gerade erst sind die letzten Z4 der dritten Generation vom Band gerollt, da zeigen wir Ihnen schon, worauf beim Gebrauchtkauf des BMW-Roadsters zu achten ist



TRAVEL GUIDE

BURGENLAND

Schlösser, Weingüter, Wellness: mit dem DS N°8 auf Genuss-Roadtrip durch das Burgenland, Österreichs sonnige Seite. Mit Reise-Gewinnspiel zum Nachfahren!



DAUERTEST

GENESIS GV70

Über 100 000 Kilometer musste sich der koreanische Elektro-SUV im harten Redaktionsalltag beweisen. Wie sieht die Bilanz am Ende des Dauertests aus?

Das nächste Heft erscheint am **3. JUNI 2026**



TEST E-KLEINWAGEN

Das Jahr 2026 hält zahlreiche Premieren im vollelektrischen Kleinwagen-Segment bereit. Gleich drei vielversprechende Neuheiten stellen sich in der nächsten Ausgabe dem Test von auto motor und sport: Renault Twingo E-Tech, Kia EV2 und Cupra Raval. Kann das Stromer-Trio überzeugen?



REPORTAGE HAMBURGER ELBTUNNEL

Die Autobahn GmbH installiert neue Hard- und Software und muss dafür alle vier Röhren mehrmals sperren. Was hinter den umfangreichen Arbeiten im Tunnel steckt

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

AUTO MOTOR UND SPORT WELTWEIT

Die Autozeitschriften der Motor Presse Stuttgart stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in sechs Ländern Europas und Asiens Titel, die eng zusammenarbeiten.

AUTO MOTOR UND SPORT WIRD VERÖFFENTLICHT IN

CHINA

Sogar in China gibt es eine Lizenzausgabe von auto motor und sport. Pro Jahr werden dort rund 55 000 Exemplare des Hochglanzmagazins verkauft



KROATIEN

RUMÄNIEN

SCHWEDEN

SLOWAKEI

UNGARN

WEITERE MAGAZINE DER AUTO MOTOR UND SPORT-FAMILIE:

AUTO ILLUSTRIERTE
SCHWEIZ

AUTOMOVIL, AUTOVIA
SPANIEN

AUTOMOBIL
TSCHECHIEN

**auto
motor
und sport**

Gründer:
Paul Pietsch,
Ernst Troeltsch,
Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch †.

Chefredaktion: Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer, Birgit Priemer.

Ressortleiter und Chefreporter: Stefan Cerchez (Mobilität & Service), Jens Dralle (Test & Technik), Uli Holzwarth (Gebrauchtmotor), Gerd Stegmaier, Jörn Thomas.

Test & Technik: Jens Dralle (Ltg.), Paul Englert (stv. Ressortleiter und Ltg. Testabteilung), Andreas Lucy (stv. Ltg. Testabteilung), Alexander Bernt, Christian Gebhardt, Jonas Greiner, Thomas Hellmanzik, Stefan Helmreich, Clemens Hirschfeld, Heinrich Lingner (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Gabriel Richter, Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, B.Eng. Michael Schoch, Uwe Sener, Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein.

Mobilität & Service: Stefan Cerchez (Ltg.), Carina Belluomo (stv.), Dirk Gulde, Sandro Vitale, Andrea Weller.

Gebrauchtmotor: Uli Holzwarth (Ltg.), Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Claudius Maintz (Autor), Sascha Wölfl.

Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Tobias Grüner, Philipp Körner, Michael Bräutigam, Joel Lischka.

ams professional: Thimo Fleck (Ltg.), Marko Elser.

Content Delivery Management: Matthias Ackermann (Leitung Grafik- und Produktionspool), Stefan Widmann (Stv.), Thomas Waldhauer (Produktion), Edwin Meister (Daten), B.Eng. Annette Bender-Napp, Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).

Grafik-Pool: Olga Kunz, Jürgen Decker (Senior Grafiker), Katrin Harten-Losch, Nikolaos Kyrmanidis, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafikerin), Raoul Rainer, Saskia Schechter, Christian Traulsen, Michael Wehner.

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.

Freie Fotografen: Maximilian Balázs, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm.

www.auto-motor-und-sport.de: Michael Winnebeck (Head of Digital Content & Strategy), Thomas Rankl-Harloff (Teamlead Digital), Holger Wittich (Project Lead Content Development), Thomas Gerhardt (Project Lead Content Transformation), Tobias Grüner, Patrick Lang (Head of Multimedia & Social Media), Ulrich Baumann, Gregor Hebermehl, Luca Leicht, Joel Lischka, Carina Mollner, Andreas Of-Allinger, Torsten Seibt.

Corporate Content: Stefan Cerchez (Chefredakteur)

Freie Mitarbeiter: Christian Bangemann, Larson, Michael Schmidt

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, 07 11/182-01.

Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen), 07 11/182-12 41 oder -12 67, Fax: 07 11/182-19 58 (nicht für Anzeigen).

Redaktionsmanagement: Laura Huber, Diana Hespeler.

Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.).

Leserbriefe zu den Artikeln im Heft: Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart, redaktion_ams@motorpresse.de

Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:

AUTO Straßenverkehr (Chefredakteur Michael Pfeiffer), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Michael Pfeiffer), MOTORSPORT aktuell (Chefredakteur Marcus Schurig).

Geschäftsführer: Stefan Karcher, Michael Samak.

Leitung Geschäftsbereich: Stefan Karcher.

Publisher Automobil: Maik Müller.

Leitung Digital: Christian Jehle.

Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: Andrea Stitz.

Für Anzeigen: 07 11/182-188, Fax: 07 11/182-1349 oder -1783.

Vertrieb: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, 089/319 06-0, info@mzv.de, www.mzv.de

Kontakt Kundenservice: Einzelbestellungen/Abonnement

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Telefon: 040-855 388 90

E-Mail: motorpresse@dpv.de

Web: shop.motorpresse.de/kontakt

Infoservice Verlagsabonnenten Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren. www.auto-motor-und-sport.de/infoservice

Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).

Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.

Druck: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh, Printed in Germany.

Syndication/Lizenzen: Mail: order@mpi.de

auto motor und sport erscheint 14-täglich donnerstags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Einzelheft 4,90 €. auto motor und sport im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,60 €) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 119,60 € (Österreich: 135,00 €, Schweiz: 191,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studierende erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,94 €) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 76,44 € (Österreich: 87,36 €, Schweiz: 123,24 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). ams professional im Abonnement (auto motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) einschließlich E-Paper: Preis für 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von 5,10 €, davon 4,60 € ams-Magazin und 0,50 € ams-E-Paper) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 132,60 € (Österreich: 149,00 €, Schweiz: 209,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Mitglieder der DEKRA e.V. und des VDI e.V. erhalten 26 Ausgaben auto motor und sport mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Datenschutzhinweis: Ausführliche Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten finden Sie jederzeit unter shop.motorpresse.de/datenschutz; Datenschutzanfragen: datenschutz@motorpresse.de

auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern. Zurzeit ist die Anzeigen-Preisliste vom 1. Januar 2026 gültig. Gerichtsstand Stuttgart.

auto motor und sport (USPS no 00731670) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Known Office of Publication: Data Media (A division of Avant Imaging and Integrated Media ULC.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205. Postmaster: Send address changes to AUTO MOTOR UND SPORT, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo, NY 14205-0155, E-Mail: service@roltek.com Toll free: 1-877-776-5835

ISSN: 0005-0806.



RÜCKBLICK

AUS UNSEREM REDAKTIONSARCHIV

1956



12/1956

- Frauen im Auto
- Großer Preis in Belgien
- Ode an Oldtimer

VOLLGASFESTE ISABELLA TS

Wussten Sie, dass der Plural von Isabella „Isabellen“ heißt? Nachzulesen im Testbericht über den Borgward Isabella TS. Dem stärksten deutschen **Eineinhalb-Liter-Fünfsitzer** mit der „vollendet schönen Karosserie“ werden neben einigen Mängeln vor allem Zuverlässigkeit, eine leichtgängige Lenkung, eine gute Straßenlage sowie Vollgasfestigkeit auf „ausgesprochenen Hetzfahrten auf der Autobahn“ bescheinigt. So kann die 75 PS starke TS in **19,5 Sekunden auf 100 km/h** und in einer knappen Minute auf ihre Höchstgeschwindigkeit von **150 km/h** beschleunigen. Alles in allem ein gutes Testurteil, auch für die Serienausstattung, zu der zwar keine Scheibenwaschanlage, dafür jedoch eine Lichthupe in der Lenkradmitte gehört, „ein unentbehrliches Attribut eines so schnellen Wagens“. Man muss eben Prioritäten setzen. Um solche Petitessen geht es im Rennsport freilich nicht. Beim **1000-Kilometer-Rennen** liefern sich 114 Fahrer eine „heiße Auseinandersetzung“ auf der 44-Runden-Reise, laut Berichterstatte „eines der schönsten Rennen, die wir je auf dem Nürburgring gesehen haben“. Bleibt noch das Zitat aus der Werbeanzeige der Gummiwerke Fulda. Es geht runter wie Öl: **„Auch Autofahren ist ein Hobby.“** Dem ist nichts hinzuzufügen.



Souverän im Weltmeisterstil: Moss im Maserati auf dem Nürburgring

Fotos: Hans Peter Seufert, Julius Weltmann, Hersteller



MG MGB, 95 PS, Vmax 173 km/h

„GEHEIMTIPP FÜR GENTLEMEN“

Genussfahrer kommen hier auf ihre Kosten: Der Test mit dem MGB, Englands populärstem Sportwagen, beschreibt zwar einige technische Unvollkommenheiten des Zweisitzers, aber auch die Wonnen des **Offenfahrens**. Wer es eine Nummer luxuriöser mag, wird ebenfalls nach England verwiesen: Dort gibt es günstige **gebrauchte Rolls-Royce** und **Bentley-Schnäppchen**.

BEACH BOYS IM HANDSCHUHFACH

Schon vor 50 Jahren gehörten Autofahren und Musik untrennbar zusammen. Was dem Automobilisten heute seine Lieblings-Playlist auf Spotify, war damals die **Audio-Kassette**. Die Empfehlungen der Redaktion decken ein breites Spektrum ab, von den Beach Boys über Jimmie Rodgers bis zu den Regensburger Domspatzen. Aber natürlich ging es nicht nur um leichte Unterhaltung, sondern auch um **steigende Spritpreise** – die Eine-Mark-Schwelle war bereits geknackt. Ab welchem Benzinpreis der deutsche Autofahrer streiken würde? Laut Umfrage ab **1,34 Mark** pro Liter. Goldene Zeiten...

1976



12/1976

- Doppeltest: Taurus vs. Ascona
- Ärger: Schadenfreiheitsystem
- Technik: magere Verbrennung



Fissore Scout 127, 45 PS, Vmax 130 km/h

ONLINE LESEN Alle auto motor und sport-Hefte seit 1946 ab 39 €/Jahr auf <https://ams.zwischengas.com>

Zeitlos.
Robust.
Kult.



**AUTO MOTOR UND SPORT EDITION:
MERCEDES W 124 - 164 SEITEN EINER
AUTOMOBILEN LEGENDE**

Mit der EDITION Mercedes W 124 feiert auto motor und sport diese kultige Mittelklasse-Baureihe. Die Testberichte aller Karosserie- und Antriebsvarianten, vom 200 D mit 72 PS bis zum getunten Brabus V12 mit 509 PS, dazu eine ausführliche Kaufberatung und die Reportage über Sonderfahrzeuge machen diese Ausgabe zur Pflichtlektüre für alle Fans und Liebhaber des legendären W 124.

auto-motor-und-sport.de/edition
Telefonisch bestellen unter: +49 781 639-6659

**JETZT
IM HANDEL
UND ONLINE**





DER NEUE ELEKTRISCHE TOYOTA C-HR+



BIS
ZU **607 KM¹** PURE BEGEISTERUNG

Sichern Sie sich jetzt die 0 % Finanzierung* für viele vollelektrische Modelle und profitieren Sie von bis zu 10 Jahren Batterieggarantie².

MIT BIS ZU
10 TOYOTA
JAHREN BATTERIE
GARANTIE²

¹Energieverbrauch Toyota C-HR+ Teamplayer Elektromotor 165 kW (224 PS), Batterie 77 kWh, Automatik; kombiniert: 13.4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse A; elektrische Reichweite (EAER): 607 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 836 km.

*Ein **unverbindliches** Finanzierungsangebot der **Toyota Kreditbank GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln** für den Toyota C-HR+ Active 123 kW (167 PS) Frontantrieb, 57,7 kWh Vollelektrisch: Fahrzeugpreis** 41.990,00 €, abzgl. Aktionsrabatt: 3.341,32 €, Anzahlung 6.000,00 €, einmalige Schlussrate: 26.033,68 €, **Nettodarlehensbetrag: 32.648,68 €**, Gesamtbetrag: 32.648,68 € zzgl. **Überführung**, Vertragslaufzeit: 36 Monate, **gebundener Sollzins: 0,00 %**, **effektiver Jahreszins: 0,00 %**, 35 monatl. Raten à 189,00 €. Nur bei teilnehmenden Toyota Händlern. Das Finanzierungsangebot gilt **nur für Privatkunden bei Anfrage und Genehmigung bis zum 30.06.2026** und entspricht dem Beispiel nach § 17 Abs. 4 PAngV. **Individuelle Preise und Finanzangebote bei den teilnehmenden Toyota Händlern.**

²Toyota garantiert, dass die Batterie auch bis zu einer Nutzungsdauer von 10 Jahren oder einer Laufleistung von 250.000 Kilometern noch 70 % ihrer ursprünglichen Leistung erbringt, je nachdem, welcher Wert zuerst erreicht wird. Voraussetzung dafür ist die regelmäßige Wartung gemäß Herstellervorgaben inklusive eines erfolgreichen EV-Batterie-Checks im Rahmen dieser Wartungen.

TOP-THEMA LADEN

NEUHEITEN
Modelle unter
30000 Euro

Megawatt-Charging • Wallbox-
Förderung • Coole Lade-Spots



DAS HEFT SCHON IM KASTEN?

Als Heft-Abonnent von **auto motor sport** mit **ams+** digitale Vorteile genießen!

Als Abonnent wissen Sie, dass unsere Redaktion seit 80 Jahren für höchste Qualität im Automobiljournalismus steht. Mit **ams+** bieten wir Ihnen nun das, was wir am liebsten tun und Sie am meisten begeistert: In über 10.000 Clips, Newslettern und interaktiven Formaten heben wir unsere automobilen Leidenschaft auf das nächste Level.

auto motor und sport – überall und jederzeit, digital und crossmedial,
im Web und als App und für Sie mit exklusiven Vorteilen.

- ✓ Zugriff auf exklusive Artikel, Videos und Podcasts
- ✓ Jede Print-Zeitschrift als E-Paper (PDF) inkl. Archiv seit 2014
- ✓ Exklusiver Newsletter mit Ausblick auf kommende Themen
- ✓ Für Technikfans: Zugriff auf die **ams Professional Website**
- ✓ Inhalte der Redaktionen von **auto motor und sport**, **Motor Klassik**, **sport auto**, **AUTO Straßenverkehr** und **YOUNGTIMER**



Preisvorteil als Abonnent
5,99 € statt 9,99 €

auto-motor-und-sport.de/heft-upgrade

Jetzt bestellen!

Preis pro Monat inkl. MwSt. – monatlich kündbar



Diese fünf Kleinwagen halten ewig

Heute kümmern wir uns mal um die wirklichen automobilen Grundbedürfnisse und präsentieren fünf gebrauchte Kleinwagen, die trotz ihrer günstigen Preise viel Auto fürs Geld bieten und dabei wenig Sorgen bereiten.



Die machen keinen Ärger und kosten kein Vermögen

Oldtimer müssen kein Vermögen kosten – und erst recht keine Nerven. Sieben Kauf Tipps für Einsteiger – von Alfa Romeo Spider bis VW Käfer. Auch eine Mercedes S-Klasse ist dabei – und alle kosten weniger als ein neuer VW Polo.



Hybrid? Aber bitte mit 605 PS und viel Fahrspaß!

Kein Vorteil ohne Nachteil. So auch im Falle des Artura. McLaren integriert einen Elektro-Boost, aber der geht ganz schön ins Gewicht. Wie die Leichtbau-Künstler aus Woking das lösen? Der Tracktest zeigt's.





Birgit Priemer
Chefredakteurin

Inhalt

- 4 Bezahlbare Neuheiten**
Überblick über neue bezahlbare Elektroautos und Ladetechnik
- 8 Wallbox-Förderung**
Alles Wichtige zu aktuellen Förderprogrammen für private Wallboxen
- 10 Bidirektionales Laden**
Wie bidirektionales Laden Haushalte und das Stromnetz entlasten kann
- 14 Die schnellsten Lader**
Test der aktuell schnellsten Schnellladesäulen im Vergleich
- 18 Interview**
Batterieexperte Maximilian Fichtner erklärt verschiedene Typen von Antriebsakkus
- 20 Megawatt-Laden**
Neue Technik für ultraschnelles Laden mit Megawatt-Leistung
- 24 Charge & Fun**
Reise- und Freizeittipps für unterwegs mit dem Elektroauto

Laden Sie – schnell

Die Elektromobilität kommt im Alltag an: Reichweiten werden größer, Ladegeschwindigkeiten steigen. Zeit für den Einstieg.

Bei der Ladegeschwindigkeit sind uns die chinesischen Autohersteller oft voraus: BYD hat gerade eine neue Batteriegeneration vorgestellt, die eine Ladung von zehn auf 97 Prozent in nur neun Minuten ermöglichen soll. Da wird in der Ladepause selbst der Kaffee nicht einmal mehr lauwarm.

Grundsätzlich kommen viele neue Modelle in den Handel, die große Reichweiten mit hohem Ladetempo kombinieren. Wer sich also bislang von diesen zwei Faktoren abhalten ließ, der sollte seine Vorbehalte gegen die E-Mobilität noch einmal überdenken. Denn mit der Förderprämie, die in diesen Tagen neu anläuft, wird der Einstieg so attraktiv wie noch nie. Aber Sie müssen sich auf lange Lieferzeiten einstellen: Der neue BMW iX3 ist für dieses Jahr praktisch ausverkauft, auf den Mercedes CLA warten Sie rund neun Monate.

Mit diesem MO/OVE-Special geben wir Ihnen einen tiefen Einblick in das große Thema Laden. Grundsätzlich gilt aber: Gehen Sie zum Händler und probieren Sie Elektromobilität im Alltag aus. Nur so bekommen Sie ein Verständnis dafür, ob die Stromer in Ihren Alltag passen. Angesichts der gestiegenen Benzinpreise stellen sich viele Menschen diese Frage. Ich kann Ihnen aus meiner persönlichen Erfahrung nur sagen: Wer nicht täglich und unter Zeitdruck Langstrecke fahren muss, ist mit einem E-Auto mittlerweile gut unterwegs.

Ein Extra von



IMPRESSUM

Chefredaktion
Michael Pfeiffer, Birgit Priemer

Content Delivery Management
Matthias Ackermann (Ltg. Grafik- und Produktionspool), Stefan Widmann (Stv.), Thomas Waldhauer (Produktion), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Redaktion Stefan Cercez (verantw.), Carina Belluomo, Dirk Gulde, Sandro Vitale, Andrea Weller

Fotografen Maximilián Balázs, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Hersteller, Getty Images, Gut Kaltenbrunn, Beckabecks, Hans-Dieter Seufert, TUM

Layout Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum, Saskia Schechter

Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart

Geschäftsführung
Stefan Karcher, Michael Samak
Leitung Geschäftsbereich Mobilität
Stefan Karcher

Publisher Automobil Maik Müller
Unit Sales Director Automotive

Markus Eiberger
Anzeigen Gabi Volkert (verantw.)
Herstellung Michael Wander (verantw.)
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt

Druck Weiss-Druck GmbH & Co. KG, 52156 Monschau

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „MO/OVE 1/2026“ ist eine Beilage von auto motor und sport 12/2026



Skoda Epiq

Gut zwölf Zentimeter länger, 34 Liter mehr Kofferraumvolumen – Skoda spielt seine typischen Stärken auch in der MEB+-Familie aus. Als Epiq 35 mit 85-kW-Motor und 39-kWh-Akku für etwa 26 000 Euro bestellbar ab Mai

VW ID.Polo

Die Basisversion Trend (ab Mitte Juli bestellbar) des 4,05 Meter langen und knapp 1,6 Tonnen schweren ID.Polo startet bei 24 995 Euro und mit 38,5-kWh-Akku. Er basiert wie Cupra Raval und Skoda Epiq auf der neuen E-Plattform MEB+ mit Frontantrieb



Elektro-Autos bis 30 000 Euro

Noch bis vor zwei Jahren war das Angebot an bezahlbaren Stromern sehr überschaubar – doch zwischenzeitlich gibt es mehr als 20 Modelle, die vor Förderung weniger als 30 000 Euro kosten. Eine Übersicht mit den wichtigsten Daten und aktuellen Rabatten.

Cupra Raval

Bei der spanischen Interpretation des MEB+ ist die Karosserie stets 15 mm tiefergelegt. Zudem erhält sie exklusiv die Topmotorisierung mit 166 kW/266 PS und erreicht damit 175 km/h. Die Basisversion (85 kW) für 25 950 Euro ist ab September bestellbar



Text: Stefan Cerchez / **Fotos:** Hersteller, Achim Hartmann (1)



Dacia Spring

Auch nach der jüngsten Preiserhöhung bleibt der Spring Deutschlands günstigster Stromer, selbst die 75-kW-Variante startet noch unter 20 000 Euro. Aktuell gewährt Dacia einen Elektrobonus in Höhe von 3000 Euro

Citroën e-C3

Beide Akku-Versionen sowie die größere SUV-Variante Aircross liegen klar unter 30 000 Euro, zudem gewährt Citroën mindestens 3000 Euro Rabatt. Die Basismodelle laden standardmäßig nur mit 7,4 kW



BYD Dolphin Surf

Knapp 4100 Euro Nachlass gewährt BYD derzeit auf den Dolphin Surf, der mit 30-kWh-Akku so für weniger als 19 000 Euro zu bekommen ist



Fiat Grande Panda

Im Gegensatz zum laut Liste genau gleich teuren 500e bietet der neue Grande Panda mehr Platz, Leistung und Reichweite. Nur beim Rabatt hat der 500e aktuell die Nase vorn



Preise und technische Daten

Marke/Modell	UVP Euro	Rabatt Euro	Maße L x B x H mm	Kofferr. Liter	Leistung kW/PS	Batterie kWh	Reichweite WLTP km	Ladeleist. AC/DC kW
BYD Dolphin Surf	22 990,-	4090,-	3990 × 1720 × 1970	308	65/88	30	220	11/65
Citroën e-C3	20 140,-	3000,-	4015 × 1813 × 1577	328	83/113	30	205	7,4/30
Citroën e-C3 Aircross	26 640,-	3000,-	4395 × 1850 × 1633	460	83/113	44	309	7,4/100
Cupra Raval	25 950,-	3000,-	4046 × 1784 × 1514	441	85/116	38,5	ca. 300	11/50
Dacia Spring	18 700,-	3000,-	3701 × 1583 × 1489	288	52/70	24,3	221	3,7/40
Dongfeng Box	27 990,-	8000,-	4020 × 1810 × 1570	326	70/95	31,4	230	3,3/76,8
Fiat 500e	24 990,-	4000,-	3632 × 1683 × 1527	185	70/95	23,8	190	11/50
Fiat Grande Panda	24 990,-	3000,-	3999 × 1763 × 1576	361	83/113	43,8	320	11/100
Hyundai Inster	24 400,-	–	3825 × 1610 × 1575	280	71/97	42	327	11/74
JAC E30X	26 490,-	–	4025 × 1770 × 1560	310	100/136	41	293	11/64



NEUWAGEN

Opel Frontera Electric

Der Frontera (ab 28 990 Euro) gehört zu den wenigen familienauglichen Stromern dieser Übersicht. Tipp: Citroën bietet aktuell für den baugleichen e-C3 Aircross mindestens 3000 Euro Nachlass



Kia EV2

Kias Kleinster kommt ab Werk mit 146 PS, guter Ausstattung und reichhaltiger Assistenz, aber in der Basis „Air“ nur als Viersitzer, und kostet immerhin 26 600 Euro



Renault Twingo

Auf R4 und R5 folgt nun der Twingo im Design des Urmodells, aber als Viersitzer. Ein Antrieb (82 PS), eine Akkugröße, zwei Ausstattungslinien; Preise ab 19 990 Euro



Leapmotor B10

Die China-Marke bringt über Stellantis-Händler nicht nur den kleinen T10, sondern auch den 218 PS starken Kompakt-SUV B10 zu uns (29 900 Euro). Derzeit zwar ohne Rabatt, aber dafür schon zu Leasingraten ab 149 Euro/M.



Nissan Micra

Den Japanern ist es gelungen, auf Basis des R5 ein stilistisch eigenständiges Modell abzuleiten. Technisch identisch mit dem Renault (122 PS, 40 kWh), aber derzeit dank Aktionsbonus von Nissan 3900 Euro billiger

Dank Rabatt unter 30 000 Euro – und die Förderung kommt noch

Bei einigen Marken lohnt es sich, auch bei etwas teureren Modellen nach aktuellen Elektro-Rabatten zu fahnden.

Citroën etwa verdoppelt aktuell die staatliche Förderung und bietet allen Kunden mindestens 3000 Euro Stromer-Nachlass, wodurch auch die

Typen **e-C4** und **e-C4X** unter 30 000 Euro fallen. Während der bekannte **MG4 EV** (ab 42 990 Euro, 140 kW/190 PS, 64 kWh) trotz aktuell 6000 Euro EV-Bonus unsere Preisgrenze nicht unterschreitet, bleibt der brandneue, eigenständige **MG4 EV Urban** (ab

24 990 Euro, 110 kW/150 PS, 43 kWh) bereits ohne Rabatt locker darunter. Und auch der frisch modellgepflegte **VW ID.3 neo** (ab 33 995 Euro, 125 kW/170 PS, 50 kWh) rutscht dank der ID-Kaufprämie in Höhe von hier 4000 Euro noch haarscharf unters Limit.



Suzuki e Vitara

Der erste Stromer von Suzuki ist eng verwandt mit dem Toyota Urban Cruiser. Doch der e Vitara kostet hierzulande noch knapp unter 30 000 Euro – 9000 Euro weniger als der Urban Cruiser

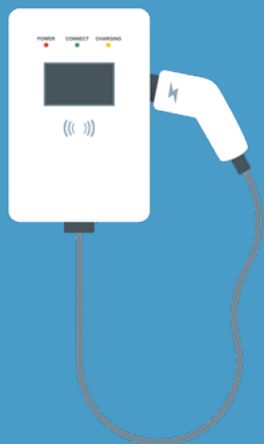
Hyundai Inster

Im Gegensatz zum Kia EV2 (E-GMP) basiert der 97 PS starke Inster auf der kleineren K1-BEV-Plattform des Konzerns. Er fällt dadurch zierlicher und leichter aus als sein Konzern-Cousin – und aktuell 2200 Euro günstiger



Preise und technische Daten

Marke/Modell	UVP Euro	Rabatt Euro	Maße L x B x H mm	Kofferr. Liter	Leistung kW/PS	Batterie kWh	Reichweite WLTP km	Ladelleist. AC/DC kW
Kia EV2	26 600,–	–	4060 x 1800 x 1575	321-403	108/146	42,2	317	11/50
Leapmotor T03	18 900,–	–	3620 x 1652 x 1577	210	70/95	37,3	265	6,6/45
Leapmotor B10	29 900,–	–	4515 x 1885 x 1655	431	160/218	56,2	361	11/140
Mini Cooper E	28 450,–	–	3858 x 1756 x 1460	210	135/184	36,6	290	11/75
Nissan Micra	27 990,–	3900,–	3974 x 1774 x 1490	326	90/122	40	317	11/100
Opel Corsa E	29 990,–	–	4061 x 1765 x 1435	267	100/136	50	357	11/100
Opel Frontera E	28 990,–	–	4385 x 1849 x 1635	460	83/113	44	304	11/100
Renault Twingo	19 990,–	–	3789 x 1720 x 1491	205-305	60/82	27,5	263	11/50
Renault 4	29 500,–	–	4143 x 1552 x 1796	420	90/122	40	305	11/80
Renault 5	28 000,–	–	3922 x 1498 x 1744	326	90/122	40	307	11/80
Skoda Epiq	ca. 26000	–	4171 x 1798 x 1581	475	85/116	38,5	315	11/50
Suzuki e Vitara	29 990,–	–	4275 x 1800 x 1635	238-310	106/144	49	344	11/53
VW ID.Polo	24 995,–	3000,–	4053 x 1816 x 1530	441	85/116	38,5	329	11/90



Die neue Wallbox- Förderung

Das Bundesverkehrsministerium unterstützt mit einem Förderprogramm den Aufbau der Ladeinfrastruktur in und an Mehrfamilienhäusern. Wir erklären, wer den 500-Millionen-Euro-Topf anzapfen kann.

Text: Andrea Weller / **Fotos:** Getty Images, Mennekes

Sie sind Elektroauto-Fan? Haben sich jedoch bisher nicht zur Anschaffung eines Stromers entschieden, weil Sie a) zur Miete in einem Mehrparteienhaus wohnen und dort keine Lademöglichkeiten vorhanden sind und b) es beim Arbeitgeber auch keinen Anschluss für einen Stromer gibt? Dann tut sich jetzt über das neue Förderprogramm für Wallboxen des Bundesverkehrsministeriums eine Chance auf, und zwar über den Umweg über die Eigentümer der Wohnimmobilien. Diese können – sofern sie die Voraussetzungen erfüllen (siehe Kasten) – auf den Fördertopf zugreifen, der mit 500 Millionen Euro gefüllt ist.

Das neue Förderprogramm ist Teil des „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“

Seit 15. April kann man Anträge stellen. Der Andrang ist, wie seinerzeit bei der staatlichen E-Auto-Förderung, immens. Johannes Pallasch, Leiter und Sprecher der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW GmbH: „Die außerordentlich hohe Nachfrage nach der neuen Förderung des Bundesverkehrsministeriums für Ladeinfrastruktur in und an Mehrparteienhäusern zeigt deutlich, wie groß der konkrete Bedarf in der Praxis ist. In allen drei Förderaufrufen sind bereits zahlreiche Anträge eingegangen – sowohl von Wohnungseigentümern und -gemeinschaften, kleinen und mittleren Unternehmen als auch von Wohnungsbaugesellschaften. Diese werden bereits vom Projektträger geprüft.“ Speziell für Wohnungsbaugesellschaften gilt, dass



„Die SWSG prüft projektindividuell die Möglichkeit einer Förderung. Bisher sind nur an einem sehr geringen Anteil unserer 11 200 Parkeinheiten Wallboxen installiert“

Saskia Stachelski, Sprecherin SWSG

diese ihre Anträge bis zum 15. Oktober dieses Jahres einreichen können. „Erst danach wird über die Bewilligung entschieden“, so Pallasch.

In der Tat ziehen große Unternehmen wie die Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft (SWSG) oder der Immobilienkonzern Vonovia die Förderung in Betracht. Vonovia-Sprecher Marc Friedrich: „Nachhaltigkeit und E-Mobilität spielen eine große Rolle für Vonovia. Dazu gehört auch die Installation von Wallboxen. Wir haben uns mit der Förderung auseinandergesetzt und halten sie in ihrer derzeitigen Form für einen guten Hebel, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Das nehmen wir auch gerne wahr, um Wallboxen in größerem Umfang zu realisieren.“

Die SWSG bewertet das Thema ähnlich, so Sprecherin Saskia Stachelski: „Die SWSG prüft projektindividuell die Möglichkeit einer Förderung. Sofern wir für konkrete Maßnahmen eine Förderung erhalten, reduziert dies die von der SWSG zu tragenden Investitionskosten, sodass wir den Mietaufschlag entsprechend senken. Ob sich im Rahmen der Förderrichtlinie weitere Anpassungen an unserem bisherigen Vorgehen ergeben werden, lässt sich noch nicht seriös sagen.“ Zum Bestand der SWSG gehören derzeit rund 11 200 Parkeinheiten. Bisher sind nur bei wenigen Wallboxen installiert.



Eine „eigene“ Wallbox erleichtert die Entscheidung für einen Stromer

Bei beiden Wohnungsbaugesellschaften funktioniert das Wallbox-Modell ähnlich: Der Mieter stellt einen Antrag und erhält nach der technischen Vorklärung ein Angebot. Ist er damit einverstanden, lässt die Wohnbaugesellschaft die Wallbox installieren – der Nutzer bezahlt keine Investitionskosten, sondern mietet die Wallbox. Bei der SWSG hängt die Höhe des Aufschlags von den (technischen) Gegebenheiten vor Ort ab, bei Vonovia handelt es sich um einen Einheitspreis, der weder orts- noch modellabhängig ist.

So rückt in diesen Fällen die „eigene“ Wallbox für Mieter in greifbare Nähe – umsonst ist sie aber nicht. Doch man muss sich um (fast) nichts kümmern. Und bei einem Auszug auch nach kurzer Mietdauer hat man nicht unnötig viel Geld investiert.

Die Kriterien: So wird gefördert

- Eigentümer, Wohnungseigentümergeinschaften oder Unternehmen mit einem oder mehreren Mehrparteienhäusern, einzelnen Wohnungen und/oder Stellplätzen sind förderberechtigt.
- Einen Antrag stellen kann, wenn ein Mehrparteienhaus in Deutschland mit drei Wohneinheiten oder mehr gehört, die überwiegend dem Zweck des Wohnens dienen.
- Der Bauantrag für das Gebäude ist vor dem 24. März 2021 gestellt worden. Es besteht keine Pflicht zur Nachrüstung von Ladeinfrastruktur gemäß Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG).
- Es gibt mindestens sechs Stellplätze am oder im Gebäude.
- Die Förderung beträgt pro Stellplatz 1300 Euro,

wenn nur die Vorverkabelung erfolgt, 1500 Euro, wenn zusätzlich ein Ladepunkt installiert wird, 2000 Euro, wenn ein bidirektionaler Ladepunkt installiert wird.

- Das Vorhaben darf noch nicht begonnen sein, für den späteren Betrieb der Ladeinfrastruktur wird Strom grundsätzlich aus erneuerbaren Energien bezogen.

Quelle: BMV





BIDIREKTIONALES LADEN

Das E-Auto als Stromspeicher

Elektroautos können nicht nur Strom tanken, sondern ihn auch zurück ins Netz oder Haus einspeisen. Lange verhinderten fehlende Standards und hohe Kosten den Durchbruch, doch jetzt kommen erste Angebote auf den Markt. Die Technik wird massentauglich.

Text: Dirk Gulde **Fotos:** BMW, Kia, VW

Es könnte alles so schön sein mit dem bidirektionalen Laden: Das E-Auto steht in der Garage und wird bei Sonnenschein über die Photovoltaikanlage auf dem Dach geladen. Strom aus dem Netz wird möglichst nur dann in den Akku abgezweigt, wenn die Preise niedrig sind, etwa nachts.

In teuren Phasen springt das Auto als Energieversorger ein, treibt die Waschmaschine an, was die Stromrechnung für den Haushalt reduziert. Darüber hinaus lässt sich das Auto sogar als Notversorgung fürs Haus nutzen und stillt dessen Stromhunger für mehrere Tage. Diese Anwendung nennt

sich Vehicle-to-Home (V2H) und ist nur eine Spielart des bidirektionalen Ladens, ebenso wie Vehicle-to-Grid (V2G), sprich vom Fahrzeug ins Netz: Um das Stromnetz zu stabilisieren, nutzen Netzbetreiber in Zeiten hoher Nachfrage den Zugriff auf Auto-Akkus, indem sie deren gespeicherte Energie anzap-

Vehicle to Grid könnte ab 2040 bis zu 22 Milliarden Euro pro Jahr einsparen

fen. In Phasen von überschüssigem Strom lotsen sie diesen zurück in die Autos, statt Kraftwerke abzuregeln. Für die Bereitstellung ihrer Speicher erhalten E-Auto-Besitzer dann eine monatliche Prämie, was ebenfalls die Stromkosten senkt. Bidirektionales Laden bezeichnet also die Fähigkeit eines Elektrofahrzeugs, nicht nur Strom aus dem Netz zu beziehen, sondern auch wieder abzugeben.

Das Potenzial ist für die Netzbetreiber bereits heute riesig: Schon der Anschluss von 20 bis 30 Prozent aller deutschen E-Autos entspricht nach den Berechnungen von Ladeanbieter The Mobility House einer Leistung von bis zu 1,5 GW, vergleichbar mit einem Großkraftwerk – und das bei einer Elektrifizierungsquote des Fahrzeugbestandes von derzeit erst vier Prozent.

Riesiges Potenzial

Volkswagen verspricht sich von V2G eine Einsparung von Systemkosten in Europa bis 2040 von rund 22 Milliarden Euro pro Jahr. In Deutschland wurden zuletzt ca. 9500 GWh erneuerbare Energien abgeregelt – genug, um rund drei Millionen Elektrofahrzeuge ein Jahr lang zu betreiben. Und da ist der Eigenverbrauch der Haushalte noch gar nicht mitgerechnet.

Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg: So melden viele Autohersteller zwar schon seit Jahren, dass ihre Fahrzeuge bidirektionales Laden unterstützen, die VW-ID-Modelle etwa schon seit Softwarestand 3.5, der 2023 ausgerollt wurde. Allerdings gilt das nur für Modelle mit großem 77-kWh-Akku. Auch viele Stromer von Hyundai und Kia gelten als bidirektional, meist lassen sie sich jedoch nur

als fahrbare Steckdose nutzen, um beispielsweise den E-Bike-Akku zu füllen oder einen Camping-Kühlschrank zu betreiben. Dieser Anwendungsfall nennt sich Vehicle-to-Load (V2L) und ist am wenigsten komplex.

Immerhin beherrschen einige japanische Stromer, die nach dem Chademo-Standard laden, V2H und V2G. Doch Chademo ist in Europa ein Auslaufmodell,

Tagsüber mit günstigem Photovoltaikstrom laden, nachts das Haus aus dem Fahrzeug-Akku versorgen

seit japanische Hersteller immer stärker auf CCS umschwenken. Auch wenn aktuell immer mehr Hersteller mitziehen und ihre neuesten Modelle freigeben, dürften nach Schätzung des VDA von den gut zwei Millionen Stromern in Deutschland aktuell erst zehn bis 15 Prozent für bidirektionales Laden vorbereitet sein.

Und selbst in dieser kleinen Gruppe haben die meisten E-Autos noch nie etwas mit V2H oder V2G zu tun gehabt. Den E-Auto-Akku tief in die Haus-elektrik bzw. ins öffentliche Stromnetz zu integrieren, ist nämlich nach wie vor eine Herausforderung. Es bedarf heute noch vielen Fachwissens und



einiger Recherche, um überhaupt aufeinander abgestimmte Komponenten zu finden, die solche Anwendungen ermöglichen.

In Deutschland hakt es schon an den intelligenten Stromzählern, den Smart Metern.

Diese messen, wann wie viel Strom wohin fließt, übermitteln die Daten verschlüsselt an Stromanbieter oder Apps und sind eine Grundvoraussetzung für variables Laden. Während die schlaunen Zähler in vielen Ländern wie Frankreich, Italien oder Spanien nahezu flächendeckend verbaut sind, liegt die Quote in Deutschland noch bei unter fünf Prozent.

Darüber hinaus knirscht es beim Zusammenspiel der vielen Komponenten, um die Energie zum Fließen zu bringen – also Auto, Wallbox, Smart Meter, hauseigenes Energiemanagement-System, Netzbetreiber und Stromanbieter. Nur wenn sich alle Akteure auf dieselben Technik-Standards und Kommunikationsprotokolle einigen, klappt das Zusammenspiel. Daher handelt es sich bei den meisten bisher umgesetzten Projekten um individuelle Insellösungen oder Pilotprojekte.

Wer beispielsweise Komponenten gefunden hat, die zu seinem VW ID passen, kann später nicht ohne Weiteres auf einen Stromer von BMW oder Hyundai umsteigen – selbst wenn es sich um Fahrzeug-

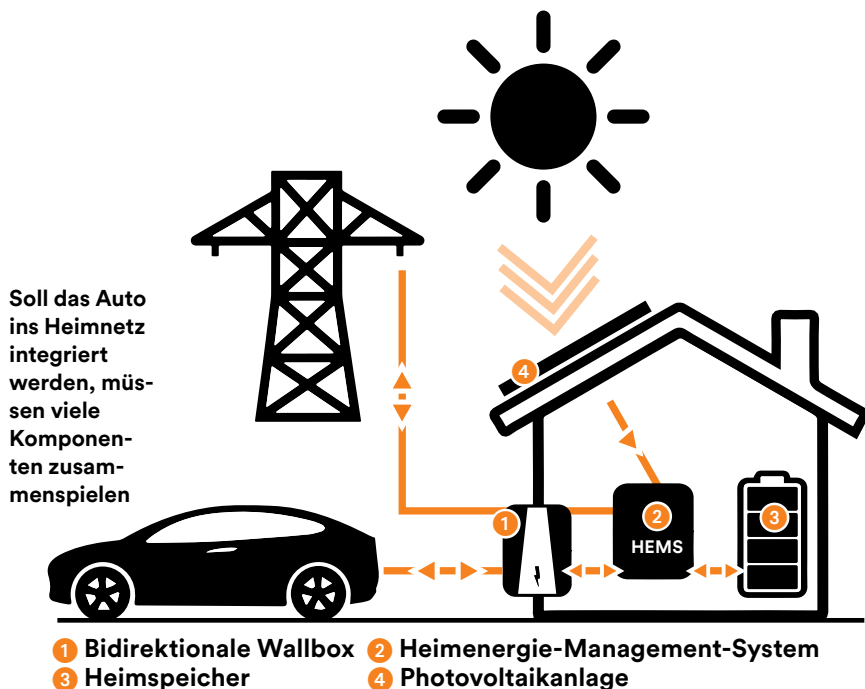
ge handelt, die ebenfalls als bidirektional gelten. Zudem rechnet sich der finanzielle Aufwand für die Extra-Technik in vielen Fällen (noch) nicht: Allein eine bidirektionale Wallbox kommt mit Preisen ab 2000 Euro wesentlich teurer als simple Ladekisten, die ab 400 Euro zu haben sind. Erst höhere Stückzahlen dürften die Preise fallen lassen.

Technik-Standards entstehen

Immerhin tut sich was an der Regulierungsfront: So entwickelt die

Open Charge Alliance, ein Zusammenschluss von über 150 Unternehmen der E-Mobilitäts-Branche, offene und universelle Kommunikationsstandards fürs bidirektionale Laden. Mit dem „OCPP 2.1“ liegt ein Protokollstandard vor, der das Zeug hat, in den kommenden Jahren zum Standard für bidirektionale Ladeanwendungen zu werden – zumindest für alle Gerätschaften zwischen Wallbox und Stromanbieter.

Bereits einen Schritt weiter ist die Branche beim entsprechenden



So lässt sich der gespeicherte Strom aus dem Fahrzeug-Akku einsetzen

Modus	Bedeutung	Funktion	Anwendungsbeispiel	Technische Voraussetzungen
V2L	Vehicle-to-Load	Das E-Auto dient als mobile Stromquelle für externe Geräte (z. B. Laptop, Kühlbox)	Camping, Notstrom für Haushaltsgeräte, Baustellen	Bidirektionale Onboard-Ladeelektronik, Steckdose oder Adapter (z. B. Typ 2 oder Schuko)
V2H	Vehicle-to-Home	Das E-Auto speist Strom ins Hausnetz ein (z. B. bei Stromausfall oder zur Lastspitzenkappung)	Notstromversorgung, Eigenverbrauch von Solarstrom, Reduzierung von Stromkosten	Bidirektionale Wallbox, Energiemanagement-System (EMS), kompatibles Fahrzeug
V2G	Vehicle-to-Grid	Das E-Auto speist Strom ins öffentliche Netz ein und unterstützt die Netzstabilität	Teilnahme am Strommarkt, Ausgleich von Lastspitzen, Vergütung für eingespeisten Strom	Intelligente Ladestation (mit Kommunikation zum Netzbetreiber), V2G-Vertrag mit einem Energieversorger
V2B	Vehicle-to-Building	Das E-Auto versorgt ein ganzes Gebäude (z. B. Büro, Gewerbe) mit Strom	Lastmanagement in Unternehmen, Notstromversorgung für kritische Infrastruktur	Hochleistungs-Ladeinfrastruktur, Gebäude-Energiemanagement, mehrere Fahrzeuge (Fleet-Lösung)

Gegenstück auf Fahrzeugseite: Hier regelt die ISO 15118-20 die Kommunikation zwischen E-Auto und Ladestation. Sie definiert etwa den Datentransfer für Lade- und Entladevorgänge und ermöglicht den Informationsaustausch über Mobilitätsbedürfnisse (z. B. geplante Abfahrtszeit, gewünschter Ladezustand), um das Laden netzdienlich zu steuern. Seit Anfang des Jahres müssen neu installierte oder renovierte öffentliche Ladepunkte die ISO-Norm unterstützen, ab Januar 2027 zudem alle neu errichteten privaten Wallboxen.

Bis Anfang 2027 dürften nach Ansicht des VDA auch die noch offenen Hardware-Anforderungen definiert sein. ISO- und IEC-Normen regeln hier, welche Schutzmechanismen oder Stecker in Auto und Ladeeinrichtung genutzt werden oder was Batterien und Inverter können müssen. In diesen Regeln soll auch verankert werden, dass bidirektionales Laden sowohl per Gleichstrom (DC) als auch per Wechselstrom (AC) funktioniert.

An einer anderen wichtigen Stelle spielt inzwischen auch der Gesetzgeber mit: Die im Januar 2026 in Kraft getretene Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes

regelt endlich, dass Strom, der in das Fahrzeug geladen und später wieder ins Netz zurückgespeist wird (V2G), von erneuten Netzentgelten befreit ist. Darüber hinaus entfällt die doppelte Stromsteuer für zurückgespeiste Energie, und es wird sichergestellt, dass private Fahrzeughalter durch die Rückspeisung rechtlich nicht zum „Stromversorger“ mit allen damit verbundenen bürokratischen Pflichten werden.

Mehrere Angebote verfügbar

Kein Wunder, dass allmählich die ersten nennenswerten V2G-Angebote auf den Markt kommen: VW hat unlängst angekündigt, ab dem vierten Quartal 2026 zusammen mit seiner Energie-Marke Elli ein Paket aus Wallbox, Smart Meter, Stromtarif und Appsteuerung zu schnüren. Zudem soll die Funktionalität mit dem jetzt für den ID.3 Neo vorgestellten Softwarestand 6.0 auf weitere Batteriegrößen ausgeweitet und damit einem breiteren Kundenkreis zugänglich gemacht werden – inklusive zukünftiger Volumenmodelle. Durch die Bereitstellung von Batteriekapazitäten aus seinem E-Auto sind für den Kunden Einsparungen sowie Einnahmen erzielbar, die laut VW im



Mit einem Adapter werden V2L-fähige Stromer zu mobilen Steckdosen

besten Fall 700 bis 900 Euro jährlich betragen können.

Ein ähnliches Angebot aus Stromtarif plus Haustechnik kommt von BMW und EON: Fahrern des neuen iX3 mit 800-Volt-Architektur winkt an der hierfür optimierten Wallbox Professional Gratisstrom für 14 000 km/Jahr, was Einsparungen in Höhe von 720 Euro entspricht.

Bei Ford und einem V2G-Tarif von Octopus Energy sind 16 000 Gratis-Kilometer pro Jahr drin, wenn das Fahrzeug mindestens 300 Stunden pro Monat mit der Wallbox verbunden ist. The Mobility House hat ähnliche Modelle mit Mercedes und Renault in Planung.

Ab Juni 2026 können sich Kunden für das V2G-Programm von VW und Elli vorregistrieren



SCHNELL

Zähes Laden dient oft als Argument gegen E-Autos. Doch das stimmt nicht mehr. Wir stellen hier Modelle vor, die in unseren Tests besonders fix geladen haben – zwischen vier und sieben Minuten für 100 km Reichweite.

Text: Sandro Vitale / **Fotos:** Achim Hartmann, Getty Images, Hans-Dieter Seufert, Rossen Gargolov



BMW iX3 50 xDrive

Ladedauer 100 km: 4 min

Reichweite: 501 km

Preis: ab 74 700 Euro



Hyundai Ioniq 6

Ladedauer 100 km: 5 min

Reichweite: 295 km

Preis: ab 45 550 Euro



Mercedes CLA 250+ EQ

Ladedauer 100 km: 4 min

Reichweite: 511 km

Preis: ab 46 800 Euro

Von der Autobahn abfahren, kurzes Rangieren am High Power Charger (HPC), authentifizieren, Ladekabel anstöpseln – aber noch bevor der Kaffee geholt ist, stellt sich die Frage: Wie schnell wird aus Strom wieder Strecke?

Lange hing hier eines der größten Argumente gegen die E-Mobilität – und eines, das sich teils hartnäckig hält. Denn

Skeptiker plagt nach wie vor die Sorge, dass der Ladestopp zum Zeitfresser wird – und die Zornesfalten tiefer werden, je zäher der State of Charge (SoC), also der Ladestand, nach oben kriecht.

Nur: Dieses Bild ist heute nicht mehr generell zeitgemäß. Moderne E-Autos schieben

in kurzer Zeit spürbar Reichweite nach – sofern Technik und Modell passen.

Entscheidend sind dabei nicht allein die Akkugröße oder die beworbenen Maximalwerte, sondern wie zügig am

Schnelllader neue Reichweite entsteht. Das ist eine Gleichung aus Ladeleistung und

ADE-ELITE



Porsche Taycan Turbo GT

Ladedauer 100 km: 5 min

Reichweite: 355 km

Preis: ab 241100 Euro



Lucid Air

Ladedauer 100 km: 6 min

Reichweite: 413 km

Preis: ab 85900 Euro



Lotus Emeya

Ladedauer 100 km: 5 min

Reichweite: 443 km

Preis: ab 107990 Euro



Volvo ES90 Single Motor

Ladedauer 100 km: 5 min

Reichweite: 443 km

Preis: ab 71490 Euro

Effizienz: Verbraucht ein Modell pro 100 Kilometer besonders viel Energie, muss es diese erst wieder nachladen. So kann der Zwischenstopp trotz hoher Ladeleistung im Zweifel länger dauern.

Gerade deshalb sagt der Ladepeak so wenig aus. Schon interessanter hingegen ist die durchschnittliche Ladeleistung, etwa im Fenster von 10 bis 80

Prozent SoC, das typische Schnelllade-Stopps im Reiseszenario abbildet und Ladekurven vergleichbar macht.

Wir orientieren uns hier aber vor allem an einer Kennzahl, die im Alltag besonders zählt: der benötigten Zeit für 100 Kilometer frische Reichweite. Dafür rechnen wir die am HPC nachgeladene Energie in Kilometer um – auf Basis des

Testverbrauchs. Grundlage sind Messungen der auto motor und sport-Testabteilung. In die Auswahl schaffen es nur Stromer, die am HPC für 100 Kilometer Reichweite weniger als acht Minuten benötigen. Was da schnell klar wird: Bei der Schnelllade-Elite rührt man den Kaffee einmal um – und macht am HPC prompt wieder die Biege.



BMW i4 xDrive40

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 365 km
Preis: ab 64 800 Euro



Tesla Model 3

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 425 km
Preis: ab 45 970 Euro

Tesla Model Y

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 418 km
Preis: ab 54 970 Euro



Porsche Macan Turbo

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 416 km
Preis: ab 115 500 Euro

	Dauer Energiezufuhr für 100/200/300 km (Minuten)	durchschnittliche Lade- leistung DC 10–80 % (kW)	Spitzenwert Lade- leistung DC (kW)
BMW iX3 50 xDrive	4/10/17	213	400
Mercedes CLA 250+ EQ	4/11/20	172	350
Hyundai Ioniq 6	5/11/17	256	233
Lotus Emeya	5/10/17	282	393
Porsche Taycan Turbo GT	5/11/17	250	321
Volvo ES90 Single Motor	5/13/26	164	326
Lucid Air	6/14/27	153	284
BMW i4 xDrive40	7/17/38	142	208
Genesis GV60 Dual Motor	7/16/34	170	258
Polestar 2 Long Range Single Motor	7/16/28	118	209
Porsche Macan Turbo	7/16/29	192	285
Tesla Model 3 Maximale Reichweite Hinterradantrieb	7/16/30	106	195
Tesla Model Y Maximale Reichweite AWD	7/14/26	108	194
VW ID.7	7/16/30	122	189

*Werte entstammen den Messungen der auto motor und sport-Testabteilung



Genesis GV60 Dual Motor

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 338 km
Preis: ab 74 480 Euro



VW ID.7

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 386 km
Preis: ab 54 505 Euro



Polestar 2 Long Range

Ladedauer 100 km: 7 min
Reichweite: 440 km
Preis: ab 57 690 Euro

Testverbrauch (kWh/100 km)	Reichweite (km)	Systemleistung kW (PS)	Systemdrehmoment (Nm)	Beschl. 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Preis (Euro)
23,9	501	345 (469)	645	4,8	210	74 700
21,6	511	200 (272)	335	6,8	210	46 800
18,7	295	168 (228)	350	7,4	185	45 550
26,1	443	450 (612)	710	4,2	250	107 990
25,6	355	760 (1034)	1340	2,3	290	241 100
25,2	443	245 (333)	480	6,8	180	71 490
25,8	413	920 (1251)	1940	2,4	330	85 900
25,2	365	295 (401)	600	5,0	200	64 800
25,9	338	360 (490)	700	4,0	235	74 480
20,9	440	220 (299)	490	6,3	205	57 690
28,1	416	470 (639)	1130	3,5	260	115 500
21,0	425	224 (304)	355	5,5	201	45 970
18,7	418	274 (372)	509	5,0	201	54 970
21,2	386	210 (286)	545	6,7	180	54 505

„Wir forschen an Almost-Solid-State-Batterien“

Von NMC-Zellen über LFP bis hin zur Natrium-Batterie: Batterieexperte Maximilian Fichtner erklärt im Interview die technischen Hintergründe.

Text: Gerd Stegmeier und Luca Leicht / Foto: Maximilián Balázs



Sie forschen seit Jahren an Batterien und fahren selbst elektrisch. Was macht für Sie als Autofahrer die Überlegenheit des E-Antriebs aus?

Der Fahrspaß. Das elektrische Fahren ist einfach wunderbar. Dieses direkte Ansprechen ist unvergleichlich. Man fährt viel entspannter, hat weniger Lärm und keine Vibrationen. Wenn ich mich heute in einen Benzinsetze und erst warten muss, bis das Ding auf 3000 Umdrehungen ist, finde ich das grenzwertig.

Kommen wir zur Technik. Aktuell sind NMC-Batterien (mit Nickel, Mangan und Kobalt) sehr

verbreitet. Wie hat sich diese Chemie-Variante entwickelt?

Ursprünglich basierten Lithium-Ionen-Batterien auf reinem Kobaltoxid, was wir heute noch in Handys haben, weil es eine hohe Dichte hat. Aber für große Batterien ist Kobalt teuer, giftig und birgt Sicherheitsprobleme. Über die Jahre hat man es schrittweise durch Nickel und Mangan ersetzt. Heute liegt der Kobaltgehalt nur noch im einstelligen Prozentbereich. NMC bietet eine hohe Speicherkapazität, was für die bisherigen Fahrzeugarchitekturen in Europa notwendig war.

Wo liegen die Stärken von NMC in Bezug auf Energiedichte und Umweltbedingungen?

NMC-Zellen sind leistungsstark. Wir liegen volumetrisch bei etwa 500 bis 700 Wattstunden pro Liter und gravimetrisch bei 250 bis 300 Wattstunden pro Kilogramm. Ein großer Vorteil ist die Kältebeständigkeit: Bei minus 20 Grad hat eine NMC-Batterie noch etwa 70 Prozent ihrer Speicherkapazität.

In China setzt man hingegen massiv auf LFP (Lithium-Eisenphosphat). Weshalb?

LFP ist frei von kritischen Rohstoffen. Eisen gibt es in Mengen, Eisenphosphat kann man sogar aus Abwasser gewinnen. Die Struktur besteht aus hohlen Kanälen, in die das Lithium reinschlüpft. LFP ist ungiftig, viel sicherer als NMC – da es bei hohen Temperaturen keinen Sauerstoff entwickelt – und hat eine höhere Zyklenfestigkeit.

Wenn LFP so viele Vorteile hat, warum hat Europa diese Technik lange ignoriert?

Man hielt das Material für zu „fluffig“, um genug Energie ins Auto zu bekommen. Die Chinesen haben das Problem über das Design gelöst. Mit der „Blade Battery“ verzichten sie auf kleinteilige Module und Verdrahtung. So bekommen sie 20 bis 30 Prozent mehr Speichermaterial unter und kompensieren die geringere Dichte des LFP. Die Europäer haben sich hier ein Bein gestellt, weil sie zu spät von ihrer modularen Architektur mit vielen „Fitzelzellen“ abgewichen sind.

Hat LFP im Alltag auch handfeste Nachteile gegenüber NMC?

Ja, bei tiefen Temperaturen. Wenn die Struktur im Winter schrumpft, stecken die Lithium-Ionen in den Kanälen fest. Bei minus 20 Grad sinkt die Kapazität auf etwa 60 bis 65 Prozent. Das führt dazu, dass LFP-Autos im Winter weniger Reichweite haben und deutlich langsamer laden.

Ein großes Thema in der Forschung ist die Natrium-Ionen-Batterie. Was macht sie zum potenziellen „Hidden Champion“?

Natrium ist viel billiger als Lithium, und die Batterien funktionieren bei Kälte hervorragend: Bei minus 20 Grad behalten sie 90 Prozent ihrer Kapazität. Zudem kann man sie völlig entladen und ein Jahr stehen lassen, ohne dass sie Schaden nehmen. Wenn man es schafft, die volumetrische Energiedichte an LFP heranzuführen, wird Natrium über kurz oder lang übernehmen.

Wie schlägt sich die Natrium-Technik bei den nackten Zahlen im Vergleich?

Auf Zellebene ist sie schwächer. Wir liegen gravimetrisch zwischen 90 und 140 Wattstunden pro Kilo und volumetrisch zwischen 200 und 300 Wattstunden

Maximilian Fichtner

Helmholtz-Institut

Maximilian Fichtner ist Chemiker und Direktor des Helmholtz-Instituts Ulm für elektrochemische Energiespeicherung.

Als Professor für Festkörperchemie forscht er an Systemen jenseits von Lithium und gilt als einer der profiliertesten Experten der Branche.

„Paradoxerweise halten die Akkus heute länger als gedacht“

den pro Liter. Aber: Baut man diese Chemie in ein effizientes chinesisches „Cell-to-Pack“-Design ein, erreicht man Systemdaten, die nah an einer klassischen NMC-Batterie eines Audi e-tron 55 liegen. Die Chemie ist wichtig, aber das Engineering des gesamten Packs ist entscheidend.

Was ist mit dem Versprechen der Festkörperbatterie? Können wir damit die Energiedichte nochmals drastisch steigern?

Das Ziel ist metallisches Lithium, was 40 Prozent mehr Energie bringen könnte. Da man Dendritenbildung und Kurzschlüsse fürchtet, setzt man dem Lithium eine feste Wand – den Festelektrolyt – vor die Nase. Das Hauptproblem ist die Grenzfläche: Wenn das Material beim Laden arbeitet, kann der Kontakt abreißen. Wir forschen daher an „Almost-Solid-State“-Batterien mit minimalen Flüssigkeitsanteilen zur Stabilisierung.

Nochmal zu China: Was hat es mit „No Smoke, No Fire“ auf sich?

Das halte ich für extrem relevant. Ab dem 1. Juli tritt in China eine neue Richtlinie in Kraft, die besagt: Batterien dürfen nicht mehr brennen. Im Fehlerfall darf es über mindestens zwei Stunden keine Rauchentwicklung, keine Flammen und keine Explosionen geben. Insassen dürfen bei einem Crash nicht durch Rauchgase beeinträchtigt werden.

Wie lässt sich so eine extreme Sicherheit technisch nachweisen?

Geely hat das mit der „Short Blade“-Batterie und den „Six Tortures“ (sechs Folterungen) demonstriert. Die Batterie wird mit Nägeln durchbohrt, zersägt, von einem Turm geworfen, gebogen oder in heißes Wasser geworfen. Während andere Batterien ein Feuerwerk verursachen würden, erwärmt sich diese Zelle beim Durchbohren nur auf 60 Grad. Das ist ein Quantensprung für die Akzeptanz.

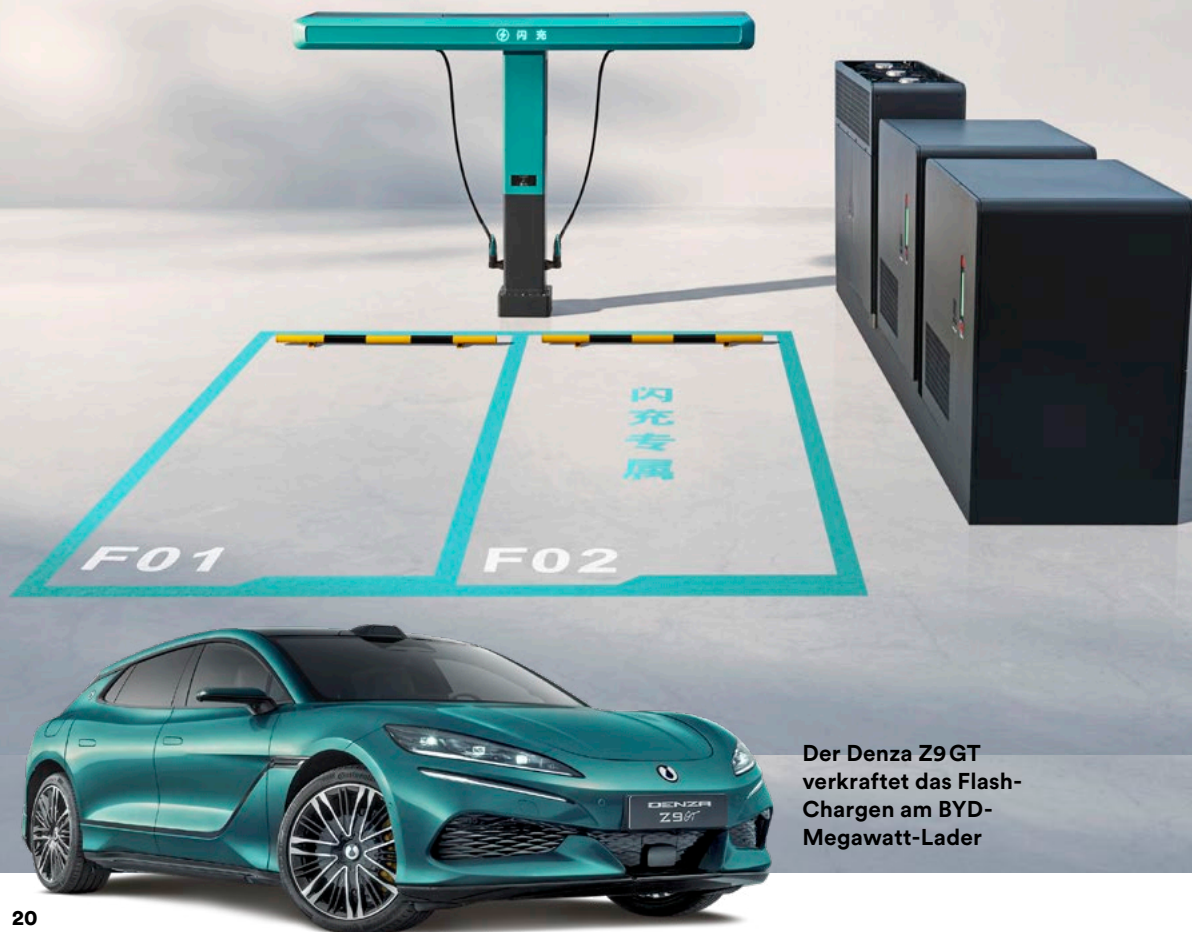
Wie steht es um das Recycling? Werden wir in Europa bald unabhängig von Rohstoffimporten?

Der Sinn des Recyclings ist es, die Substanzen möglichst als Ganzes wieder verfügbar zu machen. Paradoxerweise halten die Akkus heute länger als gedacht. Technisch sind heute 15 Millionen Kilometer machbar. Ein signifikanter Anteil an Recyclingmaterial wird daher erst Mitte der 2030er Jahre wieder in die Produktion einfließen.

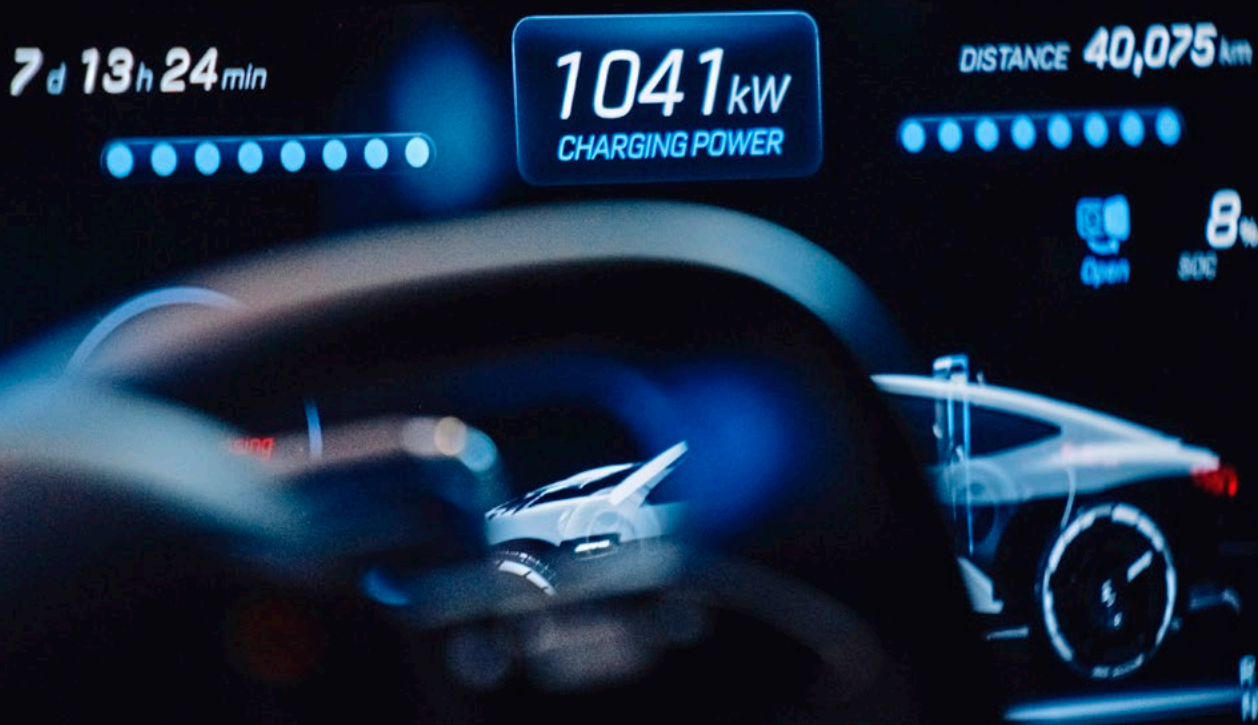
Wird das Laden MEGA?

BYD setzt auf das superschnelle Megawatt-Laden und verkürzt Standzeiten an der Ladesäule auf wenige Minuten. Klingt nach einem möglichen Heilmittel für Reichweitenangst, erfordert aber einen hohen technischen Aufwand.

Text: Christian Bangemann / **Fotos:** Alpitronic, Audi, BYD, EnBW, Mercedes-Benz, TUM



Der Denza Z9 GT
verkrafft das Flash-
Chargen am BYD-
Megawatt-Lader



Es muss schnell gehen, das Laden von E-Autos. Galten vor ein paar Jahren noch Schnelllader mit 150 kW Leistung als flott, finden sich mittlerweile HPC-Charger mit 350 und 400 kW in vielen Ladeparks in Europa. Darüber wird in Fernost jedoch eher müde gelächelt: China-Speed – in der automobilen Welt das Tempo, an dem sich die Branche orientieren muss – hat auch beim Laden Einzug gehalten.

Megawatt-Laden ist das Stichwort. BYD, der Hersteller, der weltweit die meisten E-Autos verkauft, hat das Laden mit 1000 kW im März 2025 vorgestellt und ein Jahr später bereits 4239 seiner so genannten Flash-Charger auf dem Heimatmarkt installiert. Bis zum Jahresende sollen daraus 20000 werden. Gleichzeitig schreitet die Lade-Evolution bei BYD voran: Aus China kommen Informationen zu Flash-Charging Stationen der zweiten Generation, die mit bis zu 1500 kW Elektronen in die Akkus pressen.

Mit dieser Leistung, so verspricht BYD, sei eine Ladung von

10 auf 97 Prozent in nur noch neun Minuten möglich. Ein Tankstopp mit einem konventionellen Verbrenner zuzüglich Bezahlvorgang fällt da kaum noch kürzer aus, von möglichen Wartezeiten an der Kasse ganz zu schweigen.

Billig? Sicher nicht

Laden so schnell wie Tanken, das war lange das Ziel. BYD scheint es erreicht zu haben. Und scheint damit die Chance zu bieten, viele E-Auto-Skeptiker zu bekehren. Megawatt-Laden ist also auch ein mächtiges Marketing-Werkzeug. Aber ist es auch mehr als das? Kann es die Infrastruktur in der Breite ersetzen? Und welche Anstrengungen sind nötig, um das blitzschnelle Laden zu ermöglichen?

Skeptiker wie Philipp Rosner, Team Lead EV Operations an der TU München, führen ins Feld, dass es nicht damit getan sei, Schnellladesäulen durch Flash-Charger zu ersetzen. Er sagt: „Megawatt-Ladesäulen erfordern neben mehr Leistungselektronik auch deutlich leistungsfähigere lokale Verteil- und Standortnetze, was auf die

Auch Mercedes treibt die Ladeleistung hoch, im Prototyp AMG GT XX über 1000 kW

Kosten schlägt.“ BYD hält dem entgegen, dass jede Flash-Charger-Station mit einem Energiespeichersystem kombiniert wird. Der große stationäre Speicher-Akku kann mit geringerer Leistung nachgeladen werden und sowohl als Energiepuffer zur Entlastung des Stromnetzes als auch als Leistungsbooster fürs High Power Charging dienen.

Billig sind die komplex aufgebauten Flash-Charger sicher nicht, und es ist noch völlig offen, wie sich die mit ihnen verbundenen Kosten auf die spezifischen Ladestrompreise auswirken werden. Bereits in diesem Jahr will BYD aber auch in Deutschland und Europa bei Händlern und ent-

BYD kombiniert Megawatt-Lader mit stationären Energiespeichern



lang der Autobahnen Flash-Charger montieren lassen.

Auch Mercedes beschäftigt sich mit dem superschnellen Laden. Das Konzeptfahrzeug AMG GT XX hat bereits 1041 kW Ladeleistung realisiert. Doch es bleibt vorerst ein einmaliges Projekt. „Für echtes Megawatt-Laden – also dauerhafte Ladeleistungen jenseits von 1000 kW – bräuchte ein Serien-Pkw eine grundlegend neue technische Auslegung. Auch die heutige Ladeinfrastruktur ist dafür nicht ausgelegt, und bei Pkw-Batterien überwiegen aktuell die Einbußen bei Effizienz und Haltbarkeit“, kommen-

Audi bietet an seinen speziellen Charging-Hubs Ladeleistungen bis zu 400 kW

tiert ein Mercedes-Sprecher. Für eine Serienanwendung ist weniger wichtig, wie hoch die Ladeleistung geschraubt werden kann. Von Bedeutung ist eher, wie lange sie auf hohem Niveau gehalten wird.

HPC-Ausbau geht voran

Mercedes setzt daher auf die 800-Volt-Bordnetz-Architektur, die ursprünglich von Hyundai in den Markt gebracht wurde. Mercedes ermöglicht mit ihr maximal 330 kW Ladeleistung mit einer besonders fülligen Ladekurve, also lang anhaltend hoher Leistung. Die dafür notwendigen Komponenten im Auto sind heute kosteneffizienter als noch vor zwei oder drei Jahren, die Systemarchitekturen sind ausgereifter, und der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur mit HPC-Ladern schreitet voran. Damit wird die technisch mögliche höhere Ladegeschwindigkeit für immer mehr Kunden auch tatsächlich erlebbar.

Professor Lutz Eckstein, Leiter des Instituts für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen, teilt diese Meinung: „Das Megawatt-Laden beim Pkw halte ich aus heutiger Perspektive für unnötig, da die Ladezeit auf Basis der 800-Volt-Technologie bereits hinreichend kurz ist. In zehn Minuten über 350 km Reichweite nachladen zu können, ist absolut kundentauglich.“

Die 800-Volt-Bordnetz-Architektur entwickelt sich zu einem Standard. Nicht nur Hyundai

„Das Megawatt-Laden beim Pkw ist aus heutiger Perspektive unnötig“



P. Rosner, TUM: „Bei etwa 600 kW endet die Sinnhaftigkeit von schnellem Pkw-Laden“

und Mercedes setzen darauf – auch Audi und BMW beispielsweise verwenden in ihren aktuellsten Modellen diese Technik, VW arbeitet an der Einführung. All diese Autohersteller betonen einhellig die Bedeutung der hohen Spannung für Ladeleistungen über 300 kW. BMW führt mit der neuen Klasse gerade bis zu 400 kW Ladeleistung ein, lässt aber durchblicken, dass an höheren Werten bereits gearbeitet wird.

Mit 400 kW „gut aufgestellt“

Noch werden diese in Zentraleuropa von den Energieversorgern kaum angeboten. Großversorger EnBW fühlt sich mit Ladeleistungen bis 400 kW bereits sehr gut aufgestellt und deckt damit nach eigener Einschätzung die wichtigsten Kundenbedürfnisse im Alltag ab. Gleichzeitig erteilt man dem Megawatt-Laden aber keine grundsätzliche Absage und sieht speziell für den Fernverkehr auf

der Langstrecke künftig am ehesten eine mögliche Anwendung.

Alpitronic, einer der wichtigsten Hersteller von Ladesäulen in Europa, bietet längst Megawatt-Lader für Lkw an. Mit flüssigkeitsgekühlten Ladekabeln und Strömen bis zu 600 Ampere. Technisch ist das auch auf Pkw übertragbar, mit dem heute genutzten CCS-Anschluss (Combined Charging System) aber kaum umsetzbar, denn der ist nur bis 500 Ampere belastbar.

BYD hat dieses Problem dadurch gelöst, dass zur ersten Generation der Flash-Charger zwei Kabel gehören, die beide eingesteckt werden müssen, um die volle Ladeleistung abrufen zu können („Dual-Gun-Prinzip“). Clever, aber umständlich. Meist sogar unmöglich, denn welches Auto bietet schon zwei Schnellladeanschlüsse? Wenn aber für das Megawatt-Laden neue Anschlüsse nötig werden, sinken seine Chan-



Alpitronic hat Megawatt-Lader im Programm, vor allem für den Schwerlastverkehr

cen, sich durchzusetzen, rapide. Denn die zeitlichen Vorteile der teuren Flash-Charger-Technologie gegenüber einer fülligeren Ladekurve an einem konventionellen 400-kW-Lader mit CCS-Anschluss sind letztlich nicht so bedeutend, wie der Begriff „Mega“ erwarten lässt.

Aktuell ist an EnBW-Ladern bei 400 kW Schluss. Dabei muss es aber nicht bleiben



Charge



Ospizio Bernina

Schweiz

Auf 2253 Metern Höhe am Berninapass steht das historische Ospizio Bernina. Die dortigen Ladesäulen erlauben einen direkten Blick auf den schimmernden Lago Bianco und die Gipfel der Berninagruppe. Bonus für Technik-Fans: Regelmäßig rollen die roten Züge der Rhätischen Bahn (höchste Adhäsionsbahn der Alpen) direkt am Seeufer vorbei.

- ➡ Anbieter: Plug'n Roll
- ➡ Ladeleistung: 22 kW
- ➡ Adresse: Passo del Bernina, 7710 Poschiavo, Schweiz



Laden mit Meerblick, an einer Sehenswürdigkeit oder direkt vor einem gemütlichen Restaurant – klingt fast wie Urlaub, oder? Das können Sie auch unterwegs erleben. Wir zeigen Ihnen, wo.

Text: Carina Belluomo / **Fotos:** Getty Images, Gut Kaltenbrunn, Beckabecks

Tesla Supercharger Senj Kroatien

Dieser Tesla Supercharger, der auch für Fremdmarken geöffnet ist, liegt direkt an der rund 650 Kilometer langen Jadranska Magistrala in Kroatien, einer der schönsten Küstenstraßen Europas. Während die Elektronen mit bis zu 150 kW fließen, blicken Sie direkt aufs Meer und die vorgelagerte Insel Krk in der Kvarner Bucht.

- 🚗 **Anbieter:** Tesla
- 🚗 **Ladeleistung:** 110 kW
- 📍 **Adresse:** Obala Dr. Franje Tudjmana, 52370 Senj, Kroatien



Mont-Saint-Michel Frankreich

Die in der Normandie gelegene berühmte Felseninsel mit ihrer Abtei gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe. Auf den großen offiziellen Besucherparkplätzen auf dem Festland finden sich diverse Lademöglichkeiten verschiedener Anbieter. Man steckt also das Auto an und wandert über die Stegbrücke auf die Insel zu, während die Gezeiten die Landschaft im Hintergrund eindrucksvoll verändern.

- 🚗 **Anbieter:** E-Totem, Tesla
- 🚗 **Ladeleistung:** 22 kW
- 📍 **Adresse:** Lieu-dit Le Bas Pays, 50170 Beauvoir, Frankreich

See

Charge & ...



Seed & Greet Hilden

Dieser Ladepark hat sich in den vergangenen Jahren zu einem beliebten Lade-Treffpunkt gemausert. Die Café-Bistro-Bäckerei von Bäcker Schüren bietet neben leckeren Frühstücksangeboten und Bowls auch Pizza und herzhaftes Tarts. Außerdem findet sich hier eine riesige Auswahl an Brötchen, Brot- und Kuchensorten sowie Sahne- und Cremetorten. Da ist für jeden Geschmack etwas dabei.

- ☛ Anbieter: Fastned, Nio, Tesla
- ☛ Ladeleistung: Schuko – 300 kW
- ☛ Adresse: Nordpark 2–4, 40724 Hilden



Gut Kaltenbrunn Tegernsee

Am Nordufer des Tegernsees bei Gmund liegt das Gut Kaltenbrunn – geführt von Star-Gastronom Käfer. Hier gibt es öffentliche Ladesäulen. Die Wartezeit verbringt man am besten mit einem Kaffee oder Leckereien auf der Terrasse des Biergartens oder man spaziert ans Ufer. Der Panoramablick über den gesamten See bis tief hinein in die Voralpen ist schlichtweg grandios.

- ☛ Anbieter: E-Werk Tegernsee
- ☛ Ladeleistung: 22 kW
- ☛ Adresse: Kaltenbrunner Straße 1, 83703 Gmund am Tegernsee

Yum



H-Albzeit Merklingen

In Merklingen gibt es direkt an der A8 gelegen ein Feinschmecker-Highlight für E-Mobilisten. Die Bäckerei BeckaBeck und die Albmetzgerei Failenschmid bieten ein einzigartiges Gastro-Konzept mit schwäbischer Küche, regionalen Bäckereiprodukten und hochwertigen Fleisch- und Wurstwaren – inklusive kleinem Marktplatz und gemütlichem Sitzbereich.

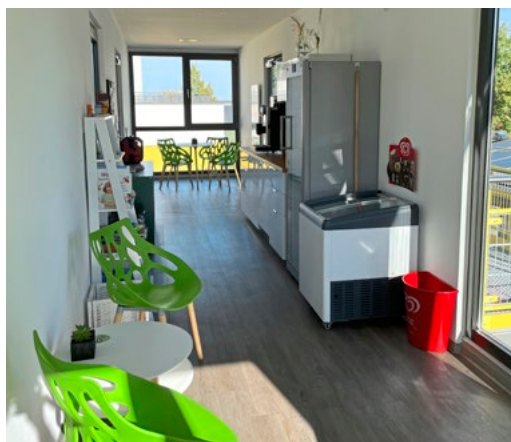
- ☛ Anbieter: Ionity, Tesla
- ☛ Ladeleistung: 250–400 kW
- ☛ Adresse: Nellinger Straße 25, 89188 Merklingen

Zandvoort aan Zee Niederlande

Motorsportfreunde aufgepasst! Entlang des Boulevards Barnaart am kilometerlangen Sandstrand von Zandvoort aan Zee stehen unzählige öffentliche Ladesäulen. Auf der einen Seite lauscht man dem Rauschen der Nordsee, auf der anderen Seite dem Heulen der Motoren vom legendären Circuit Zandvoort, der direkt hinter den Dünen liegt. Oder nutzt die Gelegenheit gleich für eine Führung.



- ⚡ Anbieter: u. a. Allego, Shell, Vattenfall
- ⚡ Ladeleistung: 11–22 kW
- ⚡ Adresse: Boulevard Barnaart, 2041 JA Zandvoort, Niederlande



HEOS Object Chemnitz

Unter der Marke „Grüne Säule“ wird der kleine Ladepark in der Nähe der A72 betrieben. Die gemütliche Lounge aus einem umfunktionierten Container bietet neben Getränken, Snacks und einer kleinen Küchenzeile auch einen Ort zum Verweilen für die ganze Familie – inklusive eines kleinen Bücherregals sowie Gesellschaftsspielen und Spielecke.

- ⚡ Anbieter: HEOS Object
- ⚡ Ladeleistung: 22 kW (AC)/300 kW (DC)
- ⚡ Adresse: Carl-von-Bach-Straße 8a, 09116 Chemnitz

bk World Lounge Bayreuth

Bk World bietet mit seinen Partnern an verschiedenen Standorten in Deutschland und Frankreich eine etwas andere Art der Ladepause an. Im komfortablen Aufenthaltsraum steht neben einem reichhaltigen Snack- und Getränkeangebot und schallgedämmten Office-Ecken auch eine Spielekonsole für kleine und große Spielkinder zur Verfügung.

- ⚡ Anbieter: Tesla
- ⚡ Ladeleistung: 250 kW
- ⚡ Adresse: Christian-Ritter-von-Langheinrich-Straße 4a, 95448 Bayreuth





Der Honda CR-V

e:PHEV

Plug-in-Hybrid

Bereit für Ihr Leben



Der CR-V Plug-in-Hybrid verbindet die Vorteile des elektrischen Fahrens mit der Unabhängigkeit eines Vollhybrids: So fahren Sie nach kurzer Ladepause rein elektrisch zur Arbeit oder im Hybridmodus in den Urlaub. Während der Fahrt sorgt unser fortschrittlichstes Sicherheitssystem Honda SENSING 360 für ein rundum sicheres Gefühl. Hinzu kommt die umfangreichste Ausstattung der Modellreihe: Kühlende Belüftung der Vordersitze, sechs Fahrmodi, Parkassistent und die App My Honda+ sind nur ein paar Vorteile des CR-V e:PHEV.

Erfahren Sie mehr auf honda.de

Honda **e:TECHNOLOGY**

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,6 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 78 km. Abbildung zeigt Sonderausstattung.