3,70 Euro Nr. 20 · 13. 5. 2026 · www.autobild.de

Auto Bild

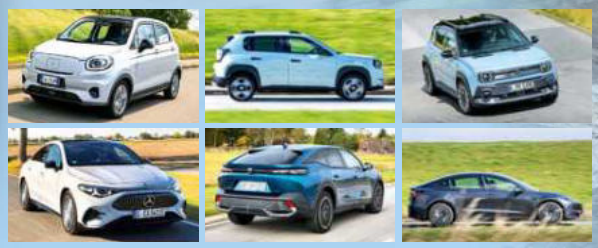
EUROPAS NR. 1

Auslandspreise: A 4,10 €; B 4,40 €; CH 5,90 CHF
CZ 160,00 CZK; E 5,10 €; F 5,10 €; GR 5,20 €; HUN 2790 HUF
I 5,10 €; L 4,40 €; NL 4,40 €; P 5,10 €; SLO 5,10 €

GEFAHREN
Citroën ë-C3 Urban Range

JEEP SAFARI
Die Gefahr fährt mit

BESTENLISTE
SPARSAME E-AUTOS



TOP IM TEST

NOTE 1,8

Basismodell
TESLA MODEL 3

NOTE 1,6

Einzeltest
VW TIGUAN

GEBRAUCHT
Audi A3 g-tron

ERDGAS

VERGLEICH
Alpine A290 gegen Mini Aceman

4 190433 303703 20

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Vervielfältigung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-mediadirect.de/angebot/lizenzierung

AUTO BILD TESTEN & 40 € SICHERN!

Jetzt 13 Ausgaben lesen, 40 € Bonus erhalten und zusätzlich die Chance auf bis zu 100.000 € nutzen.

Wir verlosen unter allen Bestellern

1x 100.000 €
10x 10.000 €
100x 1.000 €

Ihre Vorteile:

- Europas Auto-Magazin Nr. 1 testen
- 40 € als Dankeschön für Sie
- Exklusive Angebote und Events für Abonnenten
- Kostenlose Lieferung zu Ihnen nach Hause

Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter autobild.de/jubilaeum.

40 JAHRE Auto Bild

Jetzt bestellen:

autobild.de/jubilaeum ***0800/12 45 60 7***

- 13 Ausgaben AUTO BILD für zzt. 48,10 €
- Bestell-Nr. | **10176376**

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

EDITORIAL

Chefredakteur
ROBIN HORNIG

KONTAKT feedback@autobild.de
autobildde youtube.com/user/autobild facebook.de/autobild

CHINA ZÄHLT

DIE AUTOWELT BLICKT NACH CHINA. Zur Auto China in Peking (S. 24). Sie ist heute die größte und wichtigste Automesse der Welt. Unter dem Motto „In China für China“ zeigte Volkswagen gleich vier Premieren für den wichtigsten Automarkt überhaupt. China steht für rund ein Drittel des weltweiten Absatzes. Volkswagen war hier lange die Nummer eins, kommt heute aber nur noch auf rund 14 Prozent Marktanteil. Früher lag man deutlich höher. Der Druck ist enorm. Jetzt zählt das Tempo. Große SUV, in China entwickelt, für China gemacht. Entwicklungszeiten deutlich verkürzt, Kooperationen etwa mit Xpeng. China Speed. Und Preise, die spürbar unter dem liegen, was wir aus Europa kennen. Auch BMW, Porsche und Mercedes waren vor Ort. Im Vergleich zu Volkswagen aber zurückhaltender. Modellpflege und gezielte Neuheiten statt großer Weltpremieren.

Doch selbst bei Herstellern wie BYD, Changan und Geely fiel das Feuerwerk kleiner aus als in den Jahren zuvor. Der Preiskampf im Heimatmarkt ist brutal. Viele treten kurz auf die Bremse.

Und was bedeutet die Messe in Peking für uns? Wir sollten den deutschen Autoherstellern in China die Daumen drücken. Denn wenn es für sie im Reich der Mitte läuft, profitieren auch wir. Die Gewinne aus dem größten Markt der Welt finanzieren die hiesige Entwicklung, stabilisieren Strukturen und sichern am Ende auch unsere Arbeitsplätze in Deutschland.

HERZLICHST, IHR

WAS UNS BEWEGT

Was für eine Überraschung. Die Tuning-Veranstaltung Ultrace in Düsseldorf hatte ich ehrlich gesagt anders einsortiert. Das Original in Polen steht für einen sehr freien Ansatz in der Tuning-Szene. In Deutschland ist der Rahmen oft ein anderer, entsprechend vorsichtig war meine Erwartung an den Ableger hier. Umso spannender, welchen Weg die Macher gegangen sind. Keine klassische Tuning-Show, sondern ein kuratiertes Event mit klarer Idee. Hochwertige Location, ein Tagesticket für rund 85 Euro, dafür aber eine Mischung, die man so selten sieht: Ikonen aus dem Mercedes-Benz Museum stilvoll neben wilden Umbauten, Hypercars neben Szene-Autos. Keine strenge Sortierung, sondern bewusst offen gedacht. Ich selbst konnte mir nur über Social Media ein Bild machen. Aber wenn selbst internationale Stimmen wie der berühmte Autofotograf Larry Chen darüber berichten und mein Kollege Jan Götze vor Ort so begeistert ist, dann sagt das einiges. Für mich ist klar: Das kommt auf die Liste fürs nächste Jahr. Auch wenn es dann vermutlich nicht mehr ganz so überschaubar wird.

Ultrace Germany: guter Mix, sehr stilvoll präsentiert

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION, GETTY IMAGES/ISTOCKPHOTO

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

INHALT

NEUHEITEN

Exklusiv und extrem. Lamborghini zeigt den Fenomeno Roadster. Vorstellung 10

Mit Rallye-Genen: Opel Corsa GSE bringt Spannung in Kleinwagensegment 12

TEST & TECHNIK

Citroën schickt den ë-C3 Urban Range als Preisbrecher ins Rennen 14

Mehr Feinschliff. Das Facelift bringt den Peugeot 408 wieder nach vorn 18

Ohne Hand am Steuer. Tesla zeigt mit FSD, wie nah autonomes Fahren wirklich ist ..22

Mercedes Sprinter im Alltagstest 23

Leistung gegen Preis. Der VW Tiguan im Test zwischen Anspruch und Realität.....26

Mini Aceman trifft im Duell um den Fahrspaß auf Alpine A290 36

Basismodell im Test. Wie gut ist der günstige Tesla Model 3 wirklich? 44

Bestenliste: Sechs sparsame E-Autos ...50

Sparen mit Gas. Der Audi A3 g-tron im Gebrauchtwagentest 68

REPORTAGEN

Mercedes feiert die C-Klasse in Südkorea 6

China zeigt Tempo in Peking 24

MARKT & MEINUNG

Welche Gebrauchten jetzt effizient sind .. 32

SERVICE

Glanz im Test. Was Autoshampoos mit Keramik-Effekt wirklich bringen 62

RUBRIKEN

Motorsport 42

Automotive Aftersales Award 2026 58

AUTO BILD CLUB und Gewinnspiel 66

Post 74

Impressum 75

Extratour: Allrad-Abenteuer in Utah 76

Rückspiegel 80

Kreuzworträtsel 81

Vorschau 82

76

Wüste Sache: Jeep Safari in Moab/Utah

12

Flinker Knirps: Opel Corsa GSE mit Rallye-Technik

26

Entspannter Riese: VW Tiguan im Test

„Der VW Tiguan ist kein Schnäppchen, aber ein durchdachter Langstreckenprofi."

Holger Preiss, Redakteur

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

AUTOS IN DIESEM HEFT

Alpine A290 GTS **36**

Audi A3 Sportback g-tron **68**

Citroën ë-C3 Urban Range **14**

Lamborghini Fenomeno Roadster **10**

Mini Aceman SE **36**

Opel Corsa GSE **12**

Peugeot 408 Facelift **18**

Tesla Model 3 ... **44**

VW Tiguan **26**

FOTOS: TOM SALT (2), JEEP (2), CHRISTOPH BOERRIES, STELLANTIS, SVEINN GUNNAR BALDVINSSON - AUTOBILD, AUTO BILD SYNDICATION

36

Wer hat die Nase vorn? Alpine A290 GTS gegen den Mini Aceman

68

▲ **Gebrauchter Audi A3 g-tron**

62

▲ **Autoshampoos im Test**

© Alle Rechte vorbehalten (pinch). Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

STERNSTUNDE IN SEOUL

1

2

Mit der Limousine wollen die Schwaben in Korea an den Erfolg von E- und S-Klasse anknüpfen

Text Thomas Geiger

Korea hat sich still und heimlich zu einem der wichtigsten Märkte der deutschen Autohersteller entwickelt. **Mercedes** würdigt das jetzt sogar mit der Weltpremiere der neuen C-Klasse

HYUNDAI, KIA, GENESIS – wo man hinschaut auf den Straßen von Busan, Gwangju oder Seoul, sieht man nur Autos aus heimischer Produktion. Seit dem Niedergang der DDR und damit dem Ende für Wartburg und Trabant gibt es wohl weltweit keinen Markt mehr, der derart von den heimischen Herstellern dominiert wird. Erst recht nicht von einem einzigen Konzern.

Aber wenn man mal ein Auto aus dem Ausland sieht, dann kommt es mit allergrößter Wahrscheinlichkeit aus Deutschland. Denn das Heimatland des Automobils hält immerhin zwei Drittel des Importmarktes. Abgesehen von den auch hier allgegenwärtigen Tesla sind es deshalb vor allem Audi, BMW und Mercedes, die in Korea den Ton angeben. Aber keine andere Importmarke strahlt so hell in Seoul wie der Stern aus Stuttgart. Nicht umsonst ist Korea nach China, den USA und Großbritannien für die Schwaben mittlerweile der größte Auslandsmarkt. Und wenn Statthalter Mathias Veitl seine Statistik weiter aufdröselt, kommen noch ein paar Superlative hinzu. Maybach zum Beispiel rangiert bei den Koreanern noch über Rolls-Royce, weshalb Korea mit rund 1500 Zulassungen für den Luxus-Ableger nicht nur der drittgrößte Markt der Welt ist, sondern gemessen an den insgesamt knapp 70 000 Mercedes-Zulassungen und den rund 1,4 Millionen verkauften Neuwagen im Jahr sogar den größten Anteil hat. Nicht umsonst haben die Schwaben hier im hippen Gangnam neben Yves Saint Laurent und Audemars Piguet letztes Jahr das erste und bislang einzige Maybach-Center als exklusiven Markentempel eröffnet. Wenn es eine Nummer kleiner sein soll, rückt die S-Klasse in den Blick, mit der das Geschäft hier 1987 begonnen hat. Seit jetzt fast 40 Jahren dominiert sie laut Veitl das Luxussegment und hat sich genau wie der 7er von BMW im Straßenbild tapfer gegen die aufstrebenden Heimspieler von Genesis behauptet. Fast noch imposanter ist die Erfolgsgeschichte der E-Klasse. Denn wenn man die in China für China produzierte Langversion mal außen vor lässt, werden weltweit nirgends mehr dieser Limousinen verkauft als in den 65 Showrooms des koreanischen Marktes.

Und bald soll der Boom ein Segment darunter greifen. Denn um ein Schlaglicht auf die heimliche Heimat ihrer großen Limousinen zu werfen, hat Ola Källenius zusammen mit ein paar K-Poppern jetzt im Trendviertel Seongsu-dong die neue, elektrische C-Klasse enthüllt. Die passt für ihn nicht nur nach Korea, weil sie hier ein Faible haben für „German Pre-

1 Deutscher Luxus ist in Korea so beliebt, dass Mercedes hier das erste exklusive Maybach-Center eröffnet hat

2 Große Bühne: Mercedes hat die Weltpremiere der C-Klasse als Straßenparty inszeniert

3 Mercedes-Chef Ola Källenius ist großer Fan von Seoul

4 Nirgends ist der Anteil der Maybach-Verkäufe am Mercedes-Absatz größer als in Korea

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

mium“. Sondern weil sie genau wie die Hauptstadt Seoul Hightech und Heritage verbindet. Da die traditionellen Flachbauten der Hanoks, dort die Hochhäuser und dazwischen eine digitale Infrastruktur wie sonst fast nirgends auf der Welt – und hier die neue Elektro-Plattform mit 330 kW Ladeleistung und später einmal mehr als 800 Kilometern Reichweite, der bis dato größte Bildschirm und die schlaueste Software, aber ein fast klassischer Grill und das „Willkommen zu Hause“-Gefühl, mit dem die C-Klasse ihre Insassen seit dem seligen Baby-Benz empfängt: „Das perfekte Match“, schwärmt der Chef.

Das kann Joonghoi Kim gut hören. Er ist Automobilanalyst und kennt die Branche, seit hier – wegen des Koreakrieges – deutlich später als im Rest der Welt 1955 das erste Auto gebaut wurde. „Damals waren die deutschen Hersteller unsere großen Vorbilder“, sagt Kim. Das gilt für die Ingenieure genauso wie für die Kunden. „Deutsche Produkte stehen in allen Branchen für Qualität, Luxus und Tradition. Das sind Werte, die in Korea hoch geschätzt sind.“

Zwar leben Audi, BMW und Mercedes gut von der Liebe der Koreaner zu allem, was deutsch ist, selbst wenn ihr Stellenwert mit dem auch in Korea sichtbaren Siegeszug des SUV etwas schrumpft. Nicht umsonst ist der Kia Sorento seit Langem das meistverkaufte Modell im Land. Doch treibt diese Begeisterung bisweilen seltene Blüten: Die erste große Kia-Limousine, der Opirus, war der E-Klasse wie aus dem Gesicht geschnitten, und der erste Sorento war so sehr M-Klasse, dass es dafür sogar einen Mercedes-Grill im Zubehör gab. Außerdem hat SsangYong nicht nur lizenzierte Mercedes-Motoren eingebaut, sondern sogar sein Flaggschiff Chairman von der alten E-Klasse abgeleitet.

Und diese Liebe geht weit über das Auto hinaus. Selbst die erste Schnellstraße im Land zwischen Seoul und Busan entstand nach dem Vorbild der deutschen Autobahn. Und im Süden haben ehemalige Gastarbeiter, die ab den 1960er-Jahren bei uns in Krankenhäusern und Bergwerken gearbeitet haben, nach ihrer Rückkehr eigens ein deutsches Dorf nachgebaut. Wo sonst in Korea überall riesige Hochhaussiedlungen gen Himmel wachsen, stehen dort weiß getünchte, zweistöckige Häuser mit roten Walm- und Satteldächern, umgeben von Rasen und niedrigen Zäunen. Und nicht nur während des obligatorischen Oktoberfests ist das mittlerweile ein Besuchermagnet.

Es ist also allerhöchste Zeit, dass die neue C-Klasse von der Bühne fährt und auch hier auf die Straße kommt. Dann wissen wir zumindest, wohin die erste Testfahrt geht.

5 Neue Technik, aber ein Grill wie in grauer Vorzeit, so schlägt die C-Klasse die Brücke zwischen den Epochen

6 Vertriebschef Mathias Geisen und Entwicklungsvorstand Jörg Burzer

7 Auch BMW profitiert vom koreanischen Faible für alles Deutsche

8 Welcome home: digitale Landschaft rund ums Lenkrad

FOTO: MERCEDES

130 YEARS OF
TRANSPORTATION
S MB 3578

Mercedes-Benz

WANN KOMMEN DIE ÜBERRASCHUNGEN?
~~IMMER.~~
BEI UNS NIE.

Die Transporter von Mercedes-Benz – genau das, was zu Ihrem Arbeitsalltag passt.

Früh los, viel vor: Gut, wenn nicht noch mehr dazukommt. Ob Vito oder Sprinter: Mercedes-Benz hat für jeden Einsatz das passende Modell. Und mit dem KomplettService-Paket sind Wartung, Verschleißteile und viele Reparaturen abgedeckt. Das passt. Auch bei den Kosten.

JETZT ATTRAKTIVE KONDITIONEN UND KOMPLETTSERVICE-PAKET SICHERN

FENOMENAL

Nicht mal ein Jahr nach dem Coupé stellt **Lamborghini** mit dem **Fenomeno Roadster** das stärkste offene Modell der Firmengeschichte vor. Nur 15 Stück werden gebaut. Der Preis? Schwindelerregend!

EXKLUSIV, TEUER UND STARK: Attribute, die auf jeden Lamborghini zutreffen. Aber sogar in Sant'Agata Bolognese gibt es Autos, die so exklusiv und so teuer sind, dass sie alles andere in den Schatten stellen. Vorhang auf für den spektakulären Fenomeno Roadster!

Um zu verstehen, was den Fenomeno von einem „normalen" Lamborghini unterscheidet, machen wir eine Zeitreise ins Jahr 2007. Die Geschichte beginnt mit dem Reventón, einem Kleinserien-Modell im Kampfjet-Look auf Basis des Murciélago. Nach 20 Coupés bauen die Italiener zwei Jahre später 15 Roadster – der Grundstein für die Sparte der Few-Offs ist gelegt. Es folgen Veneno (2012), Centenario (2016) und Sián (2019), die alle auf der Aventador-Plattform basieren. Im August 2025 enthüllt Lamborghini mit dem Fenomeno das erste Kleinserien-Modell auf Basis des Revuelto. Trotz eines Startpreises von drei Millionen Euro netto waren alle 29 Exemplare lange vor dem Debüt ausverkauft. Die meisten Kunden hatten die Verträge unterschrieben, ohne das Auto je gesehen zu haben.

Kurios ist, dass der Roadster ursprünglich gar nicht geplant war, wie mir Mitja Borkert, Chefdesigner bei Lamborghini, verrät. Aufgrund der hohen Nachfrage bekam der Fenomeno ohne Dach grünes Licht.

➤ **Seltene Gelegenheit: Wer weiß, ob und wie oft einer der fast sechs Millionen Euro teuren Fenonemo Roadster gefahren wird**

Die Unterschiede zwischen Coupé und Roadster sind größer, als man denkt. Zwar ist das Monocoque identisch, allerdings wurde das Chassis modifiziert, was daran liegt, dass es vom Revuelto noch keinen Roadster gibt. Die vordere Crashbox besteht aus Forged Composites, die noch steifer und leichter sein sollen. Das hat zur Folge, dass der Fenomeno Roadster eine ähnliche Torsionssteifigkeit wie das Coupé besitzen und gleichzeitig nur etwa zehn Kilogramm schwerer sein soll. Auf ein Dach wird verzichtet – der Fenomeno Roadster ist somit *das* Schönwetterauto schlechthin.

Bis zur Auslieferung werden noch knapp zwei Jahre vergehen, was auch erklärt, warum das Studiofahrzeug ein nicht fahrbereites Modell ist. Leider entfällt auch die Sitzprobe, weshalb wir uns auf das Design konzentrieren. Und das ist spektakulär: Der Fenonemo Roadster ist ein Lamborghini par excellence – er ist extrem breit, superflach und aggressiv.

Aber was unterscheidet den 5,95 Millionen Euro teuren Roadster von einem Revuelto, der

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim Verlag Auto Bild

▲ **Detailarbeit: Die Felgen in 21/22 Zoll wurden im Vergleich zum Coupé noch mal überarbeitet. So konnten drei Kilo pro Rad eingespart werden**

◀ **Bekannt: Das Cockpit des Fenomeno entspricht fast eins zu eins dem des Revuelto. Die 15 Exemplare sind nicht durchnummeriert**

Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt: Der Fenomeno Roadster ist bis ins letzte Detail individualisierbar

Lamborghini Fenomeno Roadster

1080 PS
340 km/h Topspeed
2,4 s Beschleunigung 0–100 km/h
ab **5,95 Mio. Euro**

DIESE REISE wurde unterstützt von Lamborghini. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter go2.as/unabhaengigkeit.

nur einen Bruchteil kostet? „Das Auto muss teuer aussehen“, bringt es Mitja Borkert auf den Punkt. Was er damit meint? Ganz einfach, ein Lamborghini Few-Off muss aussehen wie kein anderes Auto und trotzdem auf den ersten Blick als Lamborghini zu erkennen sein. Bestes Beispiel hierfür ist der nur zwölfmal gebaute Veneno (drei Coupés und neun Roadster), der auch 14 Jahre nach dem Debüt noch aussieht wie ein Ufo. Aktuell wird eines der drei Coupés für umgerechnet 14,5 Millionen Euro zum Kauf angeboten. Der Veneno sieht also offenbar sehr teuer aus.

Speziell für den Fenomeno Roadster haben sie bei Lamborghini eine Carbon-Abrisskante für den Windschutzscheibenrahmen entwickelt, die zusammen mit den markant geformten Seitenscheiben dafür sorgen soll, dass der Fahrtwind über die Scheitel von Fahrer und Beifahrer hinweg in den nach hinten versetzten Schnorchel gelangt. Der 6,5 Liter große V12-Sauger mit 835 PS will mit ausreichend Frischluft versorgt werden. Unterstützt wird er von drei E-Motoren, in Summe stehen 1080 PS bereit. Damit ist der Fenomeno Roadster der stärkste offene Lamborghini aller Zeiten.

Zum Ende des Gesprächs verrät mir Mitja noch, dass die Farbgebung in „Blu Cepheus“ mit Akzenten in „Rosso Mars“ kein Zufall ist. Sie hat eine doppelte Bedeutung: Einerseits sind Blau und Rot die Farben von Bologna, und andererseits ist der Miura Roadster (ein Einzelstück aus dem Jahr 1968) hellblau und besitzt einen roten Teppich. Genau 60 Jahre nach dem ersten offenen V12-Lamborghini kommen ab April 2028 15 Kunden in den Genuss des Fenomeno Roadster.

FOTOS: JAN GÖTZE (6), AUTOMOBILI LAMBORGHINI (2)

CORSA VOLLE LADUNG

Rallyesport im Kleinformat gibt's künftig bei **Opel** mit dem **Corsa GSE.** Der Hot Hatch kombiniert sportliches Design mit fast 300 PS!

FRONTANTRIEB, FAST 300 PS UND RUND 1600 KILO LEERGEWICHT: Klingt im ersten Moment nach Traktionsproblemen im Standardsprint, aber auch nach einer Menge Fahrspaß. Genau den soll ein neues Sportmodell des Opel Corsa bieten – der Corsa GSE. Der Name ist kein Zufall, denn der kleine Stadtstromer übernimmt die Technik des größeren Mokka GSE, den die Rüsselsheimer erst im vergangenen Jahr präsentiert haben. Heißt: Ein Elektromotor an der Vorderachse treibt den Kleinen mit bis zu 281 PS nach vorn, satte 345 Nm sorgen für ordentlich Vortrieb.

Mit dieser Leistung sprintet der kleine Rüsselsheimer in nur 5,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, Schluss ist bei 180 km/h – 20 km/h weniger als beim technisch verwandten Mokka GSE. Flankiert wird die Power durch ausgeklügelte Technik aus dem Rallyesport: So verfügt das Topmodell über ein spezielles Torsen-Lamellen-Sperrdifferenzial, neue Stabis und ein tiefergelegtes Fahrwerk mit optimierten Stoßdämpfern. Zusammen mit einem angepassten Lenk- und Pedaltuning soll der Kleinwagen jede Menge Fahrspaß auch in engeren Kurven liefern.

Allerdings gibt der Sport-Corsa nicht in jeder Lebenslage die vollen 281 PS frei, sondern nur im Sportmodus. Zwei weitere Fahrmodi sorgen für etwas abgespecktere Performance: Im „Normal"-Modus leistet der Corsa GSE 231 PS, im „Eco"-Modus wird er auf maximale Effizienz getrimmt. Dann sinkt auch die Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h.

Wie auch beim Mokka GSE wird der Antrieb von einem 54-kWh-Akku gespeist (51 kWh netto). Aufgrund des etwas niedrigeren Gewichts kommt der Corsa aber weiter. Eine genaue Angabe hat Opel zwar noch nicht geliefert, es ist aber anzunehmen, dass der Corsa GSE eine WLTP-Reichweite von rund 350 Kilometern schaffen dürfte.

Die ganze Rallyetechnik klingt schon mal sehr vielversprechend, ein standesgemäßer Auftritt darf dabei natürlich auch nicht fehlen. Direkt auf den ersten Blick sticht einem die GSE-Frontschürze ins Auge – dynamisch gestaltet und

Neben 18 Zöllern sorgt der Kontrast aus schwarzen Details und der Lackierung in „Kontur-Weiß" für einen sportlichen Auftritt

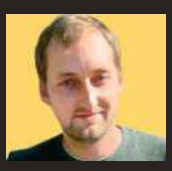
FOTOS: STELLANTIS (5), AUTO BILD SYNDICATION

Opel Corsa GSE
281 PS
5,5 s 0-100 km/h
ca. 350 km Reichweite (WLTP)
ab ca. **40 000 Euro**

mit seitlichen Luftführungen um die Räder. Die Radhäuser sind ausgestellt und farblich abgesetzt, dazu kommen fette 18-Zöller zum Einsatz. Dahinter schimmert die Vierkolben-Bremsanlage mit ihren gelben Bremssätteln hervor.

Auch im Innenraum herrscht ein sportliches Ambiente: Fahrer und Beifahrer nehmen auf neuen Sportsitzen Platz, die schwarze Polsterung bekommt zusätzliche gelbe Zierelemente und gelbe Sicherheitsgurte. Das Infotainment wird mit neuen Funktionen und Telemetriedaten erweitert, das Lenkrad ist leicht abgeflacht und bekommt Alcantara-Einfassungen oben und unten.

So viel Sport dürfte an der Kasse das Herz bluten lassen. Offiziell gibt es noch keinen Preis, aber wenn man bedenkt, dass der Mokka GSE gut 10 000 Euro teurer als die Basis ist, kann man beim Corsa GSE von knapp 40 000 Euro als Startpreis ausgehen.



FAZIT
SEBASTIAN FRIEMEL

Wenn schon der Mokka GSE einem ein Grinsen ins Gesicht zaubern kann, dann dürfte das beim kleineren, aber gleich starken Corsa GSE erst recht der Fall sein. An der Kasse könnte der Spaß aber schnell vorbei sein.

1 Die Heckschürze wurde neu gestaltet, der schwarze Zierrat verleiht dem Kleinwagen einen stämmigen Auftritt

2 Die Sportsitze in Reihe eins bekommen stark ausgestellte Seitenpolster und ein auffälliges Karomuster. Außerdem spendiert Opel dem Kleinwagen gelbe Gurte

3 Neben den Ziernähten in den Türtafeln und dem leicht modifizierten Lenkrad fallen vor allem die neuen Anzeigen im Infotainment mit *g*-Kraft-Anzeige auf

4 Anlehnung an alte Zeiten: Schon damals sorgte der Corsa GSi mit seinen bis zu 100 PS für Aufsehen, heute elektrisch und deutlich stärker

Citroën ë-C3 Urban Range
113 PS
205 km Reichweite (WLTP)
36 Min. DC-Ladezeit (20-80 %)
ab **17 140 Euro**
(bis 30. 6.)

NACKTSCHNECKE

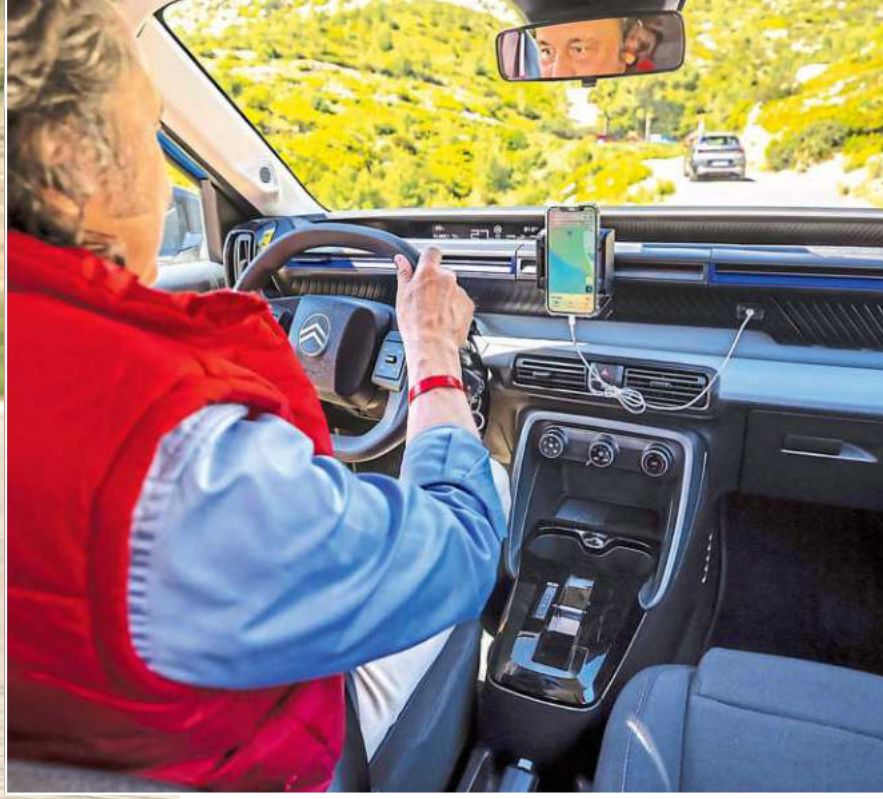
Im Rennen um bezahlbare E-Autos hat **Citroën** den **ë-C3** abgespeckt: Der **Urban Range** ist kein Alleskönner, aber bis Ende Juni spottbillig

ALS ERSTES ÜBER DEN PREIS REDEN – machen wir eher selten. Beim Citroën ë-C3 Urban Range ist das aber unvermeidlich: Bis Ende Juni verdoppeln die Franzosen die sozial gestaffelte staatliche Förderprämie („E-Auto-Booster“). Das bedeutet im – vermutlich seltenen – günstigsten Fall (Familie mit mindestens zwei Kindern unter 18 Jahren und bis 45 000 Euro Brutto-Jahreseinkommen) können von den 20 140 Euro Listenpreis 12 000 Euro abgezogen werden. Bleiben schlanke 8140 Euro Kaufpreis für einen Elektro-Neuwagen! Citroën will zur Markteinführung des ë-C3 Urban Range auch diejenigen locken, die keinerlei Anspruch auf Förderung haben: Bis Ende Juni gibt es auf jedes Elektroauto der Marke 3000 Euro Rabatt. Mehr als 17 140 Euro kostet der Einstieg vorerst also nicht.

Es wäre naiv zu glauben, dass die Stellantis-Marke ihren (gar nicht so) kleinen Stromer nicht tüchtig ausgebeint hätte, um auf

▲ **Erwachsener Auftritt des Citroën ë-C3 Urban Range. Dass hier ein Billigauto anrollt, weiß nur der Besitzer. Der graue Metalliclack kostet 650 Euro extra**

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung



CITROËN ë-C3 URBAN RANGE

Motor Synchr.-Elektrom. · **Batterie** 30 kWh · **Leistung** 84 kW (113 PS) **Drehm.** 125 Nm · **Antrieb** Front **L/B/H** 4015/1755/1577 mm · **Reifen** 205/55 R 16 · **Leergew.** 1458 kg · **Zulad.** 427 kg· **Laderaum** 400–1200 l **0–100 km/h** 12,0 s · **Höchstg.** 125 km/h · **Verbr.** 17,2 kWh/100 km (WLTP) **Reichw.** 205 km (WLTP) · **Ladezeiten** DC 20–80 %: 36 Min., AC 20–80 %: 2:48 Std. (7,4 kW), optional 1:55 Std. (11 kW) · **Preis** 17 140 Euro (bis Ende Juni)

Abgespeckt: Navigiert wird übers Handy. Schön: Drei Drehregler in der Mittelkonsole – gibt's nur in der Grundversion „You". Auch klassisch: Handbremshebel

À LA FRANÇAISE

diesen Sparpreis zu kommen. Schon der Standard Range wies im Vergleichstest mit Hyundai Inster und BYD Dolphin Surf mit 241 Kilometern die geringste Testreichweite auf (AUTO BILD 16/2026).

Wir haben uns bei der Fahrvorstellung konsequenterweise die Kassengestell-Ausstattung „You" des Urban Range geschnappt. Bei diesem Grundmodell wird der Rotstift sichtbar:

➤ kein Navi (hat erst die 3300 Euro teurere Plus-Ausstattung)
➤ keine Wärmepumpe
➤ kleine 30-kWh-Batterie (Standard Range: 44-kWh-Batterie)
➤ Kein dreiphasiger Bordlader, der die 11-kW-Wallboxen ausschöpfen kann und die Ladezeit von 20 bis 80 Prozent auf knapp zwei Stunden verkürzt (eine 400-Euro-Option). Nachteil: Ist er mitbestellt, ist das Auto nicht mehr schnellladefähig. Serie ist ein 7,4-kW-Bordlader.
➤ 20 bis 80 Prozent SoC in 36 Minuten – das ist 10 Minuten langsamer als beim Standard Range.
➤ Schnellladefähigkeit nur als 500-Euro-Extra
➤ keine Vorkonditionierung des Akkus
➤ nur 125 km/h Höchsttempo
➤ Es fehlen E-Fensterheber hinten, Sitzheizungen, Rückfahrkamera – alles nicht erhältlich.

Setzen wir uns mal hinein. Ja, er ist tatsächlich spartanisch. Die radikale Reduktion kann man aber auch sympathisch finden. Schon wegen des Dreh-Zündschlüssels, des echten Handbremshebels und der drei klassischen, blind bedienbaren Drehregler in der Mittelkonsole (siehe Foto oben rechts), >>

„Da Citroën die staatliche Förderprämie verdoppelt, steht bei einigen Käufern für gut 8000 Euro ein Neuwagen vor der Tür!"
Rolf Klein, Redakteur

FOTOS: HERSTELLER (3)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Mit 4,02 Metern ist der Citroën ë-C3 so kurz wie ein VW Golf 2 aus den Achtzigern, gewinnt aber Raum aus 1,58 Meter Höhe

>> die nur der Urban Range bietet (in höheren Varianten gibt's Tasten an gleicher Stelle). Und: So mancher navigiert ohnehin lieber über sein vertrautes Mobiltelefon.

Acht Jahre/160 000 Kilometer Garantie gibt's auf den Lithium-Eisenphosphat-Akku, der im Ruf steht, nicht gerade Rekorde bei Reichweite und Ladetempo zu brechen, aber seine laue Leistung dauerhaft zu liefern, robust und zyklenfest zu sein. Umso erstaunlicher, dass Citroën auf das restliche Auto nur zwei Jahre Garantie gibt.

Ansonsten gilt das schon zum Standard Range Gesagte: großzügiges Raumgefühl weit über dem Klassendurchschnitt vorn – der C3 ist 4,02 Meter kurz, aber immerhin 1,58 Meter hoch. Das ermöglicht hohe Sitzpositionen fast wie in einem Mini-SUV – gleiches Prinzip wie beim Konzernbruder Fiat Grande Panda, den der Citroën aber preislich unterbietet. In der ersten Sitzreihe fühlt er sich erwachsener an als etwa der viel gelobte, aber auch teurere Hyundai Inster, ganz zu schweigen von Dacia Spring oder Leapmotor T03. Der BYD Dolphin Surf gehört mit seinen höheren Fahrleistungen und ebensolchem Preis bereits in die nächsthöhere Klasse.

Der in der Slowakei gebaute Franzose ist zwar als Fünfsitzer zugelassen, leider verbaut der schmale hintere Türausschnitt aber den Passagieren ein wenig den Zugang. Und der Akku frisst nutzbare Höhe, sodass die Fondgäste arg nahe am Boden sitzen, mit stark angewinkelten Knien. Die Kopffreiheit fällt hingegen großzügig aus.

Die Lenkung ist in erster Linie leichtgängig – altamerikanisch

1 Peugeot-ähnliches Arrangement des Fahrerdisplays über dem Lenkrad. Simple Grafik, Tageskilometerzähler via Umschalttaste

2 In der linken Lenkradspeiche sitzt der einfache Tempomat und Begrenzer ohne Radar-Abstandsregelung. Die Sprachbedienungstaste rechts ist funktionslos

Aus diesem Blickwinkel wird das Format des Citroën ë-C3 deutlich: mit 1,58 Metern relativ hoch – fast SUV-Proportionen

© Alle Rechte vorbehalten (mirsch). Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/ampbot/lizenzierung

fast, aber auch dafür gibt's Fans. Ein Fahrdynamiker ist er nicht und kein Wunder an Lenkpräzision, aber man trifft die gewünschte Linie durchaus. Der Biss der Rings-um-Scheibenbremsen reicht – alles recht fahrsicher.

Die Federung wirkt etwas harsch, weil die kleinen 16-Zöller in jedes Schlagloch hineinfallen. Lange Wellen verarbeitet das Fahrwerk aber talentiert, wippt nur leicht nach – ein Franzose darf das.

Die Beschleunigung von null auf 100 km/h (in 12 Sekunden, Werksangabe) reicht für Stadtverkehr und Landstraße – kein Reißer, aber keineswegs lahm. Und der bei Stromern sonst übliche Punch fehlt dem Urban Range ebenso. Bei Überholmanövern auf deutschen Autobahnen sind aber angesichts eines Höchsttempos von nur 125 km/h peinliche Szenen zu befürchten.

Zu Reichweite und Ladezeiten können wir nach dieser ersten Fahrt noch wenig sagen, das kann erst unsere standardisierte Verbrauchsrunde im Einzeltest leisten, die in einer unserer nächsten Ausgaben erscheinen wird.

FOTOS: HERSTELLER (10), E. FLEISCHMANN

3 Einfache Stoffsitze, dürften gern stärker konturiert sein. Lendenwirbelstütze oder Sitzheizung sind nicht erhältlich

4 Fondpassagiere sitzen näher am Boden als in der Verbrennerversion. Auch der Zugang ist beengt. Immerhin als Fünfsitzer zugelassen

5 War bei diesem Preis zu erwarten: Hartkunststoff und Fensterkurbel in den hinteren Seitentüren

6 Nur für Sportliche: die Innenladekante von mehr als 18 Zentimetern. Ein doppelter Ladeboden fehlt, dafür stimmt das Ladevolumen in Normalstellung: 400 Liter

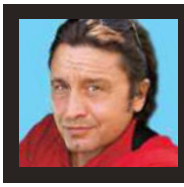
7 Kein doppelter Ladeboden und eine recht dicke Ladekante. Maximal 1200 Liter passen in den Laderaum – über Polo-Niveau. Einen Frunk gibt's nicht beim ë-C3

Was die Nacktschnecke mitbringt: Einparkhilfe hinten, elektrisch einstellbare Außenspiegel und Fensterheber vorn, einen einfachen Tempomaten/Limiter ohne Abstandsregelung, Isofix hinten, Typ-2-Kabel, Bluetooth, Webradio via Smartphone-App und Verkehrszeichenerkennung.

Mehr als ein Flottenauto für Pflegedienste? Eine noch kürzere Reichweite als beim bereits von uns getesteten Standard Range, nochmals längere DC-Ladezeiten (zehn Minuten mehr von 20 auf 80 Prozent – die einzige verfügbare Werksangabe) bei nur 30 kW Maximal-Ladeleistung fordern dem Eigner eine gewisse Toleranz ab. Aber es gibt halt diese Sorte Autofahrer, die ihrem Fahrzeug nichts weiter abverlangt als Einkaufs- und Pendelfahrten, die sich höchst selten auf die Autobahn wagt und Langstrecken lieber mit anderen Verkehrsmitteln bewältigt. Dafür reicht der Urban Range.

Ungewöhnlich in dieser Klasse: Der Citroën darf mehr als 400 kg zuladen und auch kleine Anhänger ziehen, bis 550 kg.

Eine weitere schöne Seite des ë-C3: Er sieht von außen gar nicht nach Billigauto aus, die Optik ist klassenlos. Das lässt sich den Konkurrenten Dacia Spring (lädt schneller, ähnliche Reichweite) und Leapmotor T03 (lädt langsamer, bietet aber mehr Reichweite) wegen ihres Zwergenformats eher nicht nachsagen. ⛔



FAZIT
ROLF KLEIN

Hält trocken und fährt. Die dicksten Posten auf der Habenseite sind das Raumgefühl klar über dem Klassenschnitt und – zumindest bis Ende Juni – der Preis. Hohe Ansprüche an Reichweite und Ladetempo sollte man hier aber nicht stellen.

URTEIL
★★★☆☆

★★★★★★★★★★ = sehr gut, ★★★★★★★★★ = gut, ★★★★★★★★ = befriedigend, ★★★★★★★ = ausreichend, ★★★★★★ = mangelhaft

Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

FRANZÖSISCHER DRAMATIKER

Nach vier Jahren liftet **Peugeot** seine Schrägheck-Limousine **408**, stattet Plug-in und Stromer mit mehr Elektro-Reichweite aus – wir konnten beide fahren

EIN SELTENER ANBLICK, dieser 408, der daher bei uns noch immer Aufmerksamkeit erregt. Am schnittigen Auftritt der in Mülhausen/Elsass gebauten Schrägheck-limousine dürfte die geringe Verbreitung nicht liegen; der 408 steht eher etwas im Schatten der SUV-Brüder. Zu Recht?

Das 2026er Facelift ist am leichtesten identifizierbar anhand der fehlenden Vertikal-Tagfahrlichter vorn, die schwer nach Säbelzahntiger aussahen. Der Auftritt bleibt dennoch dramatisch und lässt vergessen, dass unter der Haube meist ein 1,6- oder gar 1,2-Liter-Benziner werkelt, in zwei Hybridisierungsstufen.

Die Baureihe 408 startete bereits 2010, dies hier ist das Facelift der dritten Serie. Die enge Verwandtschaft zum kompakten 308 und seiner Kombiversion 308 SW (= Station Wagon) fällt gleich nach dem Platznehmen auf: ein typisches Peugeot-Arrangement von Fahrerdisplay mit 3D-Darstellung über kleinem Lenkrad, Zehn-Zoll-Zentralbildschirm mit TomTom-Navi, individuell belegbare Touchflächen (i-Toggles) und eine Leiste mit echten Tasten darunter. Die wichtigste sitzt links in der Ecke: eine Direktwahltaste zur Abschaltung nerviger Assistenten. Dazu ein kleiner Kippschalter als Fahrstufenwähler – fast alles selbsterklärend und simpel zu bedienen, aber oft zeitverzögert.

Interessant die Sitze der GT-Ausstattung: Sie sind nur teilelektrisch, die Längsverstellung erfolgt mechanisch – viel schneller als elektrisch. Das Komfort-Plus-Paket zu 1900 Euro umfasst einen Fahrersitz mit AGR-Siegel (= Aktion Gesunder Rücken), ausziehbare Sitzfläche, Lendenwirbelstütze und Massagefunktion (alles Serie in der Topausstattung GT Exclusive). Im Fond sitzt man recht hoch wie gehabt, die Sitzfläche liegt auf angenehmer Höhe. Für Passagiere bis etwa 1,85 Meter passt auch die Kopffreiheit, für Größere wird es knapp über dem Scheitel.

Der Laderaum ist zwar flach, aber mit 915 bis 1810 mm Tiefe reisetauglich. Sein Volumen differiert je nach Motorisierung: Der Mildhybrid bietet den größten mit maximal 1611 Litern, der Plug-in den kleinsten mit 1483 Litern, der Stromer liegt mit 1542 Litern im Mittelfeld.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

FOTO: HERSTELLER

PEUGEOT 408 PLUG-IN HYBRID

Motor Vierzyl., Turbo, v. quer, + E-Motor
Hubraum 1598 cm^3
Syst.-Leistung 176 kW (240 PS)
max. System-Drehmoment 360 Nm
Antrieb Front/7-Gang-Doppelk.-Getr.
L/B/H 4687/1859/1746 mm
Leerg./Zulad. 1869/331 kg
Kofferraum 409–1483 l
0–100 km/h 7,5 s
Höchstgeschw. 233 km/h
Verbrauch 6,2 l S/100 km bei entladener Batterie (WLTP)
Abgas (WLTP) CO_2 60 g/km
Preis ab 47 600 Euro

Wir schnappen uns bei der Fahrvorstellung zunächst den Plug-in, bei ihm hat sich am meisten getan. Die Norm-Reichweite unter Elektroantrieb stieg von 62 auf 79 Kilometer. Ohne Schleicherei, aber bei sonst nahezu optimalen Bedingungen (17 Grad, etwas Stadt, viel Landstraße, nur ein kurzes tempolimitiertes Stück Autobahn) schaffen wir 59 km rein elektrisch, bis sich der 1,5-Liter-Vierzylinder brummig zu Wort meldet. Zum Vergleich: Mit dem Vor-Facelift-Modell kamen wir im Test nur 36 km weit. Trotz des mit 2,79 Metern recht langen Radstands fährt sich der Fünftürer leidlich agil, wenngleich das einfache Fahrwerk (Ver- >>

Dezenter: Die an Säbelzahntiger erinnernden Vertikal-Tagfahrlichter sind wieder verschwunden

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

PEUGEOT 408 ELEKTRO 210

Motor
Synchron-E-Mot., vorn
Batterie
58 kWh
Leistung
157 kW (213 PS)
Drehmoment
345 Nm
L/B/H
4687/1859/1746 mm
Leerg./Zulad.
1931/319 kg
Kofferraum
454–1542 l
0–100 km/h
7,2 s
Höchstgeschw.
160 km/h
Verbr. (WLTP)
15,0 kWh/100 km
Normreichw.
456 km (WLTP)
Ladeleistung
120 kW
Ladezeiten
DC 20–80 %: ca. 30 Min.
AC 20–80 %: 215 Min. (11 kW)
Preis
ab 46 300 Euro

>> bundlenkerachse, beim Vollstromer sogar Starrachse hinten) mit der Sportlichkeit des Auftritts nicht ganz Schritt hält. Übrigens sollte man sich auch von den 240 System-PS nicht auf eine falsche Fährte führen lassen: ein eher theoretischer Wert, wenngleich 0–100 km/h in 7,5 Sekunden Überholspurts angenehm kurz gestalten. Der 408 überzeugt vielmehr durch Ausgewogenheit. Das gilt etwa für die angenehme Lenkung mit ihren völlig durchschnittlichen zweidreiviertel Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Die 20-Zoll-Räder der GT-Exclusive-Ausstattung sind schon zu viel der Sportlichkeit und rollen herb ab, die schweren Räder fallen geradezu in die Schlaglöcher hinein. Auf lange Wellen reagiert der 408 echt französisch, das heißt: streng genommen zu viel Karosseriebewegung, aber stets fahrsicher.

Licht und Schatten beim Infotainment: ordentliche Sprachsteuerung, aber das TomTom-Navi nervt bei nordweisender Karte mit stupendem Zurückfallen in einen unbrauchbar kleinen Maßstab. Angenehmerweise lässt sich die Navi-Karte im Fahrerdisplay spiegeln, und hier sind die Abbiege-Empfehlungen eindeutig.

Das Schiebedach erfreut mit Zugfreiheit und Geräuscharmut bis etwa 60 km/h. Insgesamt ist das Auto mit einem gewissen Bewusstsein für Qualitätsanmutung und Haptik entwickelt worden; wir registrieren auch wohlwollend die komplett durchlackierte Motorhaube. Nicht ganz zur Preisklasse passen Windgeräusche ab 125 km/h.

Schnappen wir uns zum Vergleich den vollelektrischen e-408.

1 Kombi aus individuell belegbaren Tastenflächen (i-Toggles, ab GT-Ausstattung) und physisch vorhandenen Tasten – die unten links ist ein Shortcut zur Abschaltung lästiger Assistenzsysteme

2 Praktische Durchreiche für Wintersport und Baumarkt

3 Sitze der GT-Exclusive-Ausstattung, ein Mix aus Alcantara, Stoff und Kunstleder – mit AGR-Siegel. Nappaleder kostet 1400 Euro extra

Am Heck hat sich am wenigsten getan, neu ist der LED-Schriftzug. Dahinter: bis zu 1611 Liter Volumen

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

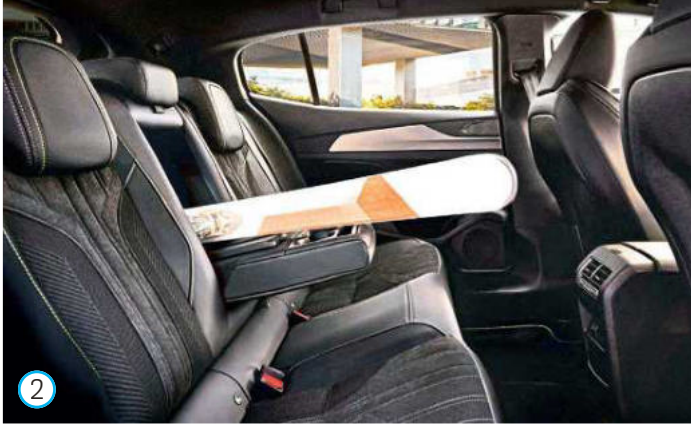
Alter Bekannter aus anderen Peugeot-Modellen: Fahrerdisplay über Lenkrad, Zehn-Zoll-Zentralschirm mit TomTom-Navi

antrieb aber am besten zum noblen Flair des Beau aus Mulhouse. Zum einen federt die schwere Elektroversion mit ihrem günstigeren Verhältnis von gefederten zu ungefederten Massen williger. Auch der akustische Eindruck entspricht hier der Preisklasse; das Kleinwagen-Klangbild der von uns zum Vergleich auch kurz gefahrenen (und technisch unveränderten) Mildhybridversion mit 1,2-Liter Dreizylinder – weniger Gewicht, Preise ab 40 970 Euro – passt hier ebenso wenig wie das Vierzylinder-Gebrumm des Plug-in-Hybrids.

Der schwierigste Konkurrent findet sich im eigenen Hause. Der 408 ist teurer als der nicht minder flott gezeichnete Kombi 308 SW. Als Plug-in ist der 408 bis zu 7500 Euro teurer (beide im GT-Trimm, aber mehr PS-Leistung beim 408), beim Stromer schrumpft der Unterschied auf ganze 2000 Euro zusammen. Beim Mildhybrid liegt die Preisdifferenz wiederum bei rund 5000 Euro bei identischer Motorisierung und Ausstattung.

Für Gespannfahrer interessant: Der Plug-in-Hybrid darf bis zu 1290 Kilogramm an den Haken nehmen, der Mildhybrid 1300 Kilogramm, der Stromer gar nichts. Vive la différence!

Mit 58-kWh-Akku, 120 kW Maximal-Ladeleistung und abgeregelten 160 km/h setzt er nirgends neue Bestmarken, auch wenn die Normreichweite per Feinschliff leicht auf nun 456 km stieg. Immerhin ist eine Wärmepumpe Serie. Irgendwie passt der Elektro-

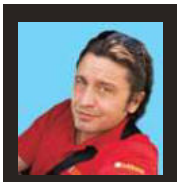


4 Nur die obere, etwas versteckte Ladeschale nimmt ein großes Smartphone auf

5 Der Stellantis-weit eingesetzte 1,6-Liter-Vierzylinder mit Turbo und elektrischer Unterstützung

6 Recht tiefer Kofferraum mit leidlich ebener Ladefläche

7 Optisch eine Art Audi A5 auf Französisch, sehr expressiv



FAZIT

ROLF KLEIN

Es ist nicht zu überhören, dass die Elektroversion mit ihrer feineren Akustik besser zu Preis und Design des 408 passt als PHEV und Dreizylinder-Hybrid. Härtester Konkurrent: der billigere 308 SW aus gleichem Hause.

URTEIL

★★★½☆

★ = mangelhaft ★★ = ausreichend, ★★★ = befriedigend, ★★★★ = gut, ★★★★★ = sehr gut

FOTOS: E. FLEISCHMANN, HERSTELLER

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Vier Stunden lang ging's rund um Amsterdam – auf 120 km meisterte das Auto alle Fahrsituationen sicher und mit Bravour

120 KM IM TESLA (FAST) OHNE HAND AM STEUER

In den Niederlanden dürfen **Tesla** mit **FSD-Assistent** selbstständig – aber überwacht – Ziele ansteuern. AUTO BILD hat den ersten Test gemacht

IN DEN NIEDERLANDEN hat Tesla die EU-Lizenz für das FSD-Fahren bekommen. Also für landesweite Fahrten ohne Strom zu geben, zu bremsen oder zu lenken. Das Auto fährt, der Mensch am Lenkrad überwacht die Fahrt. Als erster Reporter aus Deutschland darf ich einen so ausgestatteten Tesla Model Y testen. Das System ist softwarebasiert, spezielle Hardware im Auto ist nicht nötig. Es reichen acht Kameras: sechs außen, zwei innen. Eine checkt die Aufmerksamkeit des Fahrers. Das FSD-System funktioniert wie ein Gehirn, bei dem das Auto jederzeit die Bilder aller Kameras mit einer Light-Version digitaler Karten und dem GPS-Signal abgleicht. Es zieht eingespeicherte Situationen per KI-Check heran.

Wie sich FSD anfühlt

In Amsterdam steige ich ein – mit gemischten Gefühlen. Erstmals sitze ich in einem Auto, das nicht ich, sondern Kollege Computer fährt. Der steckt in einem serienmäßigen Tesla Model Y Long Range mit dem Paket „Full Self-Driving (Supervised)“, frei übersetzt: hochautomatisiertes, überwachtes Fahren. Das gibt's in den Niederlanden für 7500 Euro oder 99 Euro/Monat. Wenn man die Landesgrenze überquert, schaltet es ab – die Zulassung für Deutschland ist in Planung.

Bevor es losgeht, muss ich mir ein sechsminütiges Pflichtvideo anschauen und ein Quiz absolvieren. Dann die Abfahrt. Per Druck aufs Display aktiviere ich das FSD, das Auto fährt los. Das System beschleunigt bis zum erlaubten Tempo 50. Steuert, bremst, lenkt – so wie ich es auch tun würde. Aber alles von allein. Die ersten Minuten ein ungewohntes Gefühl. Und: Wohin mit den Händen?

Nach wenigen Minuten vertraue ich dem Auto, bleibe wachsam, aber entspannt. Ich fahre, ohne selbst zu fahren. So geht es auf 120 Kilometern rund um und durch Amsterdam. Alles dabei: Stadtverkehr, Landstraßenfahrt und Tempo 100 auf der Autobahn. In der Stadt ist die Lage komplex. Der Tesla weicht Fahrradfahrern auf der Straße aus, beachtet die Rechts-vor-links-Regel. Nur einparken muss ich selber, empfiehlt der mitfahrende Tesla-Mann.

Lässt sich das System austricksen? Kaum: Du darfst nicht zum Handy greifen und die Hände auch nicht mehr als 20 Zentimeter vom Lenkrad entfernen. Bist du zu unaufmerksam, warnt das FSD auf dem Display in roten Knallfarben: Übernehmen, der Assistent stellt sich gleich aus!

Wir fahren vier Stunden lang – reibungslos. Hakelige Situationen? Keine. Nur einmal verpasst der Wagen eine Abbiegespur, macht einen Umweg. Auch bleibt der Tesla zweimal bei Grün an einer Ampel stehen, eine rote Abbiegerampel scheint ihn zu irritieren. Klar, Sicherheit geht vor. Ein Druck aufs Strompedal – weiter geht's.

Unterm Strich kein völlig perfekter Test, aber zu jeder Zeit ein sicherer. Und weil der Fahrer verantwortlich bleibt, geht das klar. Noch etwas wird klar: Tesla hat die Tür zum vollautonomen Autofahren weit aufgestoßen.

DIE FÜNF STUFEN DES AUTONOMEN FAHRENS

Stufe 1: assistiert – unterstützt z. B. durch Tempomat oder Spurhalteassistent
Stufe 2: teilautomatisiert – Auto erledigt Aufgaben, überwacht, aber selbstständig
Stufe 3: hochautomatisiert – Auto fährt unter bestimmten Bedingungen selbstständig
Stufe 4: vollautomatisiert – Fahrer übergibt Verantwortung
Stufe 5: autonom – Auto fährt selbsttätig, Fahrer wird Passagier, weder Lenkrad noch Pedale

FAZIT
MATTHIAS BRÜGGE

Ein Mensch am Steuer, aber der Tesla fährt, wenn auch überwacht. Doch ein Riesensprung fürs autonome Fahren!

Schauen Sie das Video zur FSD-Fahrt:

DIESE REISE wurde unterstützt von Tesla. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter **go2.as/unabhaengigkeit**

FOTO: MATTHIAS BRÜGGE / AUTO BILD FOTOMONTAGE: BERNHARD REICHEL CAR DESIGN

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Was jetzt noch nach Chaos aussieht, wird auf der Ladefläche zur formschlüssigen, sicheren Sache

ICH PACKE MEINEN SPRINTER

Viel Platz, schlaue Technik und ein Fahrverhalten mit klarer Linie: Die neue Sprinter-Generation zeigt, wie entspannt ein Transporter sein kann

KEIN PLATZ FÜR KOMPROMISSE: Was bei uns auf Dienstreisen mitfährt, ist alles andere als Kleinkram – empfindliche Lichttechnik, schweres Equipment, Kisten voller Ausrüstung. Entsprechend hoch sind die Erwartungen an den automobilen Packesel.

Unzählige Kilometer habe ich schon im alten Sprinter abgespult – Jahr für Jahr, mit wachsendem Anspruch an Komfort. Der aktuelle Mercedes-Malocher wirkt auf den ersten Blick nicht größer, aber deutlich erwachsener – innen fast Pkw-artig: aufgeräumt, übersichtlich, angenehm unaufgeregt. Assistenzsysteme wie Spurhalter und Abstandsregler arbeiten zuverlässig, der aktive Bremsassistent nervt beim Rangieren hingegen mit Übereifer. Der Rückspiegel mit integriertem Bildschirm wird im Alltag schnell zum echten Gewinn – besonders dann, wenn der Blick nach hinten versperrt ist.

Das Wichtigste aber bei einem Transporter: der Laderaum. Genau hier zeigt sich die Erfahrung im Fahrzeugbau: viel Platz, klare Struktur und flexible Befestigungspunkte. Die Ladung lässt sich sauber verstauen und bleibt dort, wo sie hingehört.

Trotz seiner Größe wirkt der Sprinter erstaunlich handlich. Die Sitzposition ist hoch, die Übersicht gut. Kamerasysteme sorgen für zusätzlichen Rundumblick. Auf der Straße fährt diese Generation ruhiger und souveräner – weniger Transporter, mehr Reisewagen. Der 315 CDI passt dazu: kein Motor, der sportliche Ambitionen weckt, sondern einer, der funktioniert. Ohne Kompromisse.

Der schluckt was weg: Sprinter in Standardlänge mit Hochdach

FAZIT
CLAUDIA BODE

Der Neue im Fuhrpark bietet mehr: mehr Komfort, mehr Sicherheit – und vor allem mehr Reife. Der Sprinter zeigt sich im Detail spürbar besser, eben erwachsener. Ein ganz klarer Schritt nach vorn.

MERCEDES SPRINTER

Motor
Vierzylinder, Turbo
Hubraum
1950 cm^3
Leistung
110 kW (150 PS)
max. Drehmoment
340 Nm bei k. A.
Antrieb
Hinterrad/ Neunstufenautomatik
L/B/H
5932/2020/ 2680 mm
Leergew./Zul.
2388/1112 kg
Kofferraum
max. 10 500 l
Tankinhalt
93 l
Höchstgeschw.
140 km/h
Verbrauch (WLTP)
8,5 l D/100 km
Abgas
CO_2 223 g/km
Preis
ab 51 458 Euro

FOTOS: C.BODE, TOM SALT

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Der VW-Konzern hat mit Modellen aus China für China am größten aufgefahren zur Messe. Aber die Niedersachsen haben auch am meisten zu verlieren im Reich der Mitte

AUSWÄRTSSPIEL

Es ist in der PS-Branche ein bisschen wie im Fußball. **Früher waren die Deutschen mal die Stars,** jetzt haben sie bisweilen schon Mühe mit der Qualifikation. Zumindest beim Weltmeister China tun sie sich schwer

Text Thomas Geiger

AUF DER MESSE AUTO CHINA waren die Rollen früher klar verteilt: Die Locals waren für die Lacher zuständig mit all ihren Kopien und Kuriositäten, und die Deutschen haben ihnen mit ihrer Dominanz die Schau gestohlen.

Doch eine Pandemie, eine elektrische Revolution und den Siegeszug der künstlichen Intelligenz später ist in China nichts mehr, wie es war. Die einstigen Schüler von VW & Co sind jetzt die Stars, und die früheren Lehrmeister müssen darum kämpfen, nicht den Anschluss zu verlieren.

Fünf Jahre nach dem Schock auf der ersten Post-Pandemie-Messe haben das zwar mittlerweile alle verstanden, reden vom „China Speed“ und davon, elektrisch wieder Anschluss zu finden. Allein: Zu sehen ist davon auf dem PS-Gipfel im Land des neuen Weltmeisters wenig. Und das, obwohl sie früher alle von China als zweiter Heimat gesprochen und auch heute dort weiter ihren größten Auslandsmarkt haben.

So lässt Mercedes zwar draußen den neuen CLA dank Drive Assist Pro durch das dichteste Gewühl wie von selbst zur Zieladresse fahren. Die Chinesen winken allerdings nur müde ab, weil sie das schon seit Langem kennen und mittlerweile selbst in Kleinwagen von vermeintlichen Billigmarken wie etwa Leapmotor bekommen.

Auf der Messe dagegen haben die Schwaben zwar einen riesigen Stand, zeigen dort aber vornehmlich Altmetall. Das kann man diesmal sogar wörtlich nehmen, weil sie auch in Peking den 140. Geburtstag des Autos zelebrieren und dafür viele Schmuckstücke aus dem Museum mitgebracht haben. Bei den Neuwagen dagegen ist der Wow-Faktor eher bescheiden. Hier muss das Facelift der S-Klasse reichen, das wir schon seit drei Monaten kennen, und die im Radstand verlängerte China-Version des Hoffnungsträgers GLC. Die neue C-Klasse dagegen hat es von der Weltpremiere im nahen Seoul nicht nach China geschafft, genauso wenig wie der doch angeblich vor allem mit Blick auf den Boom-Markt Asien entwickelte VLE oder seine Vettern VLS und Maybach.

Immerhin sieht es bei BMW nicht viel anders aus. Auch dort steht jedenfalls kein Modell, das

▲ Mercedes lockt die Chinesen mit einer Langversion des neuen GLC

▼ BMW zieht den iX und den i3 in die Länge und feiert zugleich die Weltpremiere des „neuen“ Siebeners

FOTO: T. GEIGER

BEIM WELTMEISTER

irgendwie die schillernde Innovationskraft der Heimmannschaft kontern oder einen Überraschungstreffer landen könnte. Wenngleich die Bayern natürlich mit ihrer neuen Klasse ein Pfund haben und das den Chinesen auch noch mundgerecht servieren. Nicht nur der iX3, sondern auch der i3 gehen lokal in die Länge. Weil China der wichtigste Markt für den Siebener bleibt, ist Peking auch die beste Bühne für die Weltpremiere des Facelifts.

▲ Porsche sorgt zumindest mit dem neuen Cayenne Coupé für ein bisschen Aufmerksamkeit

Aber nur weil der jetzt 800 Volt hat und noch feister dreinschaut, wird ihm das gegen Autos wie den Maextro S800 kaum reichen. Egal in welche der über ein Dutzend Hallen man schaut, findet man überall Autos, die i3 und iX3 zumindest auf dem Papier weit voraus sind. Nicht umsonst zum Beispiel wirbt BYD gerade mit Flash Charging und demonstriert Ladeleistungen von bis zu 1500 kW, und zwar bei minus 30 Grad.

Die Einzigen, die ihren großen Worten gerade Taten folgen lassen, sind die VW-Manager. Aber die haben es nach ihrem Absturz vom Marktführer zum Mitläufer natürlich auch am nötigsten. Sie haben vor zwei Jahren die Initiative aus China für China gestartet, haben sich neue Kooperationspartner gesucht und eine gewaltige Modelloffensive angeschoben. Die Hoffnungsträger ID. Unyx 08 und ID. Era 9X kommen in diesen Tagen auf die Straße, und drum herum steht noch mal ein halbes Dutzend neuer China-Modelle. Selbst der Jetta wird plötzlich sexy. Bei uns längst ausgestorben, hat VW daraus in China eine Billigmarke gemacht, so wie bei uns Renault mit Dacia, und lädt die jetzt mit einem coolen elektrischen SUV auf, das im nächsten Jahr für deutlich unter 15 000 Euro an den Start gehen soll.

Nicht alle im Konzern haben so viel Drive. Wie unterschiedlich die VW-Töchter damit umgehen, zeigen Audi und Porsche. Während die einen eigens für China eine neue, frische Marke gegründet und dafür sogar die Ringe gestrichen haben, die nach dem E5 jetzt auch dem davon abgeleiteten SUV E7X fehlen, glauben die anderen tatsächlich, dass sie Maos Erben mit dem Coupé des elektrischen Cayenne zurückerobern können. Ja, auch das hat über 1000 PS und kann mehr ziehen als jedes andere SUV. Aber die Konkurrenz etwa von Xiaomi ist ähnlich stark, sieht besser aus – und kostet nur einen Bruchteil.

Ja, auch die Chinesen können das hohe Tempo nicht über die gesamte Distanz halten. Aber sie haben so viele neue Spieler auf dem Feld, dass die Verschnaufpausen bei Geely, BYD etc. nicht so schnell auffallen wie bei der Handvoll deutscher Stürmer …

▼ Smart wird extrem: Mit einem 4,90 Meter langen #6 wächst das deutsch-chinesische Joint Venture über sich hinaus

1 Die LED-Querspange ist beim Elegance serienmäßig

2 Die 19-Zoll-Räder in Schwarz und glanzgedreht kosten 625 Euro Aufpreis, lassen den Tiguan aber auch standesgemäß auf der Straße stehen

3 Auch der Frontstreifen, der die LED-Scheinwerfer verbindet, ist beim Elegance beleuchtet

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.com/product/privatkunden

VW Tiguan 2.0 TDI SCR 4M Elegance
193 PS
6,7 l D/100 km Verbrauch (Test)
ab **52 630 Euro**

193 PS, Allrad und ein Preis jenseits der 52 000 Euro: Der **Tiguan** präsentiert als **2.0 TDI** klare Eckdaten. Doch entscheidet am Ende die Leistung – oder reicht in der Praxis weniger?

SCHLÄGT HIER REICHWEITE DEN PREIS?

EIN DIESEL-SUV mit 193 PS und Allrad für über 52 000 Euro scheint bei Spritpreisen jenseits der zwei Euro pro Liter ungefähr so sinnvoll wie ein Kaminabend im Hochsommer. Und ganz ehrlich: Der Einwand ist nicht von der Hand zu weisen.

Doch genau deshalb lohnt sich ein zweiter Blick. Denn wenn Auto fahren insgesamt teuer wird, geht es nicht mehr nur um den Einstiegspreis oder den Literpreis allein – sondern um das Gesamtpaket. Und da spielen plötzlich Faktoren wie Reichweite, Verbrauch und Alltagstauglichkeit eine deutlich größere Rolle.

Der VW Tiguan 2.0 TDI mit 193 PS ist in diesem Kontext kein Schnäppchen, sondern eher ein Rechenbeispiel auf Rädern. Eines, das zeigt, wie weit man mit einem Liter kommt, wie entspannt sich lange Strecken absolvieren lassen – und wie viel Auto man für sein Geld tatsächlich bekommt. Viel Platz, ordentlichen Komfort, dazu ein Antrieb, der nicht permanent an die Zapfsäule zwingt. Das macht ihn nicht billig, aber unter den entsprechenden Umständen eben doch sinnvoll.

Oder anders gesagt: Wenn sowohl der Kauf als auch der Kraftstoff ins Geld gehen, wird die Frage nicht kleiner, sondern größer: Welches Auto lohnt sich wirklich? Genau deshalb haben wir den VW Tiguan 2.0 TDI mit 193 PS zum Einzeltest gebeten.

Und der hat sich nicht lumpen lassen. Natürlich – und auch das soll an dieser Stelle nicht verschwiegen werden – sind 193 PS für einen Langstreckenläufer Luxus. Allerdings schieben die den mit 1781 Kilogramm gemessen an gängigen E-SUV-Massen recht leichten Tiguan in von AUTO BILD >>

FOTO: TOM SALT

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

>> ermittelten flotten 7,8 Sekunden auf Landstraßentempo. In der Spitze sind 226 km/h drin.

Das ist etwas langsamer als ein gleich motorisierter VW Passat, aber immer noch ausreichend schnell, um auf den freien Strecken der Autobahn angemessen mitspielen zu können. Erfreulich ist, dass sich selbst beim flotten Lauf der Verbrauch mit von uns gemessenen 9,1 Litern über 100 Kilometer in Grenzen hält. Zugegeben, vom Sparverbrauch, den AUTO BILD mit 5,4 Litern ermittelt hat, ist man weit entfernt. Und auch der Testmix liegt mit 6,7 Litern deutlich drunter.

In Summe kann aber konstatiert werden, dass sich der Verbrauch dieseltypisch deutlich unter dem zweistelligen Bereich bewegt und mit dem 58 Liter fassenden Tank nach unseren Testergebnissen 865 Kilometer am Stück gefahren werden können. Das alles bei angenehmer Laufkultur. Der Diesel ist nur bei Spitzenbelastung deutlich wahrnehmbar. In der Regel verrichtet er seine Arbeit im Stillen, was auch der insgesamt guten Dämmung geschuldet ist.

Unauffällig verhält sich auch das Doppelkupplungsgetriebe, das die 400 Newtonmeter maximales Drehmoment ohne großes Aufheben an alle vier Räder verteilt und zudem eine hervorragende Traktion mit sich bringt. Natürlich sorgt das auch für ausreichend Kraft in allen Lebenslagen. So gelingt der Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h in 4,5 Sekunden, von 80 auf Tempo 120 braucht der Diesel 5,8 Sekunden. Die Zeiten entbinden den Piloten nicht davon, den Gegenverkehr im Auge zu behalten, geben ihm aber genug Raum für spontane Entscheidungen.

Wer abseits der Automatik selbst Hand anlegen will, kann das über die Schaltwippen am Lenkrad machen. Allerdings würde das

Die ergoActive-Sitze sind in der Ausstattung Elegance enthalten und nicht nur wegen der Massagefunktion eine Empfehlung

Ist ein starker Diesel am Ende doch die vernünftigere Wahl?

1 Die Kopf- und Kniefreiheit in der zweiten Reihe lässt auch größere Personen längere Reisen schadlos überstehen

2 Die Menüstruktur im Zentralbildschirm überzeugt nicht jeden, der Schnellzugriff oben deckt aber die wichtigsten Funktionen ab

FOTO: TOM SALT

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Die Qualität im Innenraum ist ansprechend, mit dem optionalen 15-Zoll-Bildschirm wirkt der Tiguan sehr modern

noch besser gelingen, wenn die nicht ganz so klein geraten wären.

Bewährt hat sich im Test das adaptive Fahrwerk DCC Pro, das in der Ausstattungslinie Elegance im Serienumfang enthalten ist. Die mit zwei Ventilen für Zug- und Druckstufe ausgestatteten Dämpfer sorgen im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamikmanager vor allem bei Kurvenfahrten und schlechten Straßen für eine richtig gute Anbindung der Karosserie an das Fahrwerk, was vor allem unangenehme Aufbaubewegungen spürbar reduziert. Über ein entsprechendes Menü im Zentraldisplay ist es möglich, die Härte manuell von sehr sportlich bis sehr komfortabel einzustellen.

Hinzu kommt die VW-typische, sehr verbindliche Lenkung, die nicht nur für einen klaren Strich in der Kurve sorgt, sondern auch ein weiterer Garant für die Fahrsicherheit ist. Gleiches gilt für die schön zu dosierenden Bremsen, die auch nach mehrfachem hartem Einstieg keine Tendenz zum Fading zeigten. Zudem war der Bremsweg mit 35,7 (kalt) und 33,6 Metern (warm), den wir aus 100 km/h ermittelt haben, richtig gut.

Insgesamt korrespondiert das alles mit einer sehr soliden Verarbeitung und haptisch angenehmen Materialien. Aber selbst die endlich wieder mit Filz versehenen Türinnentaschen können nicht verhindern, dass auf Kopfsteinpflaster ein Knistern und Knarzen aus dem Armaturenträger zu vernehmen ist, weil die Zierleisten nicht perfekt eingepasst wurden.

Immer wieder schick und funktional: Fahrerlebnisschalter mit integriertem TFT-LCD-Display

Ein wirkliches Highlight sind die ergoActive-Sitze vorn mit elektrischer Einstellung, Memory, Komforteinstieg und verstellbarer Oberschenkelauflage. Insgesamt gibt es 14 Einstellmöglichkeiten, über die sich der Sitz individuell anpassen lässt. Zudem können Fahrer und Beifahrer Massageprogramme auswählen, die >>

Statt durchgehender Seitenlinie des Vorgängers präsentiert sich hier ein schnittiger Undercut über den Kotflügeln

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Unter der Haube geht es sehr aufgeräumt und übersichtlich zu

>> zwischen 10 und 30 Minuten lang sind. Abseits davon sind die Polster klimatisiert und beheizbar, bieten dank gut ausgeformter Seitenwangen bis in den oberen Rücken auch bei Kurvenfahrten einen hervorragenden Seitenhalt. Allerdings muss dieser sehr empfehlenswerte Luxus mit 2000 Euro zusätzlich bezahlt werden.

Zusätzlich muss auch das Infotainment-Paket „Discover“ bezahlt werden. Hier gilt es, für ein 15 Zoll messendes Zentraldisplay mit umfangreicher Unterhaltung und integrierter Navigation weitere 1360 Euro bereitzuhalten.

Wichtiger als die Navigation, die auch über Apple Karten oder Google Maps abgedeckt werden kann, ist hier die intelligente Sprachsteuerung, die mit dem Ruf „Hallo, Ida“ zum Leben erweckt wird. Ida kann nämlich durch die frei formulierte Ansage, dass einem kalt oder warm ist, die Klimaanlage regeln. Und das funktioniert um ein Vielfaches besser als die schon oft und ausführlich kritisierten Slider zur manuellen Korrektur. Hinzu kommt, dass im Hintergrund von Ida die künstliche Intelligenz ChatGPT angebunden wurde. Das macht es möglich, nicht nur Wissensfragen zu stellen, sondern sogar angeregte Gespräche zu führen. Wer auf überflüssige Worte verzichten will, der kann unterdessen über eine nahezu selbsterklärende und ansprechende Grafik im Display auf sämtliche Bedienfunktionen zugreifen. Das reicht vom Deaktivieren aufdringlicher Assistenzsysteme bis hin zur Steuerung der Unterhaltungsmedien oder eben der Klimaanlage.

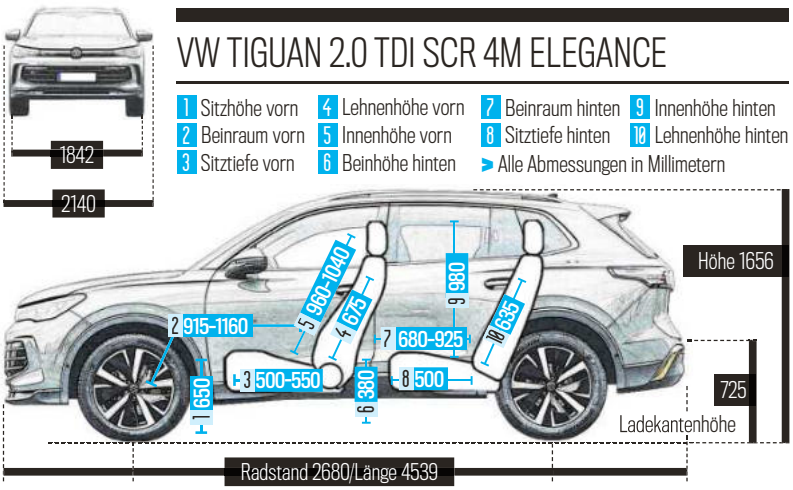
1 Klimaautomatik und beheizbare Außensitzplätze auch für die Fondgäste

2 Die Rückbanklehnen lassen sich auch über einen Zug im Kofferraum umlegen

3 Das beleuchtete VW-Logo ist Bestandteil der Ausstattung Elegance

DER TIGUAN IST GERÄUMIG UND SEHR VARIABEL

Steuern lassen sich auch die Platzverhältnisse für die Reisenden in Reihe zwei oder der Stauraum im Gepäckabteil. Die Rücksitzbank ist in Längsrichtung verschiebbar und der Neigungswinkel der Rückenlehne verstellbar. Das schafft zum einen angenehme Sitzverhältnisse, zum anderen mehr Platz im Kofferraum.



Wer den Verbrenner liebt, der wird gerade bei einem 193 PS starken Auto die Endrohre vermissen - VW hat sie elegant versteckt

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Bei aufrechter Lehne können hier 650 Liter Stauraum gefüllt werden, wer die Fondlehnen umlegt, kann sich sogar auf 1650 Litern austoben. Wem das nicht genug ist, der darf nach der Zuzahlung von 1260 Euro für eine Anhängerkupplung bis zu 2,3 Tonnen an den Haken nehmen. Wer es nur mit zwei E-Bikes zu tun hat, der kann diese bei einer verbrieften Stützlast von 100 Kilogramm problemlos auf den Fahrradträger binden.

Insgesamt hat sich der VW Tiguan 2.0 TDI SCR 4Motion im gesamten Test als echter Dauerläufer und Familienfreund erwiesen, der nicht nur zum Gleiten, sondern auch zum dynamischen Spurten einlädt. Die 193 PS machen das problemlos möglich. Allerdings wollen die souveräne Leistung und der trittsichere Allradantrieb auch bezahlt werden. Der „kleine" TDI mit lediglich 150 PS und Frontantrieb kostet deutlich weniger. Statt der für ihn geforderten 43 790 Euro gilt es beim 4Motion mit 193 PS mindestens 52 630 Euro bereitzuhalten. Mit der Ausstattungslinie Elegance, dem Infotainment, Sitzkomfortpaket und 19-Zoll-Rädern stehen unterm Strich sogar üppige 61 760 Euro auf der Rechnung.

STEFAN BAUMJOHANN

FAZIT
HOLGER PREISS, DENNIS HEINEMANN

Der VW Tiguan 2.0 TDI mit 193 PS und Allrad ist kein Schnäppchen, aber ein durchdachter Langstreckenprofi mit hoher Alltagstauglichkeit – teuer im Einstieg, aber auch überzeugend im Betrieb.

FAHRZEUGDATEN

	VW TIGUAN
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1968 cm³
kW (PS) bei U/min	142 (193)/3500
Nm bei U/min	400/3250
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung
Antrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/50 R 19 Y
Reifentyp	Bridgestone Potenza Sport
Radgröße	7,5 x 19"
Abgas CO_2*	164 g/km
Verbrauch*	6,2 l D/100 km/h
Tankinhalt	58 l
Kraftstoffsorte	Diesel
SCR-Kat/AdBlue-Tankinhalt	S/12 l
Vorbeifahrgeräusch	67 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	2300/750 kg
Stützlast	100 kg
Kofferraumvolumen	652–1650 l
Länge/Breite/Höhe	4539/1842-2140**/1656 mm
Radstand	2680 mm

* kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln

KOSTEN/GARANTIEN

Abgasnorm	Euro 6e-bis
Steuer pro Jahr	350 €
Typklassen HPF/VK/TK	20/23/13
Werkstattintervalle	30 000/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	400/650 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt

MESSWERTE

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen

Beschleunigung	0–50 km/h	2,5 s
	0–80 km/h	5,2 s
	0–100 km/h	7,8 s
	0–130 km/h	13,1 s
	0–160 km/h	21,3 s
Zwischenspurt	60–100 km/h	4,5 s
	80–120 km/h	5,8 s
Leergewicht/Zuladung		1781/549 kg
Gewichtsverteilung v./h.		56/44 %
Wendekreis links/rechts		11,4/11,4 m
Sitzhöhe		650 mm
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	35,7 m
	aus 100 km/h warm	33,6 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	59 dB(A)
	bei 100 km/h	64 dB(A)
	bei 130 km/h	68 dB(A)
Sparverbrauch		5,4 l D/100 km
Testverbrauch Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)		**6,7 l D/100 km** (+8 %)
Sportverbrauch		9,1 l D/100 km
CO_2 (Testverbrauch)		177 g/km
Reichweite (Testverbrauch)		865 km

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	VW Tiguan 2.0 TDI SCR 4M
Grundpreis	52 630 €
Testwagenausstattung Elegance	5145 €
Automatikgetriebe	S
Sitzheizung vorn	S
Einparkhilfe vorn/hinten	S/S
Soundsystem Harman/Kardon	860 €
Sitzkomfortpaket Leder	2000 €*
Panorama-Ausstelldach	1395 €
Rückfahrkamera	S
Standheizung	1615 €*
Anhängerkupplung	1260 €
Metalliclackierung	ab 860 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	61 760 €**

S = Serie; * Paketpreis; ** inkl. Ausstattung Elegance 5145 €, Infotainment Discover Pro 1360 €, Sitzkomfortpaket Leder 2000 €, 19-Zoll-Bereifung 625 €

WERTUNGEN

VW Tiguan 2.0 TDI 4M

Karosserie
Angenehmes Raumgefühl, üppiger Kofferraum, 2,3 Tonnen Anhängelast, gute Übersichtlichkeit.
★★★★☆

Antrieb
Solide Fahrleistungen, gute Laufkultur, niedriger Verbrauch, hohe Endgeschwindigkeit für Diesel.
★★★★☆

Fahrdynamik
Hohes Maß an Fahrsicherheit, verbindliche Lenkung, super Traktion, sehr gute Bremsen.
★★★★☆

Connected Car
Software läuft flüssig, Navi mit Echtzeitfunktion, Sprachassistent mit umfangreichen Fähigkeiten.
★★★★½

Umwelt
Konventioneller Diesel mit Euro 6e, Gewicht mit 1,8 Tonnen im Rahmen, Fahrzeug ist recht groß.
★★☆☆☆

Komfort
SUV-typisch hohe Sitzposition, zeitgemäße Assistenz, tolles Fahrwerk, gute Geräuschdämmung.
★★★★½

Kosten
Hoher Preis, umfängliche Ausstattung, nur zwei Jahre Garantie, alle zwei Jahre Wartung.
★★★☆☆

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

AUTO BILD-Testnote 1,8

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

JETZT WIRD **GESPART**

Listenpreise? Interessieren uns nicht. Wo es die dicksten Neuwagen-Rabatte gibt und was am **Gebrauchtmarkt** passiert, erklären einmal im Monat die Experten von mobile.de

DER SPRITPREIS stellt die Weichen. Bestimmte noch vor wenigen Wochen das Aus vom Verbrenner-Aus die Debatte ums Auto, so regeln jetzt der Irankrieg samt galoppierender Kraftstoffkosten den Markt: E wird immer interessanter. Laut Umfrage des Verbands der Automobilhändler Deutschlands (VAD) berichten 84 Prozent der Händler von mehr Kundenanfragen nach neuen Elektroautos und über 60 Prozent von höherer Nachfrage nach gebrauchten E-Autos.

Ein Trend, der sich auch in den Zugriffszahlen auf den großen Verkaufsplattformen wie mobile.de widerspiegelt. Die andere Wahrheit ist: Batterieelektrische Autos passen nach wie vor nicht zu jedem Mobilitätsverhalten und Geldbeutel. Weil sich Sprit – und nebenher CO_2 – auch auf andere Weise sparen lässt, kommt hier eine kleine Auswahl besonders verbrauchsgünstiger und auf ihre Art attraktiver Modelle mit unterschiedlichen Antriebsarten.

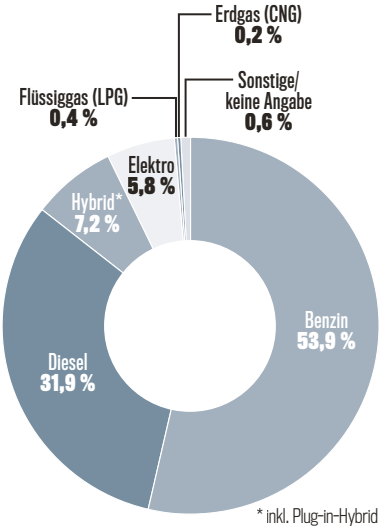
Citroën C3 Turbo 100: Spart schon beim Preis. Als Benziner gibt es den schmucken Kleinwagen mit Tageszulassung für unter 15 000 Euro. Verbrauch (WLTP): 5,6 l/100 km. Inserate auf mobile.de: 1030.
Mazda 2 Hybrid: Der echte Mazda 2 lief aus, Einstiegsmodell der Marke ist nun der Hybrid, technisch ein Zwilling des Toyota Yaris Hybrid. Verbrauch (WLTP): 3,9 l/100 km. Inserate auf mobile.de: 670.
Mercedes CLA 250+ EQ: Eines der besten E-Autos am Markt, mit Top-Ladeleistung und realer Reichweite um 500 Kilometer. Verbrauch (WLTP): 13,8 kWh/100km. Inserate auf mobile.de: 190.
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI: Das Multitalent schlechthin. Als Diesel ein Tipp nicht nur für Vielfahrer. Verbrauch (WLTP): 4,7 l/100 km. Inserate auf mobile.de: 2710.
Toyota Prius: Anders als andere Plug-in-Hybride wird der aktuelle Prius auch bei leerer Batterie nicht zum Säufer, sondern kommt mit weniger als 5 l/100 km aus. Inserate auf mobile.de: 60.

„Bei hohen Kraftstoffpreisen werden Effizienz und Antrieb zum entscheidenden Kriterium bei der Modellwahl."
Florian Baur, Chief Sales Officer bei mobile.de

ANTRIEBSARTEN

SO VERTEILT SICH DAS ANGEBOT

Die konventionellen Verbrennerantriebe machen mehr als 85 Prozent der Inserate bei mobile.de aus. Auf dem Portal werden aktuell rund 1,3 Millionen Fahrzeuge angeboten.



* inkl. Plug-in-Hybrid

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

MAZDA 2
Hybrid Exclusive-Line

EZ 4/2026, 5 km,
1.5-Hybrid (116 PS),
Frontantrieb, Automatik,
Tageszulassung
22 777 Euro*

MERCEDES CLA
250+ EQ Progressive

EZ 1/2026, 658 km,
Elektro (272 PS),
Hinterradantrieb, Automatik,
Gebrauchtwagen
47 790 Euro*

SKODA OCTAVIA
Combi 2.0 TDI Selection

EZ 12/2025, 5 km,
2.0-Diesel (150 PS),
Frontantrieb, Automatik,
Tageszulassung
33 980 Euro*

TOYOTA PRIUS
Plug-in Hybrid Exec.

EZ 12/2023, 22 730 km,
2.0-PHEV (223 PS),
Frontantrieb, Automatik,
Gebrauchtwagen
32 900 Euro*

* Angebote sind tagesaktuell und gegebenenfalls nicht mehr verfügbar. Die Bilder zeigen ein vergleichbares Modell, nicht das im Inserat angebotene Auto

WAS IST WAS?

Neben der Möglichkeit, ein Auto nach eigenen Wünschen auszustatten und zu bestellen (Bestellfahrzeug), gibt es meist ohne lange Wartezeit weitere Arten von Neuwagen.

LAGERFAHRZEUG

Diese Autos wurden schon gebaut und sind zum Verkauf bereit. Sie können beim Händler stehen oder in einem zentralen Lager. In der Regel sind Ausstattung, Motorisierung und Farbe auf einen breiten Geschmack ausgerichtet. Schnäppchen lassen sich machen, wenn Händler oder Hersteller Platz für neue Autos schaffen müssen. Wer ein Lagerfahrzeug im Auge hat, sollte flexibel sein und Abstriche bei den Ausstattungswünschen machen können.

TAGESZULASSUNG

Als Tageszulassung werden Lagerfahrzeuge bezeichnet, die meist für einen, maximal aber für sechs Tage zugelassen wurden. Diese Autos haben oft nie den Straßenverkehr gesehen; die Anmeldung hilft dem Hersteller, die Zulassungsstatistik zu frisieren. Im Gegenzug gewährt der Hersteller dem Händler Nachlass, so wird das Auto für den Kunden ein ganzes Stück günstiger. Nachteile: Es steht bereits ein Halter im Kfz-Brief, zudem läuft die Neuwagengarantie ab Erstzulassung.

AUSSTELLUNGSFAHRZEUG

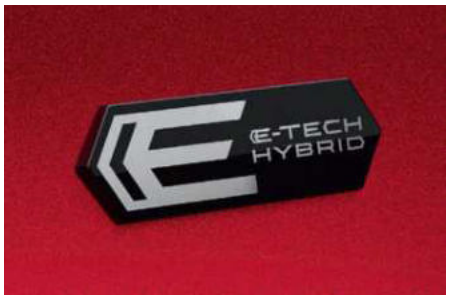
Ausstellungsfahrzeuge stehen – nicht zugelassen – im Showroom des Händlers und sind oft besonders gut ausgestattet. Manchmal stellen Händler aber auch einfach Autos aus, die sie schnell loswerden und deshalb ins Blickfeld der Kunden rücken möchten.

VORFÜHRWAGEN

Diese Fahrzeuge wurden vom Händler schon im Straßenverkehr bewegt – für Werbezwecke, Probefahrten oder als Werkstattersatzwagen für Kunden. Vorteil: Autokäufer kommen an frische Modelle, die gebraucht oder als Tageszulassung noch nicht zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zu Lagerwagen haben Vorführer manchmal eine auffälligere Farbe.

FOTO: WERK

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung



Glauben Sie, dass alle Hybridfahrzeuge gleich sind? So können Sie sie voneinander unterscheiden

Renault erklärt und widerlegt Mythen

Jedes fünfte in Europa verkaufte Fahrzeug[1] ist bereits zu 100 % elektrisch. Der Wechsel vom Benziner zu einem rein elektrischen Auto kann jedoch kompliziert erscheinen. Mit großer Expertise und einem umfangreichen Angebot gibt Ihnen Renault die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge besser zu verstehen und kennenzulernen – ganz nach Ihren individuellen Bedürfnissen.

Für wen sind Hybridfahrzeuge geeignet? Für diejenigen, die einen Allrounder bevorzugen: Im Stadtverkehr und auf kurzen Strecken fahren Sie im Elektromodus, während Sie auf der Autobahn mithilfe des Verbrennungsmotors lange Strecken zurücklegen können.

Welche Art von Hybridfahrzeug sollte ich wählen?

Aufgrund der großen Auswahl an Hybriden auf dem Markt ist es nicht immer einfach, sich zurechtzufinden. Bei Renault haben wir uns deshalb dazu entschieden, mit nur drei Hybridmotorisierungen Klarheit zu schaffen:

- **Hyper Hybrid E-Tech Plug-in**
- **Full Hybrid E-Tech selbstaufladend**
- **Mild Hybrid selbstaufladend**

Diese Motorisierungen unterscheiden sich durch die Größe ihrer Batterie (kWh), die Leistung ihres Elektromotors (kW) sowie die Fähigkeit, weite Strecken zu 100 % elektrisch zu fahren.

HYPER HYBRID E-TECH PLUG-IN
Der Hyper Hybrid bietet eine Vielseitigkeit, die es ermöglicht, sowohl zu 100 % elektrisch zu fahren als auch dank des Verbrennungsmotors weite Strecken zurückzulegen. Mit dieser fortschrittlichen Technologie ist es dem Renault Rafale Hyper Hybrid E-Tech 4x4 300 Plug-in möglich, mit einer Reichweite von bis zu 105 km im 100-prozentigen Elektrobetrieb zu überzeugen, und er bietet somit viele Vorteile:

- **bis zu 75 % Kraftstoffersparnis[2]**
- **bis zu 100 % der Fahrten im Alltag rein elektrisch[3]**

FULL HYBRID E-TECH selbstaufladend
Die Full Hybrid E-Tech Technologie, ermöglicht es, die während der Fahrt erzeugte Bewegungsenergie direkt umzuwandeln und damit die leistungsstärkere Batterie unmittelbar aufzuladen – 200 V bis 400 V beim Full Hybrid gegenüber 48 V beim Mild Hybrid. Mit anderen Worten: Die Batterie speichert die elektrische Energie. Je größer die Kapazität, desto weiter können Sie fahren. Um diese elektrische Energie zu nutzen, wird ein Elektromotor anstelle eines Verbrennungsmotors gebraucht. Sie haben somit zwei Energiequellen: elektrisch und verbrennungsmotorisch, die Ihr Fahrzeug antreiben können. Beispielsweise überzeugen die Renault Modelle Espace, Austral, Clio sowie Rafale mit einer Gesamtreichweite von bis zu 1.100 km[4], ohne nachladen zu müssen, und können zudem bis zu 130 km/h im 100%igen Elektrobetrieb zurücklegen – und das bei bis zu 40 % Kraftstoffersparnis[5].

MILD HYBRID ist kein Full Hybrid
Ausgestattet mit einem kleinen Elektromotor zur Unterstützung des Verbrennungsmotors, trägt der Mild Hybrid dazu bei, die CO_2-Emissionen im Vergleich zu einem gleichwertigen Verbrennungsmotor zu reduzieren, die Reduzierung ist jedoch begrenzt.
Obwohl diese Technologie manchmal einfach „Hybrid" genannt wird, bietet sie nicht die gleiche Leistung wie ein Full Hybrid E-Tech. Wenn Sie sich nicht sicher sind, bitten Sie Ihren Renault Händler, die Batteriespannung zu überprüfen: Bei 48 V können einige Technologien (mit zwei Elektromotoren) einige

Renault E-Tech Range: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 4,1–5; Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 13,1–20,2; CO_2-Emission kombiniert (g/km): 0–113; CO_2-Klasse: A–C (nach gesetzl. Messverfahren, Werte nach WLTP). Renault Rafale Hyper Hybrid E-Tech 4x4 300 Plug-in: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 2,0 l/100 km plus Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 16 kWh/100 km; CO_2-Emission

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

hundert Meter im rein elektrischen Modus fahren, während Sie mit den 200-V- bis 400-V-Batterien eines Full Hybrid E-Tech Fahrzeugs tatsächlich lange Strecken zurücklegen können.

Und wie sieht es mit einem rein elektrischen Antrieb aus?

100 % elektrisch – für wen am besten geeignet?
Dieser Antrieb ist für alle diejenigen gedacht, die ein emissionsärmeres Auto bevorzugen und dazu auch nicht mehr tanken möchten. Es ist auch für alle diejenigen geeignet, die neuen, leisen und intensiven Fahrspaß entdecken wollen. Eine engagierte Entscheidung, die einige Änderungen im eigenen Verhalten und bei der Nutzung erfordert. Aber seien Sie versichert, dass Sie Ihr Fahrzeug bei durchschnittlichen täglichen Fahrten von 35 km nicht jeden Tag aufladen müssten.

Was ist elektrisch?
Mit Renault E-Tech 100 % elektrisch Fahrzeugen profitiert man vom reaktionsschnellen und geräuscharmen Fahren. Diese Autos sind ideal für alle täglichen Fahrten und lassen sich über Haushaltssteckdosen und Ladestationen am Stromnetz aufladen. Neben einer Reichweite von bis zu 614 km[6] bietet diese Technologie mehrere Vorteile:

- **0 g CO_2-Ausstoß während der Fahrt**
- **dynamisch motorisiert**
- **leise und sparsam**

Bei Renault haben wir uns dazu entschlossen, die Entwicklung fortschrittlicher Technologien auf der Grundlage unserer Expertise zu nutzen. Dieses Wissen hat es uns ermöglicht, die Full Hybrid E-Tech Modelle für die Menschen zu entwickeln, die noch nicht bereit für ein vollelektrisches Auto sind. Und für diejenigen, die schon bereit sind, entwickeln wir ausschließlich elektrische Modelle: von City-Flitzern bis hin zu Nutzfahrzeugen und Familienautos – vom Renault 5 E-Tech elektrisch bis zum Renault Scenic E-Tech elektrisch, die beide jeweils zum Car of the Year 2025 und 2024 gewählt wurden.
Zur Unterstützung der Elektromobilität hat die Renault Group zudem seit 2022 mehr als 22.000 Ladestationen in Europa installiert, um die Stromkosten in einzelnen Haushalten zu senken und bei der Umstellung auf elektrisches Fahren zu helfen. Darüber hinaus haben wir nicht auf die jüngste Beschleunigung beim Ausbau von Ladestationen gewartet, um das Problem ernsthaft anzugehen: Somit haben unsere Kunden mit dem Charge Pass Zugang zu Europas größtem Netz von über 800.000 Ladestationen zu Vorzugstarifen[7] ab günstigen 44 Cent pro kWh im „Intense" Tarif.

Warum sollten Sie Renault bei Elektrofahrzeugen Ihr Vertrauen schenken?

Renault ist seit der Einführung des Renault ZOE E-Tech elektrisch vor vierzehn Jahren Pionier auf dem europäischen Markt für Elektroautos. Renault hat seit 2020 über eine Million E-Tech Hybridfahrzeuge in Europa verkauft[8]. Renault bietet Ihnen ein breites und vollständiges Angebot an 13 E-Tech Fahrzeugen – ob 100 % elektrisch, als Full Hybrid E-Tech selbstaufladend oder als Hyper Hybrid E-Tech Plug-in.

FULL HYBRID E-TECH
Renault Clio
Renault Captur
Renault Symbioz
Renault Austral
Renault Espace
Renault Rafale

HYPER HYBRID E-TECH PLUG-IN
Renault Rafale Hyper Hybrid E-Tech 4x4 300 Plug-in

E-TECH ELEKTRISCH
Renault Twingo
Renault 5
Renault 4
Renault Megane
Renault Scenic
Renault Kangoo

Für weitere Informationen besuchen Sie uns auf renault.de

[1] Privatfahrzeuge, von Januar bis Dezember 2025, Quelle: SIM. [2] Innerorts gemäß WLTP gegenüber einem gleichwertigen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. [3] Gemäß WLTP-Verfahren. Die städtische Reichweite hängt in hohem Maße von den genauen Fahrbedingungen ab und kann manchmal niedriger oder höher sein als der angegebene Wert. [4] Gemäß WLTP-Verfahren. Die tatsächliche Reichweite hängt von Faktoren wie Fahrweise, Geschwindigkeit, Topografie, Zuladung, Außentemperatur und Nutzung elektrischer Verbraucher ab. [5] Innerorts gemäß WLTP gegenüber einem gleichwertigen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. [6] Für Renault Scenic E-Tech elektrisch in der Version Evolution ER 87 kWh, gemäß WLTP-Daten. [7] Anzahl basierend auf dem Ladepass des PLUGSURFING Partnernetzwerks von Mobilize. [8] ACEA-Zulassungen in Europa von 2020 bis Dezember 2025, Quelle: Dataforce.
Eine Werbung der Renault Deutschland AG, Peter-Huppertz-Straße 5, 51063 Köln.

gewichtet kombiniert: 43 g/km; CO_2-Klasse: B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,9 l/100 km; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: E. Renault Scenic E-Tech elektrisch 220 Long Range (87-kWh-Batterie): Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 17,5; CO_2-Emission kombiniert (g/km): 0; CO_2-Klasse: A.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

HIER DREHT STROM

Kleine Kracher sind heutzutage oft elektrisch, wie in unserem Vergleich: **Mini Aceman SE** gegen **Alpine A290 GTS.** Beide haben 218 PS, aber ganz verschiedene Charaktere: Einer ist sehr verspielt, einer unerwartet gediegen. Wir klären, wer der unterhaltsamere Vertreter ist

Alpine A290 GTS
218 PS
208/361 km Reichweite (Test/WLTP)
30 Min. Ladezeit (15–80 %)
ab **45 000 Euro**

VERKEHRTE WELT: Als BMW den neuen Mini „erfand“, war das mit Abstand das lustigste Auto im Verkehr. Flink, witzig, originell und garantiert spaßig. Das ist im Grunde noch immer so, besonders mit dem starken Elektro-Herz des Aceman SE. Allerdings: Nun hat auch Renault so etwas im Programm, lässt den R5 als Alpine A290 GTS von der Leine. Wir spoilern: Der ungestüme Welpe mit Herz-Schmelz-Garantie (so wie es ja der Mini anfangs war) kommt nun aus Frankreich. Anhand des ersten Vergleichstests der beiden E-Rennsemmeln erklären wir diese These.

218 PS stehen hier wie da zur Verfügung – das sollte sich doch im Vorwärtsdrang einigermaßen gleich ausgehen, oder? Nix da! Zwischen den beiden Kleinen

Kleine mit Druck: Bei Alpine A290 GTS und Mini Aceman SE machen das kräftige E-Maschinen möglich

FOTO: TOM SALT

SICH DER UM SPASS

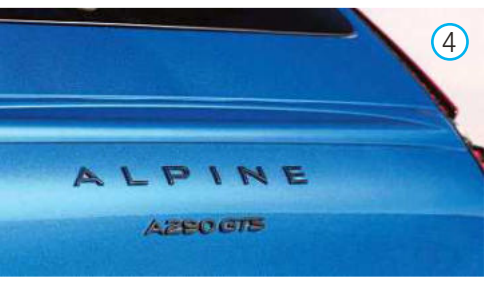
Mini Aceman SE JCW Trim
218 PS
238/385 km Reichweite (Test/WLTP)
31 Min. Ladezeit (10-80 %)
ab **40 890 Euro**

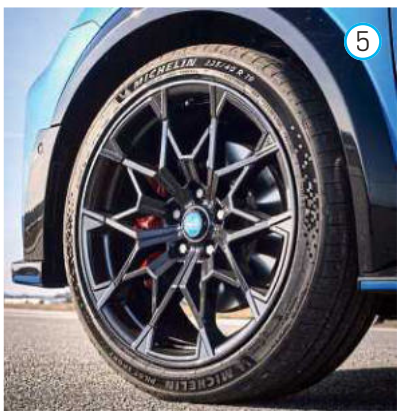
liegen fast 300 Kilogramm Gewicht – das maßregelt sogar eine 330 Newtonmeter starke E-Maschine, wie sie im Aceman steckt. Der Mini geht den ersten Meter verhaltener an, reißt dann nicht so vehement an der Karosserie, wie es die Alpine tut. So kommt es zu langsameren Sprints und subjektiv gehemmterer Durchzugskraft beim Überholen. In Zahlen gefasst sind das zwar nur Zehntelsekunden, auf der Straße jedoch eine kleine Schmach.

Dabei hat die A290 sogar 30 Newtonmeter Drehmoment weniger an die Vorderräder zu verteilen. Autsch!

Noch interessanter ist jedoch das WIE. Während der Aceman geradezu kultiviert und lässig auf die Gassirunde geht, sich dabei fein korrigieren lässt und sehr gleichförmig in Richtung Höchstgeschwindigkeit summt, dreht die Alpine beinahe Pirouetten um den eigenen Schwanz. Sie kündigt akustisch ihre Sprintlust (unerwartet lustig gemacht) an, es zieht, zerrt und rupft an Vorderachse und Lenkung. Von entkoppeltem, bequemem Geradeauslauf kann bei der A290 kaum die Rede sein. Selbst im Schiebebetrieb sucht sich der Franzose (auf schlechten Straßen) lieber eigene Spuren, als den Lenkvorgaben des Fahrers stumpf zu folgen. Dagegen steht: Die Lenkung gehorcht aufs Wort. Sie stellt herrlich prall zurück, reagiert direkt, arbeitet unter der exakt passenden Portion Servounterstützung – wie in einem reinrassigen >>

„In der Alpine tobt das wilde Wesen, das einst die Mini so auszeichnete. Gute Laune bereiten beide.“
Jan Horn, Redakteur





>> Sportwagen. Und: Schlimm ist das alles eh nicht, eher typisch „Leben in der Bude“. Das Auto zeigt Wesen, der Fahrer schließt die Faust fester um den Lenkradkranz und spürt Strecke und Lenkung. Wir meinen sogar: In diese Krach-Liga passt das bestens, hier hat die Alpine einfach mehr Kitzel zu bieten als der Mini. Gleichzeitig reagiert die A290 auf Lastwechsel in Kurven deutlicher, hilft mit einer knackig-kurzen Eindrehsequenz beim Kurvenräubern.

Für den Mini sprechen in diesen Situationen das sicherere Fahrgefühl und ein erwachseneres Gemüt mit weniger Aufbaubewegung. Allerdings gleitet der deutlich kopflastigere Mini trotz 225/40er-Bereifung von Goodyear (Assurance ComfortTred) früher ins Untersteuern ab als die klebriger mit der Straße verzahnte A290. Die Alpine steht im Test nämlich auf trittfesten Michelin Pilot Sport S 5, bietet eine breitere Spur.

Für beide Autos gilt, dass die Entwickler sauber parierende Schleuderschutzsysteme programmiert haben. In Verbindung mit jeweils tiefen Schwerpunktlagen sorgt das auch bei eiliger Fahr-

1 Ganz außen: Rekuperationsstärke per Lenkradtaste

2 In Reihe: Vorwahl des Getriebes über Druckknöpfe

3 Auf Taste: Fahrbereitschaft statt „Anlasser“

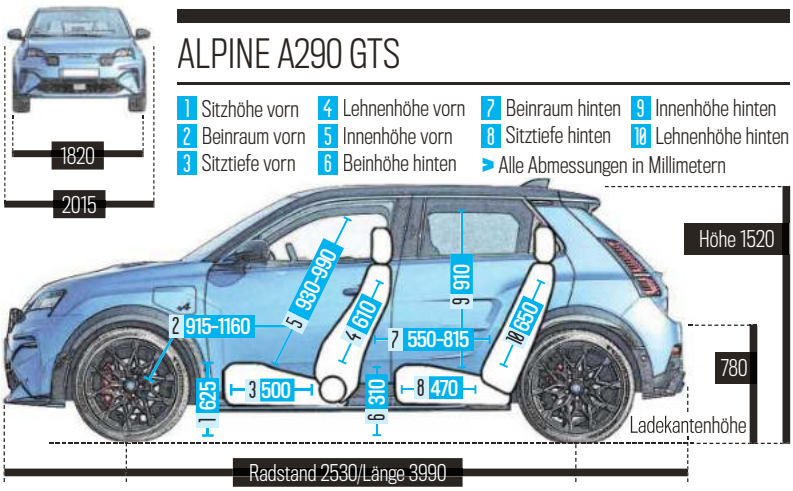
4 Am Heck: GTS als Hinweis auf das Topmodell

5 Auf 19 Zoll: klebrige Michelin-Reifen des GTS

6 Unter Qualen: Erwachsene sitzen im Fond der A290 doch sehr beengt

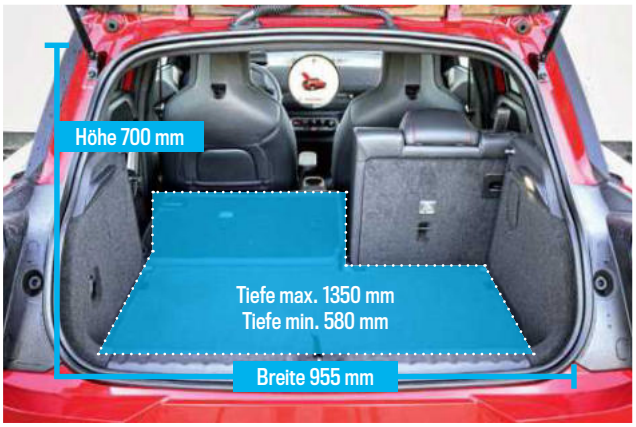
7 An der Seite: starke Führung durch ausgeprägte Wangen der Sitze

ALPINE A290 GTS



© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Überholstark: beide kräftig, die Alpine nach Spurtmessung spritziger, deutlich weniger Leermasse



FOTOS: TOM SALT (5)

weise für saubere Verbindung mit der Straßenoberfläche. Auch das Bremsvermögen passt zu Leistung und Klasse der beiden Hot Hatches: Keiner der beiden Kandidaten überschreitet deutlich die 36-Meter-Marke, wir haben zudem selbst unter großem Hitzestress keine schwächelnden Fading-Avancen ausmachen können.

1 In Drehrichtung: Starter wie ein Zündschlüssel

2 Im Kreis: Parksperre als kleine Taste

3 In Gelb: S im Schriftzug steht für 218 PS

4 In 19 Zoll: Leichtmetallräder mit Energiesparbereifung

5 Im Notfall: Lange Reisen muss man in der zweiten Reihe des Aceman aushalten

6 In Ordnung: Sitze mit kurzen Flächen, dafür mit bequemen Auflagen

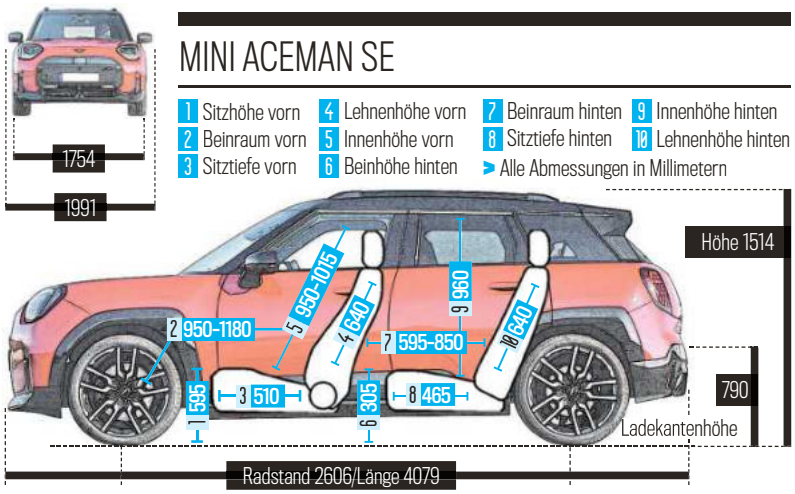
Zum verspielten Wesen der Alpine passt ihre innere Einstellung – sprich das Interieur und die Ausstattung. Die Sitze sind deutlicher auf Seitenhalt getrimmt, man sitzt tief und aktiver ins Geschehen eingebunden als beim Mini. Bequemer geht es allerdings im Aceman zu – hier sind satter gestopfte Polster und mehr Geräuschdämmung verbaut.

Klasse: Das abgeflachte Lenkrad mit Modus-Drehschalter und feinem Regler (im Formel-1-Stil) für die Rekuperationsstufen hat Alpine sensationell gut gemacht, dazu unterstützt das Cockpit grafisch animiert schnelle Fahrt und scheint auch insgesamt liebevoller aufbereitet als der nüchtern eingerichtete Platz des Mini-Piloten.

Der kann den großen runden Bildschirm mit verschiedenen >>

MINI ACEMAN SE

1 Sitzhöhe vorn	4 Lehnenhöhe vorn	7 Beinraum hinten	9 Innenhöhe hinten
2 Beinraum vorn	5 Innenhöhe vorn	8 Sitztiefe hinten	10 Lehnenhöhe hinten
3 Sitztiefe vorn	6 Beinhöhe hinten	> Alle Abmessungen in Millimetern	



© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

FAHRZEUGDATEN	ALPINE	MINI
Motor Bauart	Synchronelektromotor	Synchronelektromotor
Einbaulage	vorn	vorn
Spitzenleistung	160 kW (218 PS)	160 kW (218 PS)
Dauerleistung	78 kW (106 PS)	65 kW (88 PS)
maximales Drehmoment	300 Nm	330 Nm
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	170 km/h
Getriebe	Einganggetriebe	Einganggetriebe
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/40 R 19 Y	225/40 R 19 V
Reifentyp	Michelin Pilot Sport S 5	Goodyear Assurance ComfortTred
Radgröße	k. A.	7,5 x 19"
Reichweite*	361 km	385 km
Verbrauch*	16,6 kWh/100 km	14,7 kWh/100 km
Batterieart	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Batteriekapazität (brutto/netto)	55/52 kWh	54,2/49,2 kWh
Ladeleistung AC/DC	11/100 kW	11/95 kW
Ladezeit (DC-Ladung)	30 Minuten (15-80 %)	31 Minuten (10-80 %)
Ladeanschluss	vorn links	hinten rechts
Vorbeifahrgeräusch	63 dB(A)	67 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	500/500 kg	750/750 kg
Stützlast	63 kg	76 kg
Kofferraumvolumen	326-1106 l	300-1005 l
Länge/Breite/Höhe	3990/1820-2015**/1520 mm	4079/1754-1991**/1514 mm
Radstand	2530 mm	2606 mm

* kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln

KOSTEN/GARANTIEN		
Abgasnorm	Elektrofahrzeug	Elektrofahrzeug
Steuer pro Jahr	befreit	befreit
Typklassen HPF/VK/TK	15/21/18	14/21/20
Werkstattintervalle	30 000 km/1 Jahr	nach Anzeige/2 Jahre
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Gewährleistung
Technik/km-Begrenzung	3 Jahre/100 000 km	3 Jahre/ohne
Batterie/km-Begrenzung	8 Jahre/160 000 km	8 Jahre/160 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	5 Jahre

MESSWERTE

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen

Beschleunigung	0–50 km/h	2,9 s	3,1 s
	0–80 km/h	4,8 s	5,2 s
	0–100 km/h	6,5 s	7,2 s
	0–130 km/h	10,2 s	11,3 s
	0–160 km/h	16,9 s	17,3 s
Zwischenspurt	60–100 km/h	3,1 s	3,5 s
	80–120 km/h	4,0 s	4,6 s
Leergewicht/Zuladung		1499/451 kg	1796/539 kg
Gewichtsverteilung v./h.		57/43 %	54/46 %
Wendekreis links/rechts		10,4/10,3 m	11,1/11,1 m
Sitzhöhe		625 mm	595 mm
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	36,6 m	35,6 m
	aus 100 km/h warm	35,1 m	36,2 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	60 dB(A)	60 dB(A)
	bei 100 km/h	67 dB(A)	65 dB(A)
	bei 130 km/h	71 dB(A)	69 dB(A)
Sparverbrauch		20,3 kWh/100 km	17,0 kWh/100 km
Testverbrauch Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)		**29,7 kWh/100 km** (+79 %)	**24,5 kWh/100 km** (+67 %)
Sportverbrauch		33,8 kWh/100 km	27,3 kWh/100 km
CO_2 (Testverbrauch)		0 g/km	0 g/km
Reichweite (Testverbrauch)		208 km	238 km

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Alpine A290 GTS	Mini Aceman SE
Grundpreis	45 000 €	34 450 €
Testwagenausstattung	GTS (S)	John Cooper Works Trim (6440 €)
Navigationssystem	S	S
Head-up-Display	N	4140 € (Paketpreis)
Klimaautomatik	S (eine Zone)	S (zwei Zonen)
Wärmepumpe	S	S
Lederausstattung	S	N (Kunstleder S)
adaptiver Geschwindigkeitsregler	S	S
Apple CarPlay/Android Auto	S/S	S/S
Panoramaglasdach	N	4140 € (Paketpreis)
Anhängerkupplung	N	4140 € (Paketpreis)
Metalliclackierung	900 €	650 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	45 000 €	45 430 €*

S = Serie; N = nicht lieferbar; * inklusive John Cooper Works Trim 6440 €, Paket XL 4140 € und 19-Zoll-Bereifung 400 €

Raumangebot

Mehr Platz, vor allem in der zweiten Reihe – der Mini ist hier das klar nutzorientierte Fahrzeug, sammelt fürs Platzangebot hinten vier Punkte mehr als die Alpine.

Verbrauch

Relativ hohe Werte für beide Modelle – das liegt auch an tiefen Temperaturen am Messtag. Dabei ist die Alpine besonders weit vom WLTP-Wert entfernt.

-3 °C Außentemperatur während der Verbrauchsfahrt

WERTUNGEN

	Punkte max.	MINI	ALPINE
KAROSSERIE			
Platzangebot vorn	15	12	11
Platzangebot hinten	15	11	7
Raumgefühl	5	3	3
Kofferraum	15	9	10
Variabilität	10	5	2
Zuladung	10	9	8
Anhängelast	5	3	1
Übersichtlichkeit	10	6	5
Qualitätseindruck	20	17	17
Funktionalität	10	7	6
Sicherheitsausstattung	10	8	5
Karosseriewertung	**125**	**90**	**75**
KOMFORT			
Einstieg	10	6	5
Sitzposition	10	8	7
Sitze vorn	15	12	12
Sitze hinten	10	6	5
Bedienbarkeit	10	7	7
Federung	30	20	22
Innengeräusch (Messwert)	10	6	5
Geräuscheindruck	10	8	7
Komfortausstattung	15	15	14
Klimatisierung	10	6	5
Assistenzsysteme	20	17	15
Komfortwertung	**150**	**111**	**104**
ANTRIEB			
Beschleunigung	15	12	13
Zwischenspurt	15	13	13
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3
Laufkultur	10	10	10
Ansprechen/Dosierbarkeit	10	9	9
Getriebe	15	15	15
Aufladen/Tanken	15	4	5
Verbrauch/Energiekosten	30	25	24
Reichweite	10	3	3
Antriebswertung	**125**	**94**	**95**
FAHRDYNAMIK			
Fahrsicherheit	20	18	18
Geradeauslauf	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20	18	19
Lenkung	20	16	17
Traktion	5	3	3
Wendekreis	10	5	7
Bremsen	20	12	12
Fahrdynamikwertung	**100**	**77**	**81**
CONNECTED CAR			
Telefon	10	10	10
Navigation	25	20	18
Onlinefunktionen/Apps	20	20	20
Audio	10	10	10
Sprachsteuerung	10	8	9
Connected-Car-Wertung	**75**	**68**	**67**
UMWELT			
Außenabmessungen	15	9	9
Leergewicht	20	3	8
Test-CO_2-Ausstoß	20	20	20
Außengeräusche	5	4	5
Umwelttechnik	40	32	29
Umweltwertung	**100**	**68**	**71**
Eigenschaftswertung	**675**	**508**	**493**
Platzierung Eigenschaftswertung		**1.**	**2.**
KOSTEN			
Preis	75	14	15
Wiederverkauf*	10	9	6
Steuer/Versicherung	15	9	8
Wartung	10	8	5
Garantien	15	9	8
Kostenwertung	**125**	**49**	**42**
Gesamtwertung	**800**	**557**	**535**
Platzierung		**1.**	**2.**
Preis in Euro		45 430	45 000
Preis pro Wertungspunkt in Euro		81,56	84,11
Preis-Leistungs-Sieger		**1.**	**2.**

*ermittelt von SCHWACKE

Mehr zum Thema Fahrzeugbewertung finden Sie auf www.autobild.de/restwert

FOTOS: S. HABERLAND, ROMAN RATZKE, TOM SALT

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Der macht blau: Alpine setzt typische Farbe als Erkennungszeichen ein

Hier gibt's Pizza: Bildschirm im Aceman typisch riesig und rund

>> Inhalten und Layouts belegen, während das mäßig wertige Head-up-Display ein Quäntchen lustloser arrangiert erscheint.

Geht es um elektrische Qualitäten im alltäglichen Sinne, nehmen sich die beiden nicht viel. Die Akkugrößen um 50 kWh und Verbräuche zwischen 25 und 30 kWh ergeben ähnliche Aktionsradien. Leichter Vorteil Mini: Er kommt nach dem Testmix immerhin 30 Kilometer weiter als die Alpine. Achtung: Wer das mögliche und lustige Tempo der beiden E-Flitzer häufiger abschöpft, wird keine 200 Kilometer weit kommen. Die Ladezeiten liegen ebenfalls dicht beieinander. Eine Alpine saugt ihren Strom beim Schnellladen von 15 bis 80 Prozent in 30 Minuten, der Mini erledigt das in 31 Minuten – startet die 80-Prozent-Ladung aber auch schon bei zehn Prozent.

Am Ende steckt im Mini das günstigere Modell. Sowohl bei Kauf als auch im Unterhalt läuft es für den Bayern besser, er ist wertstabiler, gleichzeitig garantiert BMW längere Mängelfreiheit (drei Jahre) und steckt mehr Fahrassistenz in den Aceman. Wir zählen zusammen: Von Mini kommt der insgesamt bessere Kracher. Alpine liefert den spaßigeren. Verspielte Fans setzen also auf 290 GTS.

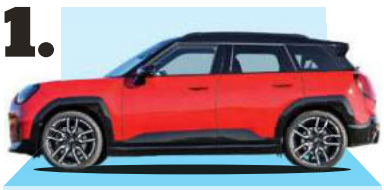
Kann auch sparsam: Im Aceman verbraucht das 330 Nm starke Aggregat weniger Energie

Kann auch Klang: Die Maschine mit 300 Nm Kraft „erzeugt“ künstlichen Sound

PLATZIERUNG

Punkte maximal 800

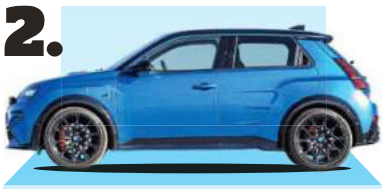
1.



AUTO BILD-Testnote **2,1** (557 Punkte)

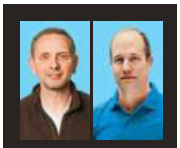
Mini Aceman SE
Funktionaler, bequemer, dabei kaum langsamer: Der Aceman ist hier der Allrounder – und der Sieger.

2.



AUTO BILD-Testnote **2,3** (535 Punkte)

Alpine A290 GTS Das agilere Auto, zieht besser an – doch teurer und nicht so sparsam. Als Spaßmobil erste Wahl – schön wild.



FAZIT

JAN HORN, BEREND SANDERS

In den Anlagen ähnlich, in den Eckdaten fast identisch, im Charakter sooo unterschiedlich. Der fast schon etablierte Aceman SE macht es unspektakulär, dabei flink und fahrstabil, gewinnt so den Vergleich. Die Alpine setzt allem die lustige Mütze auf, macht diese Art der E-Technik erlebbarer. Wir finden: Ihr wildes Wesen passt besser in diese Klasse.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

HÖLLENFAHRT MIT VERSTAPPEN

Weltmeister-Besuch in der Eifel: Max Verstappen gilt im Mercedes-AMG GT3 als Mitfavorit beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring

An diesem Wochenende (15.–17. Mai) steigt mit den **24h Nürburgring** der Höhepunkt des deutschen Motorsport-Jahres

WIE HEISST ES SO SCHÖN? Der Nürburgring sucht sich seine Sieger selbst aus. Und eigentlich schafft er sich auch seine Stars selbst. In diesem Jahr macht die grüne Hölle für Max Verstappen eine Ausnahme. Wie einst Niki Lauda (1973) und Keke Rosberg (1982) nimmt der viermalige Weltmeister als aktiver Formel-1-Pilot an der 24-Stunden-Hatz durch den Eifelwald teil. Im Mercedes-AMG GT3 (Winward) geht er gemeinsam mit DTM-Star Lucas Auer sowie Daniel Juncadella an den Start.

Dabei zauberte Verstappen in seinen Vorbereitungsrennen bereits wie in der Formel 1. Juncadella: „Er kann in der verwirbelten Luft hinter Vordermännern dicht herfahren, als hätte er keinen Gripverlust. Er hat da einen ganz eigenen Trick." Audi-Pilot Christopher Haase, der mit dem Niederländer schon in den Vorbereitungsrennen kämpfte, schwärmt ebenfalls: „Ich hatte schon lange nicht mehr so viel Spaß."

Den haben auch die übrigen Protagonisten. HWA bringt seinen Evo.R an den Start – ein Auto, das an den Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II angelehnt ist, mit dem Klaus Ludwig 1992 den ersten DTM-Titel für Mercedes gewann. Statt des hoch drehenden Vierzylinder-Saugers sorgt nun ein 3-Liter-V6-Turbo für Vortrieb. BMW schickt einen M3 Touring auf die Nordschleife. Der Renn-Kombi basiert technisch auf dem M4 GT3 Evo und leistet mit seinem 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Biturbo ebenfalls deutlich über 500 PS. Ex-DTM-Champion Timo Scheider und Ex-F1-Pilot Timo Glock starten in einem McLaren in der Optik von Michael Schumachers Weltmeister-Benetton von 1994. Fabian Vettel (27), Bruder des ehemaligen Formel-1-Weltmeisters Sebastian, pilotiert einen Golf GTI für das Team von Max Kruse. Und Ralf Schumachers Sohn David steuert einen der beiden Ford Mustang GT3. Der Fernsehsender Nitro überträgt live und in voller Länge. *Bianca Garloff*

1 Der HWA Evo.R ist an den Mercedes 190 E 2.5-16 angelehnt. Am Steuer: Markus Winkelhock, Sebastian Asch, Luca Ludwig

2 BMW bringt einen M3 Touring auf die Nordschleife

3 Ralf Schumachers Sohn David fährt einen Ford Mustang GT3

4 Sebastian Vettels Bruder Fabian pilotiert einen Golf GTI im Team von Max Kruse

5 Timo Glock und Timo Scheider im McLaren in Schumi-Optik

FOTO: DÖRR MOTORSPORT

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

FOR THE DRIVERS

LIQUI MOLY

MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

SPARVERSION MIT SUBSTANZ

Die neue Einstiegsvariante des **Tesla Model 3** kommt mit Hinterradantrieb, 283 PS und allem Nötigsten für schlanke 36 990 Euro

SEIT UNGLAUBLICHEN NEUN JAHREN gibt es das Model 3 nun schon in den USA, seit sieben Jahren auch bei uns. Und eins kann man sagen: Dieses Alter sieht man dem Tesla wirklich nicht an. Schon gar nicht nach dem Highland-Facelift Ende 2023.

Mit seiner tief heruntergezogenen Front, der glatten, vollkommen schnörkellosen Karosserie, schmalen Scheinwerfern, bündigen Türgriffen und großen Fensterflächen steht er noch immer zeitlos-modern auf den Rädern. Minimalistisch, schlank, klar und reduziert.

Tief heruntergezogene Front, schmale Scheinwerfer, glatt und schnörkellos. Stealth Grey für 1300 Euro extra

Im Herbst 2025 hat Tesla noch mal nachjustiert. Es gibt jetzt unter anderem wieder – manchmal sind gerade die kleinen Dinge besonders wichtig – einen klassischen Blinkerhebel an der Lenksäule. Zuletzt hatten die Blinker-Funktion ja zwei kleine Knöpfe am Lenkrad übernommen.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Tesla Model 3
283 PS
425/534 km Reichweite (Test/WLTP)
11/175 kW Ladeleistung (AC/DC)
ab **36 990 Euro**

Die Dinger waren äußerst unpraktisch und entsprechend unbeliebt, die Gemeinde hatte gemurrt. Tesla hat reagiert. Neu ist aber vor allem das hier vorgestellte, etwas abgespeckte Einstiegsmodell – zum Beispiel mit manueller Lenkradverstellung und Stoffpolstern für die Sitze.

Das minimalistische Design hat Tesla beim Interieur noch mal auf die Spitze getrieben. Tasten für die elektrischen Fensterheber, die Türentriegelung, der Blinkerhebel und die Multifunktionsknöpfe am Lenkrad – das war es dann mit den mechanischen Elementen. Na gut, Fahrpedal und Bremse noch.

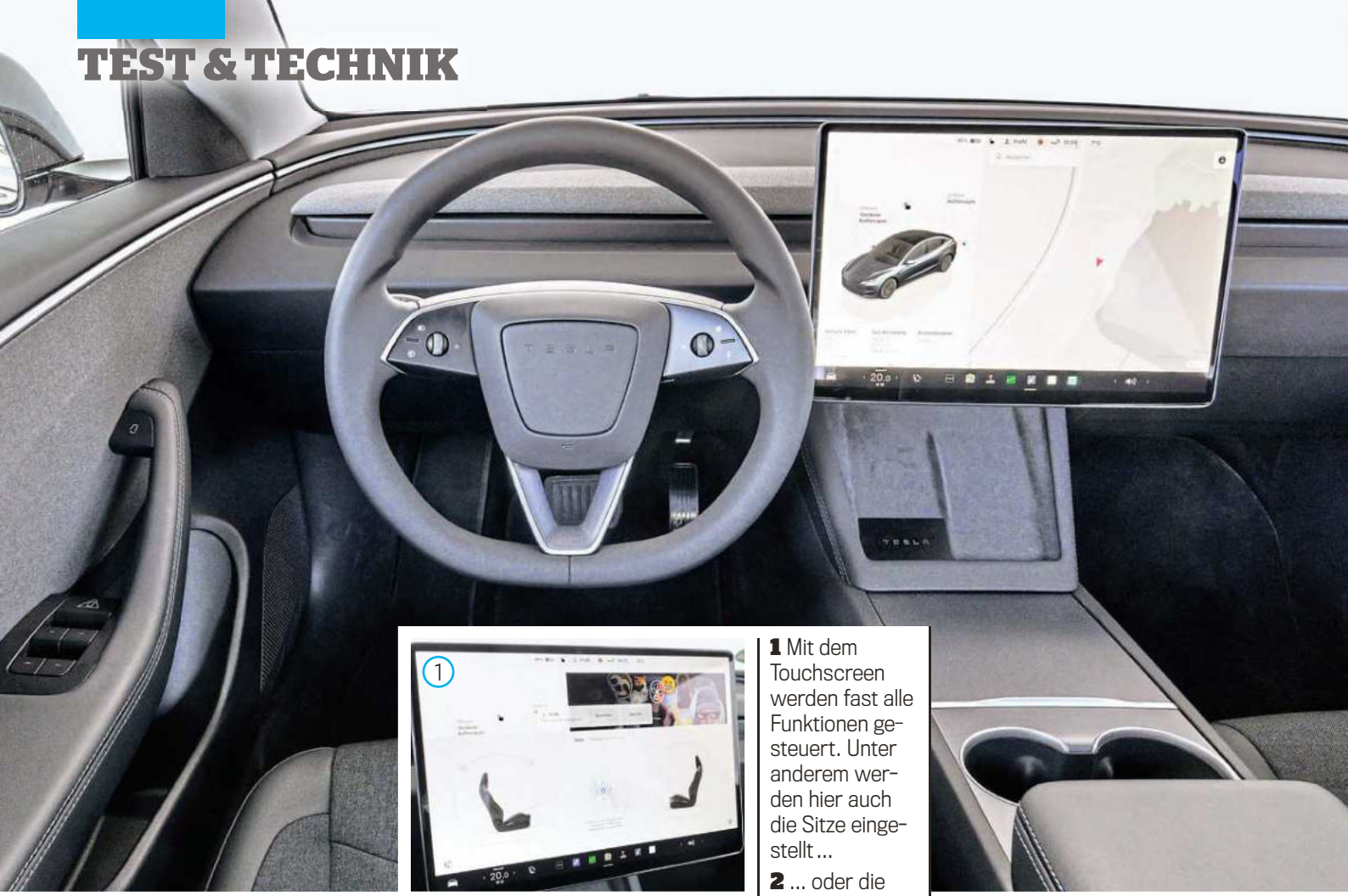
Alles andere wird über den 15,4-Zoll-Touchscreen gesteuert. Alles heißt alles, also Klima, Multimedia, Navi sowieso – aber auch die Außenspiegel werden hier eingestellt, die Sitze, das Handschuhfach geöffnet und vieles mehr.

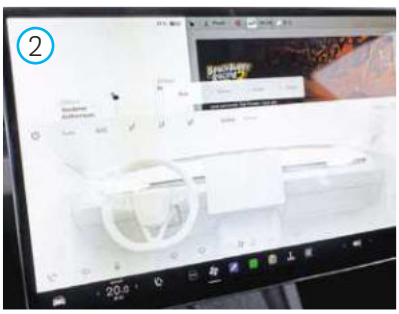
Ganz ehrlich, wenn man sich einmal darauf eingestellt hat, >>

Seit neun Jahren gibt es das Model 3 – dieses Alter sieht man dem Tesla wirklich nicht an

FOTO: TOM SALT

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung





1 Mit dem Touchscreen werden fast alle Funktionen gesteuert. Unter anderem werden hier auch die Sitze eingestellt …

2 … oder die Klimaautomatik. Der Bildschirm liegt nah beim Lenkrad, reagiert schnell. Klare Struktur

3 Jede Menge Spiele gehören zum System. Verkürzt ja auch die Wartezeit an der Ladesäule

4 Zuletzt waren zwei Tasten auf dem Lenkrad für den Blinker zuständig. Jetzt gibt es einen ordentlichen Blinkerhebel

5 Selbst der Wählhebel fürs Getriebe liegt auf dem Touchscreen – als Slider. Klappt übrigens reibungslos

6 Die Türen werden elektrisch entriegelt

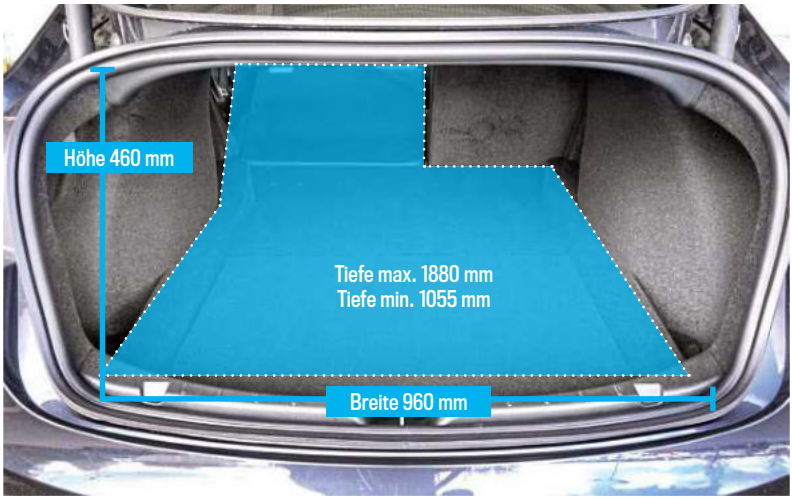
>> funktioniert es reibungslos – zumindest hier bei Tesla, dem Original. Der Bildschirm reagiert eben sehr schnell und ist weit nach vorn gezogen, liegt griffgünstig nur eine knappe Handbreit neben dem Lenkrad. Und die umfangreichen Menüs sind bestens organisiert – der Trick ist dabei, dass es es keine versteckten Untermenüs gibt.

Dazu hat Tesla viele kleine, durchdachte Aufmerksamkeiten eingebaut. Tippt man etwa auf das Verkehrszeichen-Icon, stellt man dabei den akustischen Tempowarner ab, schnell, problemlos und nicht in irgendeinem Untermenü versteckt. Tippt man auf das Batterie-Symbol, wird entweder die Prozentzahl oder die Reichweite angezeigt. Alles sehr nützlich.

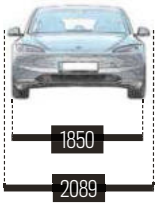
Tidal und Spotify sind mit dabei, jede Menge Spiele, vielleicht für die Zeit an der Ladesäule, und dazu die allseits beliebten Tesla-Scherze, also die Boombox-Außenlautsprecher und natürlich auch die große Auswahl an Furz-Geräuschen – die findet man unter den Programmpunkten Emissionen und Abgasskandal. Kommt (nicht nur) bei Kindern gut an.

FOTOS: TOM SALT (3)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

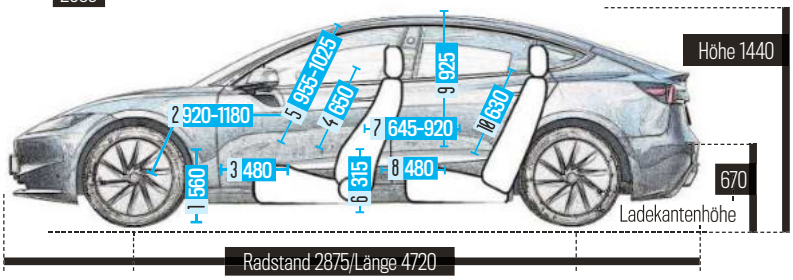


< **Kofferraum 594 Liter, Rücklehne geteilt klappbar. Ungewohnt ist der geöffnet seltsam herausragende Kofferraumdeckel**



TESLA MODEL 3

1 Sitzhöhe vorn
2 Beinraum vorn
3 Sitztiefe vorn
4 Lehnenhöhe vorn
5 Innenhöhe vorn
6 Beinhöhe hinten
7 Beinraum hinten
8 Sitztiefe hinten
9 Innenhöhe hinten
10 Lehnenhöhe hinten
> Alle Abmessungen in Millimetern



„Das E-System lässt sich hervorragend dosieren, die Rekuperation arbeitet sehr angenehm. One-Pedal-Drive ist auch dabei.“
Dirk Branke, Redakteur

Das Platzangebot im Model 3 geht in Ordnung, bemerkenswert ist das luftige Raumgefühl. Vorn gibt es viel Platz, die Sitze zeigen sich gegenüber früheren Versionen stark verbessert, bieten mehr Seitenhalt und sind angenehm gepolstert. Allerdings lässt sich die Auflage nicht verlängern.

Auch im Fond ist das Raumgefühl auffällig gut, hier sind größer gewachsene Leute bis etwa 1,85 Meter anständig untergebracht – für noch längere Staturen wird die Kopffreiheit aber knapp. Man sitzt sehr flach über dem Boden, die Rückbank ist tief montiert, die Knie ragen weit auf, nicht übertrieben gemütlich. Die Verarbeitungsqualität – früher bei Tesla oft und heftig kritisiert – des in China gebauten Testautos war übrigens durchweg sehr ordentlich.

Angetrieben wird das Model 3 von einem E-Motor an der Hinterachse (PSM, Permanentmagnet-Synchronmaschine) mit 283 PS. Also Gang einlegen – auf dem Touchscreen natürlich, links oben befindet sich ein Slider-Schieberegler für vor, zurück und P –, und los geht es. Der Tesla beschleunigt nachdrücklich und zügig – aber nicht brachial. Im Test brauchte er für den Standard-Sprint von 0 auf 100 km/h 6,3 Sekunden, die Spitze liegt bei 201 km/h.

Das System lässt sich hervorragend dosieren, die Rekuperation arbeitet sehr angenehm, genau passend, und das One-Pedal-Drive funktioniert zuverlässig bis zum Stand. Schön auch: Beim Losfahren und etwa auch beim Einparken legt die Automatik den jeweils passenden Vor- oder Rückwärtsgang selbstständig ein – ganz entspannend.

Bisher waren die Tesla häufig betont hart und poltrig abgestimmt, das ist besser geworden. Das Model 3 liegt grundsätzlich straff, rollt aber weicher ab als bisher. Unebenheiten werden anständig weggefedert, nur harte Kanten sind noch deutlich spürbar.

Die Lenkung spricht sehr direkt an, liefert aber tatsächlich auch eine Rückmeldung – das war bisher nicht so. Mit knapp 1,8 Tonnen wiegt das Model 3 für ein >>

Breites Heck mit Abrisskante, C-förmige Lampen. Kennzeichen in der Heckklappe

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

>> E-Auto dieser Größe erstaunlich wenig, fährt sich intuitiv, mühelos und fahraktiv.

Obwohl die Basisversion ohne Doppelverglasung kommt, bleibt es stets leise an Bord: Bei Tempo 130 km/h haben wir im Test 67 dB(A) gemessen, sehr gut. Nicht so toll: die Verzögerung. Mit warmen Bremsen stand der Tesla beim Stopp aus Tempo 100 erst nach 38,5 Metern. Punktabzug.

Die Batterie im Basis-Model 3 ist um die 60 kWh groß (mehr verrät Tesla nicht). Es handelt sich um eine LFP-Batterie (Lithium-Eisenphosphat). Im Test schaffte der Tesla eine Reichweite von 425 Kilometern, der Testverbrauch lag bei 17,6 kWh, beides sind gute Werte. Geladen werden kann mit 11 kW an der Wechselstrom- und maximal 175 kW an der Gleichstrom-Säule. Praktisch ist natürlich das Laden an den Tesla-Supercharger-Säulen, Ladekabel anschließen und fertig – ohne Ladekarte, App oder sonst was.

Den Basis-Tesla Model 3 gibt es ab 36 990 Euro, die Ausstattung ist sinnvoll und nützlich: Navi, Wärmepumpe, Sitzheizung vorn, adaptiver Tempomat und mehr. Drei Farben sind lieferbar, Pearl White Multi Coat ohne Aufpreis, Diamond Black und das Stealth Grey des Testwagens kosten jeweils 1300 Euro extra. Tesla gibt vier Jahre Garantie.

Zum Vergleich: Der VW ID.3 Neo kostet ab 33 995 Euro. 4,27 Meter lang, 170 PS, 58-kWh-Akku, 0–100 km/h in 8,0 Sekunden (Werk), max. 160 km/h, zwei Jahre Garantie. Ohne Navi und Wärmepumpe. Wie gesagt, der Tesla ist neun Jahre alt.

1 Die Sitze zeigen sich stark verbessert. Angenehme Polster, mehr Seitenhalt. Auflage aber nicht verlängerbar

2 Leute bis etwa 1,85 Meter sind im Fond anständig untergebracht, für noch Größere wird die Kopffreiheit knapp. Bank flach über dem Boden

3 Der Frunk vorn schluckt noch mal stattliche 88 Liter

4 Geladen werden kann das Model 3 mit 11 kW an der Wechsel- und maximal 175 kW an der Gleichstrom-Säule

5 Bündige Türgriffe sind E-Auto-typisch. Auch die beim Tesla lassen sich schlecht greifen

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Der Tesla ist 4,72 Meter lang, der Radstand beträgt 2,88 Meter. Das Design: glatt, schlank, schnörkellos

Rahmenlose Scheiben. Insgesamt sind die Fensterflächen ziemlich groß – das sorgt für ein schönes Raumgefühl

Der Testwagen stand auf Bridgestone Turanza. Bremsen: nicht so toll, der Tesla stand warm nach 38,5 Metern

FAHRZEUGDATEN

	TESLA
Motor Bauart	Synchronelektromotor
Einbaulage	hinten
Spitzenleistung	208 kW (283 PS)
Dauerleistung	88 kW (120 PS)
maximales Drehmoment	ca. 420 Nm
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Getriebe	Einganggetriebe
Antrieb	Hinterradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/45 R 18 V
Reifentyp	Bridgestone Turanza T005 EV
Radgröße	8,5 x 18"
Reichweite*	534 km
Verbrauch*	13,0 kWh/100 km
Batterieart	Lithium-Eisenphosphat (LFP)
Batteriekapazität	ca. 60 kWh
Ladeleistung AC/DC	11/175 kW
Ladezeit	15 Minuten für 270 km
Fach unter Frontklappe	Serie
Vorbeifahrgeräusch	65 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1000/750 kg
Stützlast	100 kg
Kofferraumvolumen	594 l + 88 l vorn
Länge/Breite/Höhe	4720/1850–2089**/1440 mm
Radstand	2875 mm

* kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln

KOSTEN/GARANTIEN

Abgasnorm	Elektrofahrzeug
Steuer pro Jahr	befreit
Typklassen HPF/VK/TK	19/23/20
Werkstattintervalle	nach Bedarf
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	4 Jahre/80 000 km
Batterie/km-Begrenzung	8 Jahre/160 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	4 Jahre

MESSWERTE

Beschleunigung	0–50 km/h	3,0 s
	0–100 km/h	6,3 s
	0–130 km/h	9,6 s
	0–160 km/h	14,3 s
Zwischenspurt	60–100 km/h	2,8 s
	80–120 km/h	3,5 s
Leergewicht/Zuladung		1776/413 kg
Gewichtsverteilung v./h.		48/52 %
Wendekreis links/rechts		12,0/12,0 m
Sitzhöhe		560 mm
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	38,2 m
	aus 100 km/h warm	38,5 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	57 dB(A)
	bei 100 km/h	63 dB(A)
	bei 130 km/h	67 dB(A)
Sparverbrauch		11,5 kWh/100 km
Testverbrauch Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)		**17,6 kWh/100 km** (+35 %)
Sportverbrauch		18,5 kWh/100 km
CO_2 (lokal)		0 g/km
Reichweite		425 km

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Tesla Model 3
Grundpreis	36 990 €
Navigationssystem/15,4-Zoll-Schirm	S/S
Head-up-Display	N
Lederausstattung	N
Sitzheizung vorn/Lenkradheizung	S/S
adaptiver Geschwindigkeitsregler	S
Wärmepumpe	S
Einparkhilfe/Rückfahrkamera	S/S
Panoramadach	S
schlüsselloser Zugang und Start	S
Fahrer-/Beifahrersitz höhenverst.	S/N
Anhängerkupplung	1350 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	36 990 €

S = Serie; N = nicht lieferbar

WERTUNGEN

Tesla Model 3

Karosserie
Ordentliches Platzangebot, luftiges Raumgefühl. Kofferraum Durchschnitt. Geringe Zuladung.

★★★½☆

Antrieb
Gute Fahrleistungen. E-System souverän und fein dosierbar, mit One-Pedal-Drive. Hohe Effizienz.

★★★★½

Fahrdynamik
Fährt sich handlich und mühelos, direkte Lenkung. Großer Wendekreis, schwache Bremsen.

★★★½☆

Connected Car
Display mit klarer Grafik, guter Struktur. Viele Spiele und Gimmicks. Kein CarPlay und Android Auto.

★★★★☆

Umwelt
Klassenübliche Größe, im Vergleich niedriges Gewicht. Außengeräusch gering, lokal emissionsfrei.

★★★★☆

Komfort
Vorn bequeme Sitze, hinten (zu) flache Sitzposition. Federung straff. Ausstattung vollständig.

★★★½☆

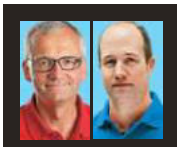
Kosten
Im Vergleich sehr fairer Preis. Typklassen Durchschnitt, Wartung nach Bedarf. 4 Jahre Garantie.

★★★★☆

AUTO BILD-Testnote 1,6

FOTOS: A. EMMERLING, ROMAN RATZKE, TOM SALT

+13 °C Außentemperatur während der Verbrauchsfahrt



FAZIT

DIRK BRANKE, BEREND SANDERS

Das Basis-Model 3 zeigt im Test eine erstaunliche Substanz. Mit dem Gesamtpaket aus Größe, Fahrleistungen, Effizienz und Preis ist dieser Tesla eines der momentan attraktivsten E-Autos überhaupt.

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Sechs Elektriker bis 18 kWh Testverbrauch

STROM SPAREN, REICHWEITE GEWINNEN

Vom Kleinstwagen bis zur Mittelklasse: **Effiziente Elektriker** gibt es überall

ELEKTRISCH FÄHRT MAN DERZEIT BESSER als mit einem Verbrenner – weil der Staat sowie etliche Hersteller mit Förderung winken. Und weil der Iran-Konflikt die Strompreise (noch) nicht explodieren lässt. Zu Hause kann also für rund 25 Cent pro Kilowattstunde getankt werden – günstiger fahren Stromer nur bei PV-Anlage mit eigener Wallbox. Unterwegs sieht das dann anders aus. An Schnellladern werden gern 60 bis 80 Cent aufgerufen, in Itzehoe (SH) entdeckte ich letztens einen Tarif von 93 Cent/kWh (Comfort Charge mit DKV-Karte).

Es lohnt sich also auch beim Stromer, den Verbrauch im Blick zu behalten. Und das nicht nur wegen des lieben Geldes, sondern auch um Ressourcen zu schonen. Und um im Alltag stressfreier unterwegs zu sein. Denn natürlich gilt für die Batterieelektriker das Gleiche wie für die Verbrenner: weniger Verbrauch gleich mehr Reichweite. Mit der Besonderheit, dass nur Stromer zum Teil mit Mini-Reichweiten klarkommen müssen. Und dass sie auch noch viel länger brauchen, um den „Tank“ wieder zu füllen.

Grund genug, um aus unserer Datenbank die effizientesten Elektriker herauszusuchen. Das Ranking erfolgt dabei nicht wie sonst bei den Bestenlisten üblich nach der Testnote, sondern nach dem Testverbrauch. Um den Kreis der Knauser-Könige nicht ausufern zu lassen, haben wir den Strombedarf auf 100 Kilometer bei 18,0 kWh begrenzt. Sechs Kandidaten haben sich so qualifiziert, vom Billigsparer Leapmotor T03 bis zum ungewöhnlichen Peugeot e-408. Lesen Sie selbst.

PLATZ 1: Leapmotor T03

TESTVERBRAUCH
13,4 KWH/100 KM
AB 18 900 EURO

Für Pendler und Preissensible ist der T03 eine Überlegung wert - allerdings müssen die Bremsen besser werden

1 Die E-Maschine leistet 95 PS, die für den schlanken T03 ausreichen

2 Cockpit einfach gestaltet, aber ordentlich verarbeitet – hier klappert's kaum

3 Braves Design, Zuladung von 291 Kilogramm für einen Viersitzer ziemlich knapp

FOTOS: OLAF TITRICH (6), IMAGO/SVEN SIMON, OLAF TITRICH/AUTO BILD

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

AUTO BILD-Testnote 3,1

Bezahlbare Batterieelektriker: Die Hersteller versprechen sie, der Kunde sucht sie – und wird doch höchst selten fündig. Eine Ausnahme stellt der Leapmotor T03 dar, der ab günstigen 18 900 Euro vorfährt und auch vorbildlich mit dem Strom geizt. Im Test reichten bei +20 Grad Außentemperatur 13,4 kWh für 100 Kilometer (Sparverbrauch 10,5 kWh) – verhaltener hat bei uns noch keiner an der Ladesäule genuckelt, den WLTP-Wert (hier 16,3 kWh/100 km) unterbietet kaum einer. So bringt es der 3,62 Meter kurze Viersitzer immerhin auf 262 Kilometer Testreichweite – nur drei weniger als im WLTP. Allerdings müssen beim Super-Spartalent auch einige Kröten geschluckt werden. Trotz eines erstaunlich luftigen Raumgefühls sitzen Piloten wenig entspannt. Die Sitze mit integrierten Kopfstützen sehen nämlich nur gut aus, nach längeren Touren gibt es deutliche Beschwerden von den Bandscheiben. Der Kofferraum fällt mit 210 bis 880 Litern eher bescheiden aus, die nur am Stück klappbaren Rücksitze vermiesen die Variabilität. Auch die mäßige Ergonomie mit nicht tiefenverstellbarem Lenkrad sowie stark spiegelndem und mit zahlreichen Funktionen überladenem Touchscreen nervt. Und auch der penetrant zu früh regelnde Spurhalter, ein hektischer Auffahrwarner (piepst länger als nötig), die Abwesenheit von Apple CarPlay und Android Auto sowie die mäßige Maximal-Ladeleistung von 45 kW versüßen die Fahrt keinesfalls.

Für die Stadt und drum herum reichen die 95 PS und 158 Newtonmeter völlig aus, der angenehm kleine Wendekreis (10,3 m) und die leichtgängige Lenkung machen das Rangieren einfach.

Richtig weh tun dann allerdings die miserablen Bremsen. Schon mit kalten Scheiben braucht der T03 unzeitgemäße 38,5 Meter aus 100 km/h bis zum Stillstand, bei Hitzestress werden daraus indiskutable 43,6 Meter. Damit spart der chinesische Stellantis-Partner an der falschen Stelle.

FAZIT: Richtig günstig, Bremsen aber nicht akzeptabel.

MODELL	LEAPMOTOR T03
Leistung	70 kW (95 PS)
0-100 km/h*	11,2 s
Akkukapazität	37,3 kWh
Verbrauch (bei +20 °C)*	13,4 kWh/100 km
Reichweite*	262 km
Bremsweg aus 100 km/h*	41,1 m (Mittelwert)
Leergewicht/Zuladung*	1184/291 kg
L/B/H	3620/1652/1577 mm
PREIS	ab **18 900** Euro

* Messwerte

PLATZ 2: Fiat Grande Panda Elektro

TESTVERBRAUCH 16,5 KWH/100 KM, AB 24 990 EURO

AUTO BILD-Testnote 2,7

Kleinwagen können sie bei Fiat, inzwischen auch elektrisch. Der vier Meter lange Grande Panda empfiehlt sich kleinen Familien, vorn geht das Raumangebot in Ordnung, hinten taugt es eher für den Nachwuchs, der Kofferraum ist okay. Das gilt auch für Antrieb und Fahrwerk, die Sportlichkeit vermeiden, uns aber ganz entspannt durch den Alltag bringen. Die Vernetzung passt zu einem modernen Kleinwagen, die Bremsen bleiben untadelig. Das Beste am Panda: Er verbraucht bei 23 °Celsius moderate 16,5 kWh, schafft trotz kleinem 44-kWh-Akku 266 Kilometer nonstop. Und wer gechillt fährt, kommt sogar 330 km weit. Mit 24 990 Euro ist der Kleine aber kein Schnäppchen.

FAZIT: Für Pendler und als Zweitwagen eine clevere Kiste.

▲ Ziemlich exakt vier Meter lang, bleibt der Grande Panda dann doch angenehm klein. Zuladung mit 401 Kilogramm eher knapp

▼ Im Grande Panda La Prima (+ 5000 Euro) fahren auch 10,25-Zoll-Touchscreen, kabelloses Apple CarPlay/ Android Auto sowie das digitale 10"-Kombiinstrument mit

MODELL	FIAT GR. PANDA
Leistung	83 kW (113 PS)
0-100 km/h*	11,8 s
Akkukapazität	44 kWh
Verbrauch (bei +23 °C)*	16,5 kWh/100 km
Reichweite*	266 km
Bremsweg aus 100 km/h*	34,3 m (Mittelwert)
Leergewicht/Zuladung*	1509/401 kg
L/B/H	3999/1763/1619 mm
PREIS	ab **24 990** Euro

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

PLATZ 3: Renault 4 E-Tech 150 Comfort Range

TESTVERBRAUCH 17,1 KWH/100 KM, AB 32 500 EURO

Als 150 Comfort Range wirkt der R4 schon ziemlich erwachsen. Die 150 PS Leistung (Urban Range 122 PS) bringen ihn flott in Fahrt, der Verbrauch bleibt mit 17,1 kWh/100 km dennoch im Rahmen. Dank 52-kWh-Akku (Urban 40 kWh) schafft der kleine Franzose immerhin 335 Kilometer am Stück, die Fahrpedal-Flüsterer auch auf über 400 km verlängern. Auffällig: Der Kofferraum erreicht ein für diese Klasse ordentliches Format (420-1405 l), bleibt aber wenig variabel. Was dem R4 fehlt: mehr Platz im Fond, pfiffige Ideen und ein volksnaher Preis.

FAZIT: Kein schlechter Wurf, geht aber besser.

AUTO BILD-Testnote 2,2

Schick in Schale: Das Design des neuen R4 zitiert seinen Vorfahren hier und da, wirkt aber nie bemüht oder peinlich

MODELL	RENAULT 4
Leistung	110 kW (150 PS)
0-100 km/h*	8,8 s
Akkukapazität	52 kWh
Verbrauch* (bei +21 °C)	17,1 kWh/100 km
Reichweite*	335 km
Bremsweg aus 100 km/h*	36,5 m (Mittelwert)
Leergewicht/Zuladung*	1485/495 kg
L/B/H	4144/1796/1572 mm
PREIS	ab **32 500** Euro

PLATZ 4: Tesla Model 3

TESTVERBRAUCH 17,6 KWH/100 KM, AB 36 990 EURO

Tesla überrascht mal wieder mit viel Auto für wenig Geld. Das immerhin 4,72 Meter lange Basis-Model 3 mit 283 PS an der Hinterachse steht ab günstigen 36 990 Euro beim Händler. Und geht in schlanken 6,3 Sekunden auf Tempo 100, schafft maximal 201 km/h – wer braucht mehr? Der Akku fasst 60 kWh, was bei einem zurückhaltenden Durst von 17,6 kWh/100 km für eine Testreichweite von 425 Kilometern langt – nicht schlecht. Was für flaue Bremsen (38,4 m), großen Wendekreis (12 m) und unzureichende Zuladung (413 kg) nicht gilt.

FAZIT: Preis und Verbrauch verlocken, Schwächen im Detail.

AUTO BILD-Testnote 1,6

2,88 Meter Radstand schaffen brauchbare Platzverhältnisse, seit Ende 2025 wieder mit Blinkerhebel statt Tasten

MODELL	TESLA MODEL 3
Leistung	208 kW (283 PS)
0-100 km/h*	6,3 s
Akkukapazität	60 kWh
Verbrauch (bei +13 °C)*	17,6 kWh/100 km
Reichweite*	425 km
Bremsweg aus 100 km/h*	38,4 m (Mittelwert)
Leergewicht/Zuladung*	1776/413 kg
L/B/H	4720/1850/1440 mm
PREIS	ab **36 990** Euro

PLATZ 5: Mercedes CLA 250+ EQ

TESTVERBRAUCH 17,8 KWH/100 KM, AB 55 859 EURO

Der CLA 250+ darf als direkter Mitstreiter des Model 3 gelten – der Schwabe verlangt allerdings deutlichen Premium-Zuschlag. Der 250+ mit 272 PS startet erst bei 55 859 Euro. Immerhin glänzt der Benz mit voller Vernetzung, modernster Assistenz und starker E-Technik. Der 85-kWh-Akku macht den Benz zwar schwer (ca. 2 t), bringt ihn dank zurückhaltendem Testverbrauch (17,8 kWh) aber über 500 Kilometer weit. Im Sparbetrieb gehen sogar über 600 Kilometer. Mit 800-Volt-Technik und 320 kW maximaler Ladeleistung fallen die Ladestopps zudem angenehm kurz aus.

FAZIT: Hightech-Stromer mit hoher Reichweite – und hohem Preis.

AUTO BILD-Testnote 1,6

Der markante Sternengrill setzt optisch Zeichen, das Platzangebot im Fond bleibt allerdings unterdurchschnittlich

MODELL	MERCEDES CLA
Leistung	200 kW (272 PS)
0-100 km/h*	6,6 s
Akkukapazität	85 kWh
Verbrauch (bei +14 °C)*	17,8 kWh/100 km
Reichweite*	508 km
Bremsweg aus 100 km/h*	33,8 m (Mittelwert)
Leergewicht/Zuladung*	2046/464 kg
L/B/H	4723/1855/1468 mm
PREIS	ab **55 859** Euro

PLATZ 6: Peugeot E-408 GT

TESTVERBRAUCH 18,0 KWH/100 KM, AB 51 810 EURO

Der 4,69 Meter lange Peugeot 408 bietet ordentlich Platz und im GT gute Sitze vorn, Sitzposition und das Konzept mit Mini-Lenkrad zum Drüberlinsen passen aber nicht jedem. Gut: Unter die große Heckklappe passen bis zu 1611 Liter. Das 3D-Cockpit sieht cool aus, ist aber verzichtbar. Der GT mit 19-Zoll-Rädern federt straff, fährt sich handlich und ist ausreichend flott. Eher lahm dagegen das Laden (max. 120 kW). Bei genügsamen 18 kWh/100 km reicht der 58-kWh-Akku für 349 Kilometer. Der Preis liegt hoch, bis zu acht Jahre Garantie auf Akku UND Auto trösten.

FAZIT: Der etwas andere Stromer – mit Charakter, aber teuer.

AUTO BILD-Testnote 2,0

Die große Heckklappe erleichtert das Beladen. Aktuell bekommt der Crossover gerade eine Modellpflege

MODELL	PEUGEOT E-408
Leistung	157 kW (213 PS)
0-100 km/h*	7,5 s
Akkukapazität	58 kWh
Verbrauch (bei +16 °C)*	18,0 kWh/100 km
Reichweite*	349 km
Bremsweg aus 100 km/h*	37,9 m (Mittelwert)
Leergewicht/Zuladung*	1874/376 kg
L/B/H	4687/1848/1478 mm
PREIS	ab **51 810** Euro

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES/AUTO BILD (2), TOM SALT (2), TOM SALT (2), CHRISTOPH BÖRRIES (2)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

EIN SPECIAL VON TOYOTA IN Auto Bild

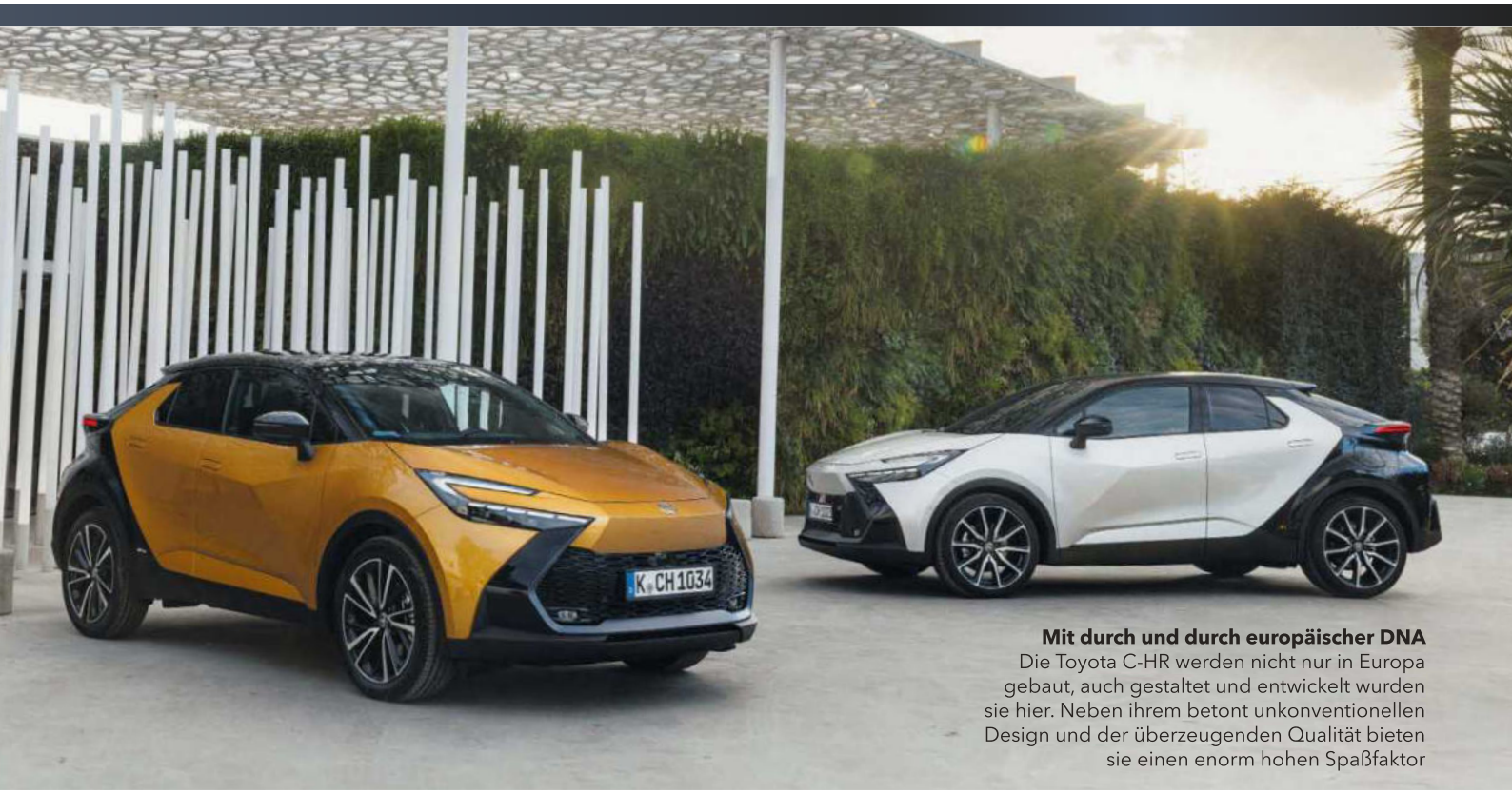
HATTRICK VON TOYOTA

Auto Bild **DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN**

https://aktionen.autobild.de/die-besten-marken/

- **GEWINN DER KATEGORIE ZUVERLÄSSIGKEIT**
- **BESTES IMAGE BEI HYBRIDANTRIEBEN**
- **QUALITÄTSSIEGER BEI KLEINSTWAGEN**

Toyota, der Hybridpionier: Vertrauen baut auf Erfahrung



Mit durch und durch europäischer DNA
Die Toyota C-HR werden nicht nur in Europa gebaut, auch gestaltet und entwickelt wurden sie hier. Neben ihrem betont unkonventionellen Design und der überzeugenden Qualität bieten sie einen enorm hohen Spaßfaktor

SIE STEHEN FÜR QUALITÄT **UND ZUVERLÄSSIGKEIT**

TOYOTA C-HR HYBRID UND TOYOTA C-HR PLUG-IN HYBRID

Mit diesen beiden Antriebsversionen beweist Toyota seine einzigartige Kompetenz in der Hybridtechnologie – einmal ohne Stecker, einmal mit. Toyota bietet so die passende Spielart dieser effizienten Antriebsform für jeden Einsatzzweck.

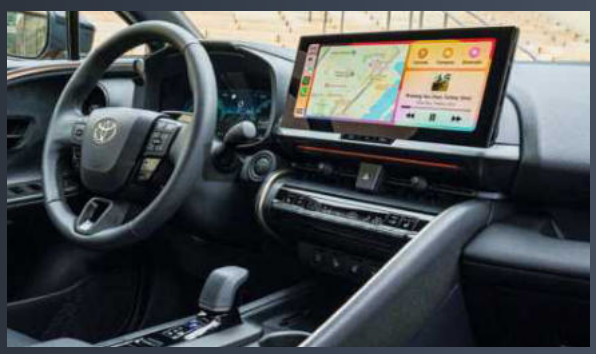
● Auf dem Markt gilt die große Kaufentscheiderstudie DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN als einzigartig. So ausführlich wie sie zeigt keine andere die Vorlieben der Automobilkunden. Bereits zum 15. Mal fand sie statt, und gut 20 Minuten haben AUTO BILD-Leser jeweils investiert, um in 14 Klassen ihre Favoriten aus 41 Marken zu wählen.
Gleich in drei Wertungen gelang Toyota ein Sieg. Neben den Kleinstwagen sprachen die Leser insbesondere bei den wichtigen Imagethemen Zuverlässigkeit und Hybride der japanischen Marke ihr Vertrauen aus. Die Rolle als ideale Botschafter dieser Kategorien übernehmen der Toyota C-HR Hybrid und der Toyota C-HR Plug-in Hybrid – diese beiden Antriebsversionen stehen im populären C-Segment für die geballte Kompetenz, die Toyota als globaler Pionier der Hybridtechnologie vorweisen kann.
Ebenfalls als Vorreiter gilt Toyota, wenn der Fokus auf Zuverlässigkeit liegt. Der Toyota C-HR tritt stellvertretend dafür an, und der Hersteller unterstreicht dies eindrucksvoll mit sei-

Energieverbrauch Toyota C-HR 1,8-l-Hybrid mit Benzinmotor 72 kW (98 PS), Elektromotor 70 kW (95 PS), Systemleistung 103 kW (140 PS), kombiniert 4,7-4,8 l/100 km. CO_2-Emissionen kombiniert 105-108 g/km. CO_2- Klasse C. • Energieverbrauch Toyota C-HR 2,0-l-Hybrid mit Benzinmotor 98 kW (133 PS), Elektromotor 83 kW (113 PS), Systemleistung 132 kW (180 PS), kombiniert 4,7-4,9 l/100 km. CO_2-Emissionen kombiniert 107-110 g/km. CO_2-Klasse C. • Energieverbrauch Toyota C-HR 2,0-l-Hybrid mit Benzinmotor 98 kW (133 PS), je 1 Elektromotor vorn 83 kW (113 PS) und hinten 30 kW (41 PS), Systemleistung 131 kW (178 PS), kombiniert 5,1 l/100 km. CO_2-Emissionen kombiniert 116 g/km. CO_2-Klasse D. • Energieverbrauch Toyota C-HR Plug-in Hybrid, 2,0-l-i-VVT-i,

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Formal folgt der Toyota C-HR keinen Konventionen
Die coupéartige Linie wirkt aus jedem Blickwinkel souverän und dynamisch. Besonders überzeugt der Toyota C-HR mit viel Liebe zum Detail

Recycelter Kunststoff und tierfreie Sitzbezüge
Aus einstigen PET-Getränkeflaschen stellt Toyota die Sitzbezüge her. Dabei bleibt die Qualität der Produkte überragend



Intuitive Bedienung mit exzellenter Konnektivität
Das Toyota Smart Connect Multimediasystem umfasst einen bis zu 12,3 Zoll großen, zentralen Touchscreen sowie die drahtlose Einbindung von Smartphones

Bis zu 99 Kilometer rein elektrisch in der Stadt unterwegs (EAER City)
Mühelos legt der hocheffiziente Toyota C-HR Plug-in Hybrid selbst längere Strecken rein elektrisch zurück

Scharf gezeichnete Frontpartie
Der „Hammerhai"-Look der Front macht den Toyota C-HR unverwechselbar. Prägend für das pfeilförmige Design sind insbesondere die Voll-LED-Scheinwerfer

ner Toyota Relax Garantie[1], die bis zu 15 Jahre oder einer Laufleistung von 250.000 Kilometern greift.

Der expressiv gezeichnete Toyota C-HR ist durch und durch ein Europäer

Ob Toyota C-HR Hybrid oder Toyota C-HR Plug-in Hybrid: Beide Modelle bieten mit unterschiedlichen Leistungsstufen für jedes Bedürfnis die passende Lösung. Im Detail unterscheidet sie manches, doch alle eint ihr expressives Design, das sie als charakterstarke Crossover mit scharfen, prägnanten Linien zeigt. Was ebenfalls allen Versionen gemein ist: Mit seinen effizienten Antrieben reduziert der Toyota C-HR die Umweltbelastung.
Die Kombination dieser Eigenschaften wurde zum Garant für den Erfolg. Über eine Million Toyota C-HR fahren inzwischen in Europa, also dort, wo das Modell zu 100 Prozent gestaltet und entwickelt wurde – und heute vom Band rollt.

Benzinmotor 113 kW (154 PS) und Elektromotor 120 kW (163 PS), Systemleistung 164 kW (223 PS), gewichtet, kombiniert: 2,3 l/100 km und 10,9 kWh/100 km, CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 52-53 g/km. CO_2-Klasse: B (gewichtet kombiniert); Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 4,9-5,0 l/100 km; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: C, elektrische Reichweite [EAER]: 65-66 km und elektrische Reichweite innerorts [EAER City]: 97–99 km. • [1]Toyota Relax Garantie: Es gelten die Toyota Relax Garantiebedingungen unter http://www.toyota.de/relax. Die Toyota Relax Garantie gilt für Toyota Fahrzeuge nach jeder Inspektion bei einem Toyota Partner bis zu einem Fahrzeugalter von 15 Jahren oder einer Laufleistung von 250.000 km.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Der Stromer bietet ein Stückchen mehr
Sowohl in der Gesamtlänge als auch im Radstand fällt der elektrische Toyota C-HR+ etwas größer aus

Bequeme Sitze mit Extras
In der höchsten Ausstattungsstufe bietet ein elektrisch einstellbarer Fahrersitz mit Memory-Funktion zusätzlichen Komfort

HIER SCHLÄGT DAS HERZ **DER ELEKTRO-PALETTE**

DAS BIETET DER NEUE TOYOTA C-HR+ IM ALLTAG

Mit drei Leistungsstufen und zwei Batterieoptionen sichert der Toyota C-HR+ eindrucksvolle Reichweiten – kombiniert mit einer exzellenten Serienausstattung.

Sehr bewusst und konsequent verfolgt Toyota seine Multi-Path-Strategie. So setzen die Japaner nicht nur als Hybridpionier Zeichen, sondern gelten auch als Vorreiter der rein batterielektrischen Antriebe. Mitte dieses Jahres wird Toyota bereits zehn vollelektrische Modelle anbieten – ergänzt von der eindrucksvollen Toyota Batteriegarantie².

Sehr effizient und reichweitenstark zeigt sich der Toyota C-HR+ im harten Alltag

Allein der neue Toyota C-HR+ spannt dabei Vielfalt auf. Zwei Batteriegrößen stehen zur Wahl: Sie bieten bis zu 607 Kilometer Reichweite, dazu gibt es drei Antriebe bis zu 343 PS plus drei daran gekoppelte Ausstattungen. Exzellent fällt zudem die Serienausstattung aus, zu der Features wie eine Wärmepumpe oder die Batterievorkonditionierung zählen.

Offen und einladend gibt sich das Cockpit des Toyota C-HR+
Herzstück zur Kontrolle und Bedienung ist das volldigitale 14-Zoll-Display, das in zentraler Position der Armaturentafel sitzt und für Fahrer wie Beifahrer einfach zu bedienen ist

Stromverbrauch Toyota C-HR+ Elektromotor, Frontantrieb, 57,7-kWh-Batterie, 123 kW (167 PS), kombiniert: 13,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO_2-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 458 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 658 km. • Stromverbrauch Toyota C-HR+ Elektromotor, Frontantrieb 77-kWh-Batterie, 165 kW (224 PS), kombiniert: 13,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO_2-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 607 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 836 km. • Stromverbrauch Toyota C-HR+, Elektromotor, Allradantrieb, 252 kW (343 PS), 77-kWh-Batterie, kombiniert: 15-15,7 kWh/100 km. CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km. CO_2-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 501 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 645-653 km. • ²Toyota Batteriegarantie: Toyota 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. Voraussetzung dafür ist die regelmäßige Inspektion gemäß Herstellervorgaben inklusive eines erfolgreichen EV-Batterie-Checks.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DER NEUE ELEKTRISCHE

TOYOTA C-HR+

BIS ZU **607** KM[1] PURE BEGEISTERUNG

Sichern Sie sich jetzt die 0 % Finanzierung* für viele vollelektrische Modelle und profitieren Sie von bis zu 10 Jahren Batteriegarantie[2].

MIT BIS ZU **10** JAHREN **TOYOTA BATTERIE GARANTIE**[2]

[1]Energieverbrauch Toyota C-HR+ Teamplayer Elektromotor 165 kW (224 PS), Batterie 77 kWh, Automatik; kombiniert: 13.4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-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.**

[2]Toyota 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.

AUTOMOBILE AFTERSALES AWARD 2026

AUTOMOTIVE AFTERSALES AWARD

Stimmen Sie jetzt ab, küren Sie die **Service-Champions des Jahres** und gewinnen Sie attraktive Preise!

AUTO BILD VDIK

Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. vertritt die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland

WANN HABEN SIE Ihrem Wagen das letzte Mal in einer Markenwerkstatt einen Service gegönnt? Und waren Sie danach wirklich zufrieden? Der Markt für den sogenannten Branded Aftersales – also den Service beim Vertragshändler – steht massiv unter Druck. Laut aktuellem DAT-Report ist die Loyalität zur Markenwerkstatt auf nur noch 47 Prozent gesunken. Die Gründe sind vielfältig: Steigende Kosten führen dazu, dass viele Kunden nur noch das Nötigste machen lassen. Gleichzeitig kämpfen die Betriebe mit Bürokratie, Fachkräftemangel und dem Umbruch durch Elektromobilität.

Doch wer meistert die Krise am besten? Um das herauszufinden, verleiht der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) erstmals den Automotive

HOTSPOT FÜR DIE AUTOMOTIVE SERVICE INDUSTRY

automechanika FRANKFURT

Sie ist der Welttreffpunkt der Automotive-Service-Branche. Vom 8. bis 12. September 2026 wird Frankfurt zum Epizentrum für Werkstatttechnik und Innovationen. Hier treffen sich Profis, Tüftler und die Gewinner des AAA 2026. **TERMIN: 8. bis 12. September 2026**, Messe Frankfurt.

Die Automechanika in Frankfurt ist ein beliebter Treffpunkt für Industrie, Werkstatt und Handel

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Aftersales Award (AAA) gemeinsam mit AUTO BILD. Dabei zählen nicht nur Pflichterfüllung, sondern Innovation und Kundenorientierung.

Auch Sie sind gefragt: Mit Ihrer Stimme entscheiden Sie, wer den Preis gewinnt und im Werkstattalltag wirklich überzeugt.

DAS KÖNNEN SIE GEWINNEN

Einen Satz Vredestein-Reifen & VIP-Karten für die Automechanika Frankfurt 2026

1x Satz VREDESTEIN ULTRAC+ Reifen

VREDESTEIN ULTRAC+ bietet erstklassige Langlebigkeit mit hohem Fahrkomfort für ein dauerhaftes sicheres Fahrerlebnis.

5x VIP-Karten für die Automechanika Frankfurt 2026

Beim Besuch der Automechanika Frankfurt 2026 genießen Sie exklusive Services in der VIP-Lounge des Messe Frankfurt Business Clubs.

STIMMEN SIE IN DIESEN SECHS KATEGORIEN AB

1. Werkstatt- und Servicekonzepte:
Wer bietet faire Garantiebedingungen und Top-Komfort?

2. Newcomer-Kategorie:
Welche neue Marke hat in Rekordzeit ein Top-Servicenetz aufgebaut?

3. Batterie- und Hochvolt-Services:
Wer repariert E-Auto-Akkus clever, statt sie teuer zu tauschen?

4. Wartungs- und Reparaturlösungen:
Wo stimmen Ersatzteilversorgung und Diagnose-Tempo?

5. Digitale Aftersales-Services:
Wer macht die Terminbuchung per App zum Kinderspiel?

6. Innovative Kundenbindung:
Wer hat die besten Ideen für treue Kunden und ältere Modelle?

So können Sie mitmachen!

Abstimmen können Sie bis zum **28. Juni 2026** unter: **www.autobild.de/automotive-aftersales-award**
Oder scannen Sie einfach den QR-Code unten. Dort finden Sie auch die Teilnahmebedingungen.

DIE MARKEN IN KATEGORIE 2:

NEWCOMER:
BYD, Leapmotor, MG Motor, Nio und Xpeng treten als Newcomer in der zweiten Kategorie an und zeigen, wie frische Marken mit innovativen Konzepten den Service neu denken und den Markt beleben.

FOTOS: AUTO BILD, MESSE FRANKFURT EXHIBITION GMBH / JOCHEN GÜNTHER

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

ABARTH

Abarth 500, Benzin/Euro 6, 135 PS/99 kW, 116.500 km, EZ 09/15, Manuell, Klimaanlage, Müdigkeitswarner, Nebelscheinwerfer, ABS, Sportsitze, **9.980 €**, Tel.: 07371934455 . ID: GW20PED4CBWDN ★ H

Abarth 595 Competizione 595C, Benzin/Euro 6d-TEMP, 179 PS/132 kW, 60.000 km, EZ 01/19, Handschaltung, Navigationssystem, Klimaanlage, Schiebedach, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **17.900 €**, Tel.: 0613464242. ID: GW20GG4LK3U6I ★ H

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Stelvio Lusso Ti Q4, Diesel/Euro 6, 209 PS/154 kW, 67.493 km, EZ 09/20, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Schiebedach, Sitzheizung, Anhängerkupplung, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **26.899 €**, Tel.: 03066509000. ID: GW20EBLKWCEXM ★ H

AUDI

Audi A4 Avant 40 TDIS line, Diesel/Euro 6, 204 PS/150 kW, 10.401 km, EZ 06/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Schiebedach, Sitzheizung, Partikelfilter, **35.215 €**, Tel.: 08281990090. ID: GW204OXIRWTHK

Audi Q3 line 35 TFSI, Benzin, 150 PS/110 kW, 10.110 km, EZ 06/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **40.747 €**, Tel.: 05468920188. ID: GW20LM7DVDXAN ★ H

BMW

BMW X3 xDrive 20d, Diesel/Euro 5, 184 PS/135 kW, 194.000 km, EZ 03/13, Automatik, Navigationssystem, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, Anhängerkupplung, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **10.500 €**, Tel.: 02871260155. ID: GW20SB86EX9KT ★ H

BMW X3, Diesel/Euro 6d, 340 PS/250 kW, 77.147 km, EZ 03/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **50.950 €**, Tel.: 028679097912. ID: GW200Y62AH9US ★ H

CITROËN

Citroën C1 Feel 1.0, Benzin/Euro 6, 69 PS/51 kW, 56.450 km, EZ 07/15, Handschaltung, Garantie, Partikelfilter, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **7.190 €**, Tel.: 020331816049. ID: GW20804STU121 ★ H

Citroën DS3, Benzin/Euro 6d, 101 PS/74 kW, 34.049 km, EZ 06/22, Handschaltung, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, **16.900 €**, Tel.: 053659600. ID: GW20C0B7W7 PSQ ★ H

CUPRA

Cupra Leon LEON, Benzin/Euro 6d-TEMP, 150 PS/110 kW, 11.560 km, EZ 09/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, **28.890 €**, Tel.: 03524332283. ID: GW201098SWBEI ★ H

FIAT

Fiat 500, Benzin/Euro 5, 69 PS/51 kW, 94.000 km, EZ 10/08, Handschaltung, Garantie, **4.980 €**, Tel.: 03092401166. ID: GW20BNQ6YNCAT ★ H

Fiat Tipo, Benzin/Euro 6, 120 PS/88 kW, 88.863 km, EZ 12/16, Handschaltung, Garantie, Tempomat, Klimaanlage, Scheckheftgepflegt, **10.990 €**, Tel.: 0522134740. ID: GW20M7DT1KMI0 ★ H

FORD

Ford Fiesta, Benzin/Euro 6d, 75 PS/55 kW, 15.000 km, EZ 02/21, Handschaltung, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Partikelfilter, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **12.984 €**, Tel.: 0049(0)202310110. ID: GW204FCKM4VLK ★ H

AUTO BILD SPORTSCARS
JEDEN MONAT NEU IM HANDEL!

BRANCHENNEWS

EVENT

Line-up Sommerfestival Autostadt 2026

- 29 Konzerte auf zwei Bühnen vom 3. Juli bis 16. August
- Internationale Superstars wie OneRepublic, Robin Schulz, Rita Ora, Calum Scott, Zucchero, Safri Duo, Leony, Milow, Joss Stone, Amy Macdonald, Peter Heppner & Band - Special Guest Marcus Meyn live in Wolfsburg
- 45 Tage voller Musik, Emotionen und unvergesslicher Sommermomente

Mit einem spektakulären Line-up wird die Autostadt vom 3. Juli bis 16. August erneut zum Open-Air-Festival voller Musik, Lebensfreude und Gänsehautmomenten. Auf zwei Bühnen treten 29 hochkarätige Acts auf, darunter internationale Stars wie OneRepublic, Robin Schulz, Rita Ora und Calum Scott. Publikumslieblinge wie Milow, Amy Macdonald und Gregor Meyle sind ebenso dabei wie die italienischen Ikonen Zucchero und Jovanotti sowie prägende Stimmen der deutschen Popgeschichte: Peter Heppner und Marcus Meyn von Camouflage. Für frische Impulse sorgen Acts wie Paula Carolina, Paula Dalla Corte, Isaak und ClockClock.

Edith Gerhardt, Vorsitzende der Geschäftsführung der Autostadt: „Die Autostadt bringt Menschen zusammen und schafft Erlebnisse, die in Erinnerung bleiben – genau das prägt auch unser Sommerfestival. Mit einem hochkarätigen Musikprogramm und Angeboten für die ganze Familie verwandeln wir unseren Park 2026 für mehrere Wochen in eine Open-Air-Bühne. Das Autostadt-Team und ich freuen uns auf besondere Sommermomente – gemeinsam mit unseren Besucherinnen und Besuchern in der Autostadt."

Line-up für das große Sommerfestival steht fest:
Freitag, 3. Juli – Rita Ora
Sonntag, 5. Juli – Jovanotti
Mittwoch, 8. Juli – Miles Electric Band
Freitag, 10. Juli – Safri Duo
Samstag, 11. Juli – Bausa
Sonntag, 12. Juli – Peter Heppner Band feat. Marcus Meyn
Dienstag, 14. Juli – Laith Al-Deen
Mittwoch, 15. Juli – Dominique Fils-Aimé
Donnerstag, 16. Juli – OneRepublic
Freitag, 17. Juli – Bruckner
Samstag, 18. Juli – Zucchero
Sonntag, 19. Juli – Asaf Avidan
Dienstag, 21. Juli – Ledisi
Donnerstag, 23. Juli – Isaak
Freitag, 24. Juli – Joss Stone
Samstag, 25. Juli – Ryan McMullan
Donnerstag, 30. Juli – Paula Dalla Corte
Freitag, 31. Juli – Ida Nielsen & The Funkbots
Samstag, 1. August – Gregor Meyle
Sonntag, 2. August – Sons of the East
Mittwoch, 5. August – Milow
Donnerstag, 6. August – Kai Strauss
Freitag, 7. August – Robin Schulz
Samstag, 8. August – ClockClock
Sonntag, 9. August – Paula Carolina
Donnerstag, 13. August – Leony
Freitag, 14. August – Natasha Bedingfield
Samstag, 15. August – Amy Macdonald
Sonntag, 16. August – Calum Scott

Weitere Informationen und Tickets im Vorverkauf finden Sie unter

www.autostadt.de/sommer

★ Händleranzeigen sind mit H gekennzeichnet ★

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

AUTO BILD Markt
Zeitschriften-Anzeigen
0 9122 - 9 82 01-0
info@bm-marketing.net

FORD

Ford Focus, Benzin/Euro 6d, 155 PS/114 kW, 12.660 km, EZ 06/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **26.900 €**, Tel.: 0812193440. ID: GW20WQJS4GSAB ★ H

Ford Mustang Mach-E Premium AWD, Elektro, 351 PS/258 kW, 43.000 km, EZ 12/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **32.900 €**, Tel.: 0620129500. ID: GW20LJ24ECDUM ★ H

HONDA

Honda CR-V 2.0 Hybrid 2WD Sport, Hybrid/Euro 6d, 145 PS/107 kW, 50.026 km, EZ 03/21, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikelfilter, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **28.480 €**, Tel.: 03361301076. ID: GW20G1080KSBL ★ H

Honda Civic 1.8 Automatik Elegance, Benzin/Euro 6, 141 PS/104 kW, 154.772 km, EZ 09/16, Automatik, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, Berganfahrassistent, **28.480 €**, Tel.: 021731094545. ID: GW20ASYWSF6N2 ★ H

KIA

Kia ceed Vision Aut, Hybrid/Euro 6d, 105 PS/77 kW, 30.454 km, EZ 02/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, **20.700 €**, Tel.: 05222989606. ID: GW201L2M3KNFH ★ H

Kia Stonic, Benzin/Euro 6d-TEMP, 101 PS/74 kW, 18.100 km, EZ 09/20, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, **15.490 €**, Tel.: 03420236380. ID: GW20VFSK08LUT ★ H

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz C 200C -Klasse C 200T Edition, Benzin, 184 PS/135 kW, 65.200 km, EZ 06/20, Automatik, Garantie, **23.990 €**, Tel.: 017631784075. ID: GW20NNL013SKZ ★ H

Mercedes-Benz E 300 Coupe, Benzin/Euro 6d, 258 PS/190 kW, 91.150 km, EZ 03/20, Automatik, MWST ausweisbar, **30.490 €**, Tel.: 053137953373. ID: GW20AMSRD4GQT ★ H

Mercedes-Benz CLA 200 AMG, Benzin/Euro 6, 163 PS/120 kW, 19.400 km, EZ 08/23, Automatik, Garantie, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Schiebedach, Sitzheizung, Partikelfilter, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **36.990 €**, Tel.: 0677260000. ID: GW20H6NT88LS3 ★ H

OPEL

Opel Mokka Enjoy, Benzin/Euro 6d, 131 PS/96 kW, 15.333 km, EZ 04/23, Handschaltung, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **18.480 €**, Tel.: 02594783120. ID: GW20M9VBOY6ON ★ H

Opel Zafira, Benzin/Euro 6, 140 PS/103 kW, 74.517 km, EZ 09/17, Handschaltung, Garantie, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, **13.850 €**, Tel.: 03929143114. ID: GW20QBI687K10 ★ H

PEUGEOT

Peugeot 2008 Active, Elektro, 136 PS/100 kW, 28.600 km, EZ 12/20, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **14.290 €**, Tel.: 09119540872. ID: GW2013NZ3Z7ZL ★ H

Peugeot 208 82 VTI Active, Benzin/Euro 5, 82 PS/60 kW, 98.000 km, EZ 01/13, Handschaltung, Garantie, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Partikelfilter, Scheckheftgepflegt, **4.990 €**, Tel.: 037263060. ID: GW20CV60QNIYR ★ H

JEDEN MONAT NEU IM HANDEL!
Auto Bild reisemobil

RENAULT

Renault Captur 1.3 TCe, Benzin/Euro 6, 131 PS/96 kW, 81.200 km, EZ 11/20, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **15.500 €**, Tel.: 07031734589O. ID: GW20XNPLI1UYE ★ H

SEAT

Seat Leon 2.0 TDI DSG, Diesel/Euro 6d, 150 PS/110 kW, 19.566 km, EZ 05/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **26.360 €**, Tel.: 092319739610. ID: GW20ICJIVO4F4 ★ H

SKODA

Skoda Octavia Combi DSG, Benzin/Euro 6, 150 PS/110 kW, 58.272 km, EZ 09/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikelfilter, Anhängerkupplung, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **25.330 €**, Tel.: 080632334005. ID: GW20JEOSMAPWH ★ H

TOYOTA

Toyota Prius Hybrid, Hybrid/Euro 6d-TEMP, 223 PS/164 kW, 24.066 km, EZ 08/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **39.990 €**, Tel.: 0702262454. ID: GW20MT16V9493 ★ H

VOLKSWAGEN

VW 1.5 Life, Benzin/Euro 6d, 131 PS/96 kW, 51.832 km, EZ 01/22, Automatik, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **19.980 €**, Tel.: 042869260. ID: GW2056F7P93ZJ ★ H

VW Golf, Benzin/Euro 5, 122 PS/90 kW, 79.000 km, EZ 04/10, Automatik, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **10.590 €**, Tel.: 022896160521. ID: GW20AMAMJPVJZ ★ H

VW ID.3 PRO AUTOMATIK, Elektro, 204 PS/150 kW, 24.400 km, EZ 05/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **34.200 €**, Tel.: 0(0541)9711330. ID: GW206ELL8JLFU★ H

JEDEN MONAT NEU IM HANDEL!
Auto Bild klassik

NUTZFAHRZEUGE

Über 2000 Transporter ständig auf Lager. Kostenlose Lieferung deutschlandweit. Ford Transit Kasten, Kombi, Pritsche, Bus und Ranger in allen Varianten als Tageszulassung und Neuwagen. Sofort verfügbar schon ab 14.975,- € zzgl. Mwst. Tel.: 06032/ 8004015, Europas größter Transporter Discounter. www.ford-koegler.de

★ Händleranzeigen sind mit H gekennzeichnet ★

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

MIT ALLEN WASSERN GEWASCHEN

Autoshampoos mit Keramik-Effekt sollen den Lack beim Waschen gleich mitversiegeln. Doch was taugen sie wirklich? Das klärt der Test von AUTO BILD

SHAMPOOS SIND DER HIT – und das gilt nicht nur beim Haarewaschen, sondern auch bei der Autopflege. Tatsächlich gehören Autoshampoos zu den meistverkauften Artikeln vieler Pflegemittelhersteller – und das, obwohl die private Wäsche in den meisten Kommunen verboten ist. Doch auch auf Waschplätzen zählen sie zu den wichtigsten Utensilien: Sie sollen nicht nur Schmutz anlösen, sondern auch für ausreichend Gleiteffekt sorgen, um Mikrokratzer zu vermeiden.

Relativ neu auf dem Markt sind Keramik-Shampoos. Sie sollen den Lack nicht nur reinigen, sondern ihn auch gleich versiegeln – ähnlich wie eine Keramikversiegelung. Doch funktioniert das wirklich? AUTO BILD hat den Test gemacht und sich acht Keramik-Shampoos angeguckt.

▲ Wir haben acht Keramik-Shampoos getestet – und nicht jedes versiegelt wirklich so, wie es verspricht

Die wichtigsten Erkenntnisse gleich vorweg: Einen echten Ausfall, etwa durch starkes Angreifen von Lack, Gummi- oder Kunststoffteilen, gab es in unserem Test nicht. Auch die Reinigungsleistung lag durchweg auf einem zufriedenstellenden Niveau. Erst bei der Prüfung der Versiegelungsleistung merkten wir recht schnell, dass nicht alle Hersteller halten, was sie versprechen.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Baut sich der Schaum schnell ab, ist das ein Hinweis auf Siloxane im Shampoo, die für die Versiegelungswirkung da sind

Zwischen dem Produkt von Armor All (links) und einem Benchmark-Produkt liegen kaum Unterschiede …

FOTOS: SVEINN BALDVINSSON (4)

Zwei sehr gute Versiegelungsleistungen bieten unsere beiden Testsieger: Das Sonax Xtreme Ceramic Active Shampoo und das Koch Chemie Ceramic Effect Shampoo bilden gute Versiegelungsfilme auf dem Lack, die sich selbst nach drei Waschanlagen-Durchfahrten fast unbeeindruckt zeigen. Die Reinigungsleistung ist beim Shampoo von Koch Chemie etwas besser, dafür ist Sonax schonender zu Kunststoff- und Gummiteilen, wenn man (entgegen der Herstellerangaben) das Auto nach der Wäsche nicht richtig abgespült hat. Für beide gilt: Gesamtnote 1,4 mit dem Urteil „sehr gut“.

Zudem sind sowohl Koch Chemie als auch Sonax mit 15 Cent pro Liter angemischter Waschlösung recht günstig – und werden somit zusätzlich auch noch Preis-Leistungs-Sieger.

Eine ebenfalls gute Versiegelungsleistung bietet das Produkt von Armor All: Der versprochene Abperleffekt ist nach der Wäsche deutlich sichtbar. Nach drei Durchläufen in der Waschanlage nimmt er zwar leicht ab, bleibt aber auf hohem Niveau. Die Reinigungsleistung ohne mechanische Unterstützung fällt etwas schwächer aus, mit Einsatz des Hochdruckreinigers zeigt sich jedoch ein >>

▲ … beim Shampoo von Ivality (rechts) hingegen ist die Versiegelungsleistung nahezu nicht gegeben

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

1

2

3

1 Die richtige Mischung macht's: Im ersten Schritt werden die Shampoos nach Herstellerangaben verdünnt

2 Mit der angemischten Waschlösung wird eine Motorhaubenhälfte gewaschen

3 Nach drei Waschanlagendurchfahrten wird die Versiegelungsleistung geprüft

4 Die Reinigungsleistung des Shampoos wird an einem Mercedes mit Testschmutz getestet

SO HABEN WIR GETESTET

Den Autoshampoo-Test hat AUTO BILD zusammen mit dem Hersteller Sonax durchgeführt. Im ersten Schritt wurde ein Blick auf die Verpackung der einzelnen Keramik-Shampoos geworfen: Wie gut lassen sich die Anleitung und die Sicherheitswarnungen lesen?

Dann folgte das Anmischen: Dabei wurde bewertet, wie gut sich die Shampoos mit den mitgelieferten Utensilien dosieren lassen.

Danach ging es ans Eingemachte: Als Testwagen diente ein schwarzer Skoda Octavia, dessen Motorhaube in drei Felder aufgeteilt wurde. Das mittlere Feld blieb unbehandelt, eine Seite wurde mit einem Benchmark-Produkt gewaschen, die andere mit dem jeweiligen Testprodukt. Anschließend wurde gründlich abgespült und der initiale Abperleffekt bewertet. Nach drei Waschdurchgängen in einer Waschanlage wurde bewertet, wie viel Versiegelungseffekt erhalten blieb.

Für die Reinigungsleistung kam ein weißer Mercedes CLA zum Einsatz, der mit Testschmutz versehen wurde. Hier wurde geschaut, wie gut die Shampoos den Schmutz mit und ohne mechanische Hilfe anlösen. Zum Schluss wurden noch die Materialverträglichkeiten auf Lack, Gummi- und Kunststoffbauteilen getestet sowie der Geruch bewertet.

DIE 8 PRODUKTE IM ÜBERBLICK

Hersteller		CERAMIC EFFECT SHAMPOO Koch Chemie	XTREME CERAMIC ACTIVE SHAMPOO Sonax	ULTRA SHIELD CAR WASH Armor All	CERAMIC GWASH W3 Gtechniq	HYBRID CERAMIC WASH & WAX Meguiar's
		Auto Bild TESTSIEGER PREIS-LEISTUNGS-SIEGER	Auto Bild TESTSIEGER PREIS-LEISTUNGS-SIEGER			
Preis		29,99 Euro	14,99 Euro	12,95 Euro	48,95 Euro	27,91 Euro
Inhalt		1000 ml	500 ml	500 ml	500 ml	1420 ml
Geruch		Beere-Mandel	exotische Frucht	Zitrus	Zitrus	Melone
Mischungsverhältnis		1:200	1:200	1:166,6	1:500	1:68
Testergebnisse						
Shampooleistung	40 %	1,1	1,1	1,4	2,5	2,8
Reinigungsleistung	30 %	1,3	1,8	2,7	2,3	1,7
Handhabung	20 %	1,5	1,3	2,3	2,2	2,0
Materialverträglichkeit	10 %	2,1	1,2	1,2	1,2	1,2
Testergebnis	100 %	1,4	1,4	1,8	2,1	2,2
Urteil		sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut
PLATZIERUNG		PLATZ 1	PLATZ 1	PLATZ 3	PLATZ 4	PLATZ 5
FAZIT		Das Keramik-Shampoo von Koch Chemie überzeugt bei der Anwendung in ganzer Hinsicht: Die Versiegelung wirkt gut und bleibt auch nach einigen Wäschen stabil. Einziger Wermutstropfen: leichte Rückstände auf Kunststoff und Gummi.	Das Sonax Xtreme Ceramic Active Shampoo leistet sich keine Schwächen: Die Versiegelung ist gut und bleibt ebenfalls nach einigen Wäschen stabil. Die Reinigungsleistung ist minimal schwächer, aber immer noch auf einem hohen Niveau.	Der versprochene Abperleffekt ist nach der Wäsche mit dem Ultra Shield Car Wash deutlich sichtbar. Nach drei Durchläufen in der Waschanlage nimmt er zwar leicht ab, bleibt aber auf hohem Niveau.	Das Gtechniq Ceramic GWash W3 zeigt einen guten Abperleffekt, der auch nach den Waschanlagendurchgängen nur leicht nachlässt. Die Reinigungsleistung ist ebenfalls gut. Das teuerste Shampoo im Test.	Ebenfalls eine gute Versiegelungsleistung bietet das Meguiar's Hybrid Ceramic Wash & Wax. Nach dem Waschen ist ein deutliches Abperlen und Aufreißen des Wasserfilms erkennbar, wobei diese Leistung nach drei Waschdurchgängen nachlässt.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

5 Auf einem Kunststoffbauteil wird getestet, ob das Shampoo das Material angreift

6 Gleiches gilt für den Lack: Auch hier wird die Verträglichkeit überprüft

7 Auch ein Geruchstest steht an: 14 Testpersonen haben an anonymisierten Proben gerochen und Noten vergeben

8 Am Ende die Diskussion mit den Experten: Sind alle Warnhinweise sichtbar?

CERAMIC SHAMPOO WASH & SEAL SIO2 SHAMPOO Ferdotec	CERAMIC SHAMPOO Nigrin	PREMIUM CERAMIC CAR SHAMPOO Ivality
14,99 Euro	13,99 Euro	13,95 Euro
750 ml	500 ml	500 ml
Reinigungsmittel	exotische Frucht	Kirsche
1:500	1:200	1:200
4,5	4,1	4,3
1,7	2,3	2,4
2,0	1,7	1,5
1,2	1,6	1,6
2,7	2,8	2,9
befriedigend	befriedigend	befriedigend
PLATZ 6	PLATZ 7	PLATZ 8
Leider hält das Ferdotec nicht, was es durch die SiO_2-Komponente verspricht: Hier läuft das Wasser eher ab, als dass es abperlt. Die Reinigungsleistung des Shampoos kann uns hingegen sehr überzeugen.	Das Nigrin Ceramic Shampoo überzeugte mit einem angenehmen Geruch, die Reinigungsleistung konnte sich sehen lassen. Nicht aber die Versiegelungsleistung des Shampoos: Der versprochene Abperleffekt tritt nicht ein.	Das Premium Ceramic Car Shampoo von Ivality zeigt schon direkt nach dem Waschen keinen Abperleffekt. Hier läuft das Wasser eher ab, und auch dieser Effekt nimmt nach den drei Waschen deutlich ab. Die Waschleistung ist allerdings als gut zu bezeichnen.

>> zufriedenstellendes Ergebnis. Am Ende steht die Note 1,8 („gut“).

Das teuerste Produkt im Test kann ebenfalls mit einer starken Versiegelungsleistung punkten: Das Gtechniq Ceramic GWash W3 zeigt einen guten Abperleffekt, der auch nach den Waschanlagendurchgängen nur leicht nachlässt. Die Reinigungsleistung ist ebenfalls gut, Schwächen leistet sich das Shampoo nicht und erhält somit die Note 2,1 („gut“).

Dass die Versiegelung nicht überall funktioniert, zeigt das Schlusslicht im Test: Beim Premium Ceramic Car Shampoo von Ivality lässt sich bereits nach der Wäsche kein nennenswerter Abperleffekt nachweisen. Statt Tropfenbildung läuft das Wasser eher flächig ab – und dieser Effekt verschlechtert sich nach den Waschanlagendurchgängen weiter. Die Reinigungsleistung ist hingegen ordentlich: Vor allem mit dem Hochdruckreiniger zeigt sich ein gutes Ergebnis. Am Ende steht somit die Note 2,9 („befriedigend“) – trotz fehlender Versiegelungswirkung.

Ein ähnliches Phänomen können wir bei den Produkten von Nigrin und Ferdotec entdecken: Sie reinigen den Lack zwar gut, doch die versprochene Versiegelungsleistung mit Abperleffekt bleibt aus: Schon nach der Wäsche sieht man das Wasser eher ablaufen als abperlen.

Wie die einzelnen Shampoos in unserem Test abgeschnitten haben, erfahren Sie in unserer Testtabelle. ⛔

DIESER TEST

wurde unterstützt von Sonax. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter go2.as/unabhaengigkeit.

FAZIT
LARS GOLLY

Nicht alle Hersteller halten ihre Versprechen: Von acht Shampoos zeigen nur fünf einen echten Versiegelungseffekt nach dem Waschen. Unsere Empfehlungen: die Shampoos von Koch Chemie und Sonax. Sie versiegeln und sind günstig.

FOTOS: SVENN BALDVINSSON (16)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Auto Bild Club

DAS VORTEILSPORTAL EXKLUSIV FÜR AUTO BILD-ABONNENTEN

Das Vorteilsportal steht für hochwertige, ausgewählte Mehrwerte und einen persönlichen Draht zur Redaktion

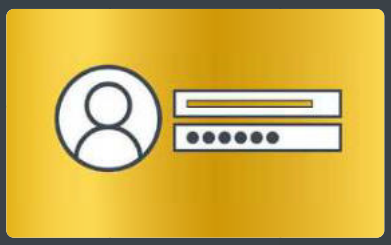
WAS IST DER AUTO BILD CLUB?

Das Vorteilsportal steht für hochwertige, ausgewählte Mehrwerte und einen persönlichen Draht zur Redaktion. Als AUTO BILD CLUB-Mitglied können Sie regelmäßig Fragen zu aktuellen Themen stellen und sich diese im **VIP-Talk** von der Chefredaktion beantworten lassen. Sie treffen unsere Experten bei einem **Redaktionsbesuch** und können zu Ihrer persönlichen Blattkritik ausholen. Außerdem erhalten Sie einen exklusiven Wissensvorsprung durch den Zugriff auf die **ePaper**. Lesen Sie die aktuellen ePaper von AUTO BILD, und erhalten Sie als AUTO BILD-Abonnent Zugriff auf alle ePaper der AUTO BILD-Familie.
Neben der großen Auswahl an informativen Formaten gibt es auch jede Menge Unterhaltung, zum Beispiel mit unserem **Rätselangebot**. Außerdem warten regelmäßig attraktive **Gewinnspiele, Events** und **Rabatte** auf Sie.
Mit dem AUTO BILD-Abo bekommen Sie vollen Zugriff auf das Vorteilsportal AUTO BILD CLUB, die ePaper von AUTO BILD, AUTO BILD KLASSIK, AUTO BILD REISEMOBIL, AUTO BILD SPORTSCARS und die gedruckte AUTO BILD.

SO KOMMEN SIE IN DEN AUTO BILD CLUB:

1. GANZ EINFACH REGISTRIEREN

Zur Registrierung geben Sie nur Ihren Namen und Ihre E-Mail-Adresse ein und erstellen ein Passwort.



2. IHRE KUNDENNUMMER BEREITLEGEN

Geben Sie bei der erstmaligen Nutzung des ePapers oder eines Service im Portal Ihre zehnstellige Kundennummer an. Als Print-Abonnent finden Sie diese auf dem Cover des Magazins. Einfach kostenlos mit Ihrer Abonnummer unter **autobild.de/club** registrieren.

3. ALLE CLUB-VORTEILE NUTZEN

Für die Dauer Ihres AUTO BILD-Abos können Sie alle Vorteile nutzen. Viel Spaß! Einfach kostenlos mit Ihrer Abonnummer unter **autobild.de/club** registrieren. Oder diesen QR-Code scannen.

Noch kein Abo? Jetzt abschließen und Prämie sichern unter: autobild.de/abo

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

GEWINNSPIEL

Gewinnen Sie einen Kurzurlaub im Europa-Park

Ein spektakuläres Highlight ist die Achterbahn „Voltron“ im Themenbereich „Kroatien“

Exklusiv im **AUTO BILD CLUB** verlosen wir zwei Pakete mit zwei Übernachtungen für vier Personen im Vier-Sterne-Hotel

SPEKTAKULÄRE UND FAMILIENFREUNDLICHE Attraktionen, beeindruckende Shows und abwechslungsreiche Gastronomie – im Europa-Park kommt die ganze Familie auf ihre Kosten. Unter allen VIPs verlosen wir zwei Pakete mit zwei Übernachtungen für vier im Wert von jeweils 1250 Euro.

Der Europa-Park liegt zwischen Straßburg und Freiburg in Rust. Mit über sechs Millionen Besuchern ist er der meistbesuchte Freizeitpark in Deutschland. Neben 100 Fahrgeschäften bietet der Park eine Mischung aus Shows, Themenbereichen und Parkanlagen. Ein Highlight ist die actiongeladene Achterbahn „Voltron Nevera powered by Rimac“. Der innovative Coaster ist Teil des Themenbereichs „Kroatien“.

Nehmen Sie noch bis zum 5. Juli teil und beantworten unter **autobild.de/club-park26** die Gewinnspielfrage. Das Wochenende im Vier-Sterne-Hotel in einem Vier-Bett-Zimmer ist inklusive Frühstück und Eintritt in den Park.

Nervenkitzel und eine Abkühlung für die ganze Familie verspricht der „Atlantica SuperSplash“

Stuttgart erleben zum Vorteilspreis

Sichern Sie sich als **VIP** den exklusiven Rabatt für das Mercure Hotel Stuttgart Zuffenhausen

EIN KURZTRIP ins Schwabenland gefällig? Stuttgart, die Landeshauptstadt von Baden-Württemberg, bietet Ihnen einzigartige Architektur, bezaubernde Gärten und viel Natur. AUTO BILD und Animod haben für Sie diesen Deal: ein bis drei Nächte im Doppelzimmer im Mercure Hotel Stuttgart Zuffenhausen – inklusive Frühstück und Parken – für nur 38,33 Euro statt 68,45 Euro pro Person. Das sind satte 44 Prozent Rabatt!

Das Hotel beeindruckt durch sein industrielles Design, das in jedem Winkel zu spüren ist. Und die Lage? Einfach unschlagbar! Nur zehn Minuten Fußweg trennen Sie von einer der spannendsten Attraktionen Stuttgarts: dem Porsche Museum. Und das Beste: Der Eintritt für zwei Personen ist inklusive.

Sichern Sie sich noch bis zum 5. Juli unter **autobild.de/club-mercure** den Rabatt. Dort finden Sie auch den Link zum Angebot über den Anbieter Animod.

Das Mercure Hotel Stuttgart Zuffenhausen hat die perfekte Lage für einen spannenden Besuch in der schwäbischen Metropole

RABATTAKTION

Im Animod-Rabattangebot enthalten ist auch der Eintritt für zwei Personen in das spektakuläre Porsche Museum

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (4), HERSTELLER

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Als Premium-Kompakter ist der A3 8V gebraucht gefragt. Der g-tron ist in der Modellreihe klar exotisch

D GEBRAUCHT

SPAREN MIT PERFEKTION

Der Audi A3 Sportback g-tron sprach Ästheten und kühle Rechner an. Was kann er gebraucht?

OHNE HYPE RICHTIG GUT PERFORMEN? Der Audi A3 8V Sportback ist als Gasvariante g-tron (ab 2014) exakt so ein Kandidat. Der kompakte Audi möchte mit traditionellen Tugenden glänzen, als sauber konstruierte Premium-Lösung Effizienz ohne Verzicht bieten. Jetzt, wo es ihn gebraucht zu moderaten Kursen gibt und CNG als günstige Alternative zu Benzin und Diesel lockt, könnte der bivalent für den Benzin- und Gasbetrieb ausgelegte g-tron eine kluge Sparoption für Pendler sein.

Im AUTO BILD-Dauertest über 100 000 Kilometer spulte das gleiche Modell bis 2019 den Marathon sensationell gut ohne jeden Fehlerpunkt ab. Unser damaliges Ergebnis: Premium fahren, dynamisch überschaubar, dafür mit geringeren Betriebskosten.

DAS IST ER

Der 8V (Baujahr 2012–2020) ist die dritte Generation der Kompaktklasse aus Ingolstadt und baut als feiner Bruder des Golf 7 auf dem MQB-Baukasten des VW-Konzerns auf. Der Sportback hat fünf Türen, elegante Proportionen und jene sachliche Eleganz, die Audi über die letzten drei Jahrzehnte groß gemacht hat.

Der g-tron unterscheidet sich optisch nicht von seinen Benzin-Brüdern, trägt aber verdeckt zusätzliche CNG-Technik. Im Innenraum wird noch die lange gerühmte Audi-Qualität mit Benchmark-Anspruch geboten. Sauber verarbeitete, wertig anmutende Materialien, gute Ergonomie und eine digitale Cockpit-Architektur sind ab dem 2016er Facelift Kaufanreiz. Das Raumangebot taugt als Erstauto: Vorn geht es luftig zu, hinten reicht der Platz für zwei Erwachsene bis 1,80 Meter Größe aus, der Kofferraum fällt wegen der Gastanks zwar 100 Liter kleiner aus, bleibt aber noch alltagstauglich.

DAS HAT ER

Am Gebrauchtwagenmarkt zeigt der A3 die einst enorme Konfigurationsbreite. Vom funktionalen Basismodell bis zum üppigen

STECKBRIEF

Audi A3 Sportback g-tron Sport

Baujahr
2017
Laufleistung
140 440 km
Preis
12 490 Euro

Unser sehr gepflegter Testwagen vom Bremer Automarkt in Weyhe (Nds.) kostete 2017 rund 42 000 Euro mit Extras. Der Gebrauchtpreis ist der eher geringen Nachfrage nach Gas-Autos geschuldet.

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

1

2

3

4

5

Knisterfreies Cockpit im feinen Audi-Stil. Im Detail enorm wertig gemacht, der MMI-Monitor ist ein- und ausfahrbar

1 Der Bordcomputer kann den Erdgas-Verbrauch separat ausweisen

2 Diese kleine Plakette am Armaturenbrett macht die Antriebstechnik sichtbar

3 Deutlich besser, als es die nackten Datenblattwerte vermuten lassen, ist der Kofferraum nutzbar. Die Auskleidung ist sehr hochwertig

4 Der konzernweit bewährte 1400er EA211-Euro-6-Motor ist bivalent ausgelegt, funktioniert sowohl mit Super als auch mit CNG. Achtung: Bis zum Facelift war der Benzintank noch 50 Liter groß, danach schrumpfte er zugunsten des CNG-Tanks auf neun Liter

5 Sicheres Handling und edle Designnote prägen auch den Gas-A3

Für einen Kompakten fein eingerichtet, bequeme Sitzposition. Echtleder und Massagefunktion einst optional

▲ 13 Jahre nach Markteinführung ist der A3 8V optisch sehr gut gealtert

Kompakt-Luxusmobil ist alles am Markt. Beliebt und preistreibend sind das MMI-Navi mit ausfahrbarem Display, Virtual Cockpit, LED-Lichttechnik, adaptiver Tempomat, Rückfahrkamera sowie hochwertige Innenraumoptionen wie Leder und Alcantara, Bang-&-Olufsen-Sound oder S-line-Pakete.

Beim Fahrwerk reicht die Bandbreite vom komfortorientierten Standard- bis zum straffen Sportfahrwerk. Wichtig beim g-tron: Auf den Zustand der Gasanlage achten, Wartungsnachweise prüfen und die Tankprüfung im Blick behalten – robust, aber ein Mehr an Technik.

SO FÄHRT ER

Wie ein klassischer A3. Und das ist als Kompliment gemeint. Die Lenkung arbeitet präzise, das Fahrwerk balanciert gekonnt zwischen Komfort und Dynamik – solange alle Lager fit sind. Alternativ zum Sechsgang-Getriebe gab es die >>

FOTO: CHRISTOPH BOERRIES

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DIE TYPISCHEN MÄNGEL

1 Panoramadach
Verstopfte Abläufe können zu gravierendem Wassereinbruch und unschönen Feuchtigkeitsschäden führen.

2 Achsen
Die Träger sind oftmals bereits in jüngeren Jahren deutlich korrodiert, langfristig kann dies HU-kritisch werden.

3 Infotainment
Das System kann auf verschiedenste Art und Weise ärgern, von Ausfällen bis zu Verbindungsproblemen.

4 Gasanlage
Wartung und Tankprüfung müssen nachvollziehbar sein. Defekte sind selten, aber oft enorm teuer.

FOTOS: S. HABERLAND, SANDRA BECKEFELDT

Der Audi A3 8V ist in Summe sehr solide. Ungepflegte Exemplare rosten teils an den Kotflügeln

INFOTAINMENT

Klar strukturiert ist das MMI-System mit ausfahrbarem Display und Drehdrücksteller. In der Basis gab es Radio sowie Bluetooth für Telefonie und Streamingfunktionen. Optional erweiterte MMI Navigation Plus das System um Goodies wie Online-Dienste, Sprachsteuerung und eine Touchpad-Eingabe.

Die Software ist nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Apple CarPlay und Android Auto gibt es je nach Konfiguration und Baujahr. Ein Highlight war das zum Facelift eingeführte Virtual Cockpit. Soundtechnisch reicht die Bandbreite vom braven Standard-Lautsprechersystem bis zur 705 Watt starken Bang-&-Olufsen-Anlage mit 5.1-Prozessor und kraftvollem, für diese Fahrzeugklasse sauberem Raumklang.

TECHNISCHE DATEN

	1.4 TFSI g-tron	1.5 TFSI g-tron
Motor	Vierzylinder/vorn quer	Vierzylinder/vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1395 cm³	1498 cm³
Leistung	81 kW (110 PS) bei 4800/min	96 kW (131 PS) bei 5000/min
Drehmoment	200 Nm bei 1500/min	200 Nm bei 1500/min
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h	211 km/h
0-100 km/h	10,8 s	9,4 s
Tank/Kraftstoff	9 l/Super + 14 kg/CNG	50 l/Super + 17,3 kg/CNG
Getriebe/Antrieb	6-Gang man./Vorderrad	7-Gang-DSG/Vorderrad
L/B/H	4313/1785/1427 mm	4313/1785/1426 mm
Kofferraumvolumen	280-1120 l	280-1120 l
Leergewicht/Zuladung	1335/465 kg	1385/495 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	1300/660 kg	1300/690 kg

KOSTEN

Unterhalt	
Testverbrauch	4,1 kg/100 km
CO_2	125 g/km
Inspektion	350-600 Euro
Haftpflicht (16)[1]	698 Euro
Teilkasko (21)[1]	849 Euro
Vollkasko (18)[1]	1234 Euro
Kfz-Steuer (Euro 6)	28 Euro

Ersatzteilpreise[2]	
Lichtmaschine (AT)	700 Euro
Anlasser	750 Euro
Wasserpumpe	600 Euro
Zahnriemen	950 Euro
Nachschalldämpfer	850 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	1300 Euro
Bremsscheiben und -klötze v.	560 Euro
Infotainmentbildschirm	1300 Euro
4 Sommerreifen (Dimension 225/45 R 17 V)	500 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung: Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Schadensfreiheitsklasse 1;
2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

STÄRKEN

Starkes **Dauertest-Ergebnis**

Sehr hochwertige **Innenraumqualität**

Günstiger **Unterhalt**

SCHWÄCHEN

Nüchterne **Basisausstattung**

Nur durchschnittliche **Fahrleistungen**

Gasanlagenwartung nur in **Spezialbetrieben** sinnvoll

>> S-tronic-Automatik. Der 1,4-Liter-TFSI (EA211) in g-tron-Spezifikation leistet nominell überschaubare 110 PS, die durchaus genügen. 2019 folgte als spätes Upgrade für den A3 8V der kräftigere 1.5 TFSI g-tron mit 131 PS (EA211 evo). Die Reichweite im Gasbetrieb liegt je nach Tankgeneration und Fahrprofil grob zwischen 250 und 450 Kilometern, dazu kommt der Benzintank.

Entscheidender sind die Kosten pro Kilometer: CNG ist, regional unterschiedlich, aktuell oft signifikant günstiger als Super, bei zugleich sauberer Verbrennung und niedrigen CO_2-Werten. Wartungsseitig ist der EA211 den meisten Werkstätten bekannt; regelmäßige Inspektionen und Zündkerzenwechsel sind Pflicht, dann zeigt sich der Antrieb meist angenehm unauffällig.

DAS MACHT ÄRGER

Ab Werk gab es zwei Jahre Neuwagenversicherung (optional verlängerbar), drei Jahre Lackgarantie und zwölf Jahre Durchrostungsschutzgarantie.

Beim 8V können defekte Gasdruckregler und Ventile der Gasanlage für Probleme sorgen. Korrodierte Tanks behandelt Audi bei frühen Modellen meist sehr kulant. Die gemäß ECE R-110 genormten Behälter müssen unbeschädigt sein, Ersatz ist extrem teuer und gemäß Druckbehälterverordnung spätestens nach 20 Jahren fällig. Die Doppelkupplung ruckelt teils unangenehm. Knarrende Fahrwerke sind meist durch verschlissene Achslager und Querlenker bedingt.

Das MMI-Infotainment zeigt teils Bugs und Kopplungsprobleme, oft helfen hier aber schon Software-Updates.

FAZIT
LARS JAKUMEIT

Der A3 g-tron ist ein Premium-schnäppchen für Menschen, die mit begrenzter Tankinfrastruktur und Reichweite leben können und sich dafür an Qualität erfreuen wollen.

Auto Scout24
PRÄSENTIERT UNSERE ALTERNATIVEN AUS DEM
Auto Bild MARKT
gebrauchtwagen.autobild.de

Fiat Tipo

- ⊕ Nutzwertiges Konzept
- ⊕ Einfache, recht robuste Technik
- ⊖ Qualitätsschwächen

Hyundai Ioniq

- ⊕ Hybrid oder Vollelektro
- ⊕ Recht günstig
- ⊖ Sehr nüchtern

Toyota Prius

- ⊕ Viel Platz
- ⊕ Robuste Hybridtechnik
- ⊖ Ziemlich teuer

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DODGE RAM 1500 SCHON AB 22 990 EURO

Nur schmale 546 Kilogramm Zuladung, Anhängelast dafür stolze 3,5 Tonnen

DODGE RAM 1500 CREW CAB HEMI 5.7

Motor V8, vorn längs · **Hubraum** 5654 cm³ · **Leistung** 295 kW (390 PS) bei 5600/min · **max. Drehmoment** 548 Nm bei 4000/min · **Antrieb** Allradantrieb/Automatikgetriebe **L/B/H** 5817/2017/1992 mm · **Leergewicht** 2584 kg **Kofferraum** 1526 l · **0–100 km/h** 7,5 s · **Höchstgeschwindigkeit** 170 km/h · **Verbrauch** 17,4 l LPG/100 km **Abgas** CO_2 325 g/km · **Preis** ab 22 990 Euro

Um ein maximal großes Kraftfahrzeug möglichst günstig zu bewegen, ist besonders in US-Car-Kreisen eine sauber verbaute Gasanlage weit verbreitet. Der Dodge RAM 1500 aus 2015 ist mit seinem 5,7 Liter großen Hemi-V8 ein Hubraumsaurier vom alten Schlag, liefert ohne Turbo-Stress entspannte 548 Newtonmeter Drehmoment und schockt durch seine von Importeur AEC verbaute Prins-Autogasanlage mit 100 Liter Brutto-Tankvolumen an der Tankstelle weit weniger als der Superbenzin-Konsum.
Achtung: Am Markt gibt es etliche Fahrzeuge, die gebraucht aus den Staaten importiert wurden. Nicht wenige haben massive Vorschäden und einen Salvage Title. Daher ist ein Carfax vor Kauf Pflicht! Substanziell ungleich besser steht es in der Regel um Fahrzeuge, die offiziell über namhafte Importeure ihren Weg nach Deutschland fanden.

STÄRKEN

Nutzwert teils auf Lkw-Niveau
Antrieb beeindruckend stark
Ausstattung komfortabel
Anhängelast hoch
Allrad ist gängig

SCHWÄCHEN

Zuladung überschaubar
Verbrauch hoch
Handlichkeit mäßig
Parkraumbedarf zu groß
Grauimporte teils Unfallwagen

Der riesige Grill ist keine Show, unter der Haube sitzt ein mächtiger 5,7-Liter-V8. Bezahlbar wird er mit LPG-Anlage

Fette Ledersessel, ehrliches Plastik und reichlich Bewegungsfreiheit im dekadenten Crew Cab

GEBRAUCHT

GAS ALS SPAR-CHANCE

DACIA SANDERO SCHON AB 5000 EURO

Der 4,06 Meter kurze Sandero ist Held aller Pragmatiker und Sparfüchse

DACIA SANDERO TCe 100 ECO-G

Motor Dreizylinder, vorn quer · **Hubraum** 999 cm³ · **Leistung** 74 kW (101 PS) bei 5000/min · **max. Drehmoment** 170 Nm bei 2000/min · **Antrieb** Frontantrieb/5-Gang manuell · **L/B/H** 4057/1733/1523 mm · **Leergewicht** 1134 kg **Kofferraum** 320–1200 l · **0–100 km/h** 11,5 s · **Höchstgeschwindigkeit** 185 km/h · **Verbrauch** 6,0 l LPG/100 km · **Abgas** CO_2 113 g/km · **Preis** ab 5000 Euro

Wenn Geiz wirklich geil ist, dann dürfte der Dacia Sandero als LPG-Version zu den attraktivsten Kleinwagen überhaupt gehören. Das Modell TCe 100 Eco-G verfügt ab Werk über reichlich Renault-Gene, einen klassischen Benzintank und einen zusätzlichen 32-Liter-Radmuldentank für Flüssiggas. In Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit gibt es kaum einen attraktiveren Verbrenner am Markt, beim Komfort und dem Sicherheitskonzept muss man jedoch konzeptbedingt Abstriche machen. Luxus wird eher kleingeschrieben, doch dafür passt der Nutzwert. Und genau dieser scheint sehr viele Interessenten zu überzeugen. Anders lässt sich der enorme Werterhalt kaum erklären. Selbst in unattraktiven Farben, ohne wesentliche Extras, aber mit reichlich Kilometern kostet der neu nur 10 810 Euro teure Dacia nach acht Jahren locker 5000 Euro.

STÄRKEN

Pragmatischer Kleinwagen
Geringe Fixkosten
Bivalentes Konzept
Verbreitung relativ hoch
Verbrauch niedrig

SCHWÄCHEN

Gebrauchtpreise recht hoch
Komfortniveau eher gering
Qualität teils rustikal
Anmutung im Detail altbacken

Für nur 1100 Kilogramm Leergewicht ist der kleine Dreizylinder ausreichend. Gut: rund 6 Liter LPG-Verbrauch

Cockpit im arg funktionalen Look. Optisch locker zehn Jahre älter, als es die Papiere belegen

FOTO: OLAF TAMM

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

SUBARU FORESTER SCHON AB 3500 EURO

Als geräumiges Arbeitstier mit robustem Allrad punktet der Forester

Subaru steht in Deutschland für Allrad mit sympathisch eigenwilliger Note. Früh bot der Importeur seinen Neuwagenkunden als Verkaufsförderung kostenlose LPG-Umrüstungen und LPG- Versionen an, damit etwa der Boxer-Benziner im handfesten SUV-Modell Forester zusätzlich auch mit günstigem Flüssiggas läuft. Der 53 bis 60 Liter große Zusatztank steckte dabei in der Ersatzradmulde. Auch wenn die stets allradgetriebenen Fahrzeuge inzwischen in die Jahre gekommen sind, bleibt die Technik in der Regel auch jenseits der 250 000-Kilometer-Marke relativ zuverlässig. Kritisch ist das Thema Rost. Bodengruppe und Radläufe können stärker befallen sein. Das optionale Automatikgetriebe kann bei hohen Laufleistungen für Probleme sorgen. Häufig im Forst genutzte Fahrzeuge sind oft verschlissen.

SUBARU FORESTER 2.0X (SH)

Motor Vierzylinder, vorn quer · **Hubraum** 1994 cm^3
Leistung 110 kW (150 PS) bei 6000/min · **max. Drehmoment** 196 Nm bei 3200/min · **Antrieb** Allradantrieb/Fünfgang-Schaltgetriebe · **L/B/H** 4560/1780/1700 mm
Leergewicht 1540 kg · **Kofferraum** 450–1660 l · **0–100 km/h** 11,0 s · **Höchstgeschwindigkeit** 184 km/h
Verbrauch 11,6 l LPG/100 km · **Abgas** CO_2 188 g/km
Preis ab 3500 Euro

STÄRKEN

Solides Technikpaket
Offroad recht talentiert
Verarbeitung sauber
Raumangebot üppig

SCHWÄCHEN

Ölverbrauch möglich
Assistenzsystem etwas angestaubt
Fahrwerk häufiger verschlissen
Rostprobleme bei wenig Pflege
Automatik schaltet oft hart

Ein samtiger Boxer mit bivalenter Auslegung ist definitiv exotisch. Aber gleichzeitig erstaunlich haltbar konstruiert

Der in den Stoßfänger integrierte LPG-Tankstutzen ist eine typische, sehr pragmatische Nachrüstlösung

Das Angebot an **gebrauchten Gasautos** ist enorm vielfältig. Wir zeigen exemplarisch vier grundverschiedene Typen und benennen Stärken sowie Schwächen der jeweiligen Versionen

VOLVO V90 SCHON AB 12 800 EURO

Schickes Heck, hinter der Klappe bis zu 1466 Liter gut nutzbarer Laderaum

Nur über Umwege schaffen es aus dem europäischen Ausland vereinzelt CNG-Varianten des Volvo V90 als Grauimport nach Deutschland. Der Oberklasse-Kombi wurde 2016 eingeführt und ist noch immer eine Augenweide. Er fährt so fein ausstaffiert wie seine Benzin- und Hybrid-Modellgeschwister vor, bleibt trotz möglicher Elektronikprobleme im gehobenen Alter eine interessante Option.
Ansprechend ist auf dem Papier auch sein Antrieb: 254 PS Leistung aus einem Vierzylinder, 18 Kilogramm Erdgas-Tankvolumen (drei Composite-Tanks unter dem Ladeboden) und 55 Liter zusätzliches Benzintankvolumen machen den Schweden trotz der teils löchrigen CNG-Tankstellenabdeckung alltagstauglich und im Betrieb erstaunlich günstig. Wartung und Reparaturen können komplizierter sein, da das Fahrzeug hier ein Exot ist.

VOLVO V90 T5 BI-FUEL

Motor Vierzylinder, vorn quer · **Hubraum** 1969 cm^3
Leistung 187 kW (254 PS) bei 5500/min · **max. Drehmoment** 350 Nm bei 1800/min · **Antrieb** Frontantrieb/Achtstufenautomatik · **L/B/H** 4936/1879/1475 mm
Leergewicht 1912 kg · **Kofferraum** 500–1466 l
0–100 km/h 7,0 s **Höchstgeschwindigkeit** 230 km/h
Verbrauch 4,5 kg CNG/100 km · **Abgas** CO_2 125 g/km
Preis ab 12 800 Euro

STÄRKEN

Eleganter Oberklassekombi
Fahrleistungen ansprechend
Bivalentes Konzept
Fahrkomfort gediegen
Großzügiger Passagierraum

SCHWÄCHEN

Laderaumgröße eher moderat
Exotenstatus erschwert Unterhalt
Infotainment nicht ideal
Elektronikprobleme möglich

Cockpit im Markenlook, mit feinen Oberflächen. Bedienung teilweise aber recht verschachtelt gestaltet

Zehn Jahre nach seinem Produktionsstart ist der V90 noch immer eine elegante Erscheinung

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

FUNDSTÜCK DER WOCHE

HAT ER UNS ZUGEZWINKERT? So ein Scheinwerferglas ist schnell getauscht. Der Lack benötigt schon etwas mehr Pflege. Und was unter der Haube ist – oder auch nicht –, möchte man lieber nicht wissen. Insofern widerstehen wir dem Flirtversuch dieses Fiat Croma I (1985–1996), den Leser Reiner Rieß im oberpfälzischen Berching an einer Tankstelle entdeckte. Ciao bello!

Liebe Leser, bitte respektieren Sie beim Fotografieren der Fundstücke die Privatsphäre anderer und eventuelle Zutrittsbeschränkungen.

FOTO: GETTY IMAGES/ISTOCKPHOTO

LESERBRIEFE ZU DEN AUSGABEN 15, 16 & 17/2026

CUPRA TAVASCAN

Ermittlung von Ladezeiten

Ich begrüße es sehr, dass in den Tests die WLTP-Angabe der Hersteller mit dem Testverbrauch bewahrheitet wird. So geschehen mit dem Cupra Tavascan VZ, bei dem die tatsächliche Reichweite dadurch auf 324 Kilometer gesunken ist. Allerdings bemängle ich, dass dann die Ladezeit von 10 bis 80 Prozent angegeben wird. Wenn ich diese (nutzbaren) siebzig Prozent auf die ermittelte Reichweite anwende, verbleiben nur noch 227 Kilometer. Also sollte doch auch hier die echte Ladezeit auf 100 Prozent ermittelt werden. Akkuschonung hin oder her. Denn die letzten 20 Prozent dauern ja bekanntlich am längsten.
STEFAN GADEN, Siegen (NRW)

Frunk fehlt

Ich empfinde es zwischenzeitlich wirklich schon als richtiges Ärgernis, wie „toll“ ihr das betont, wenn ein Testwagen, wie z. B. der Cupra Tavascan VZ, einen doppelten Ladeboden hat, wo man „angeblich“ wunderbar das Ladekabel verstauen kann. Wer räumt denn auf einer Urlaubs- oder Geschäftsfahrt den kompletten Kofferraum aus, um an das Ladekabel zu kommen? Also liegt das schmuddelige Kabel irgendwo im eigentlich sauberen Innenraum. Meines Erachtens müsste es bei den Tests drastische Punktabzüge geben, wenn kein Frunk vorhanden ist, da die Alltagstauglichkeit hierdurch stark eingeschränkt ist. Vermutlich würden dann aber Produkte aus dem Wolfsburger Konzern und dessen Tochterfirmen häufiger deutlich schlechter abschneiden. Bei der japanischen, koreanischen und mittlerweile starken chinesischen Konkurrenz ist ein Frunk doch viel öfter integriert. Dies sollte eigentlich so selbstverständlich sein wie ein Handschuhfach.
UWE VOGT, Lahr (BW)

HYUNDAI INSTER, CITROËN ë-C3 & BYD DOLPHIN SURF

Stärken des ë-C3

Sicherlich gibt es am Citroën ë-C3 einiges zu verbessern. Es sind alles Kleinwagen. Ich mit meinen 1,83 Metern bin zuerst mit dem Kopf im Auto, dann ist auch der Einstieg auf keinen Fall erbärmlich. Was aber überhaupt nicht erwähnt wird, ist Folgendes: Der Citroën hat fünf Sitzplätze, er hat eine Stützlast von 60 Kilogramm, reicht locker für zwei Fahrräder, und er darf sogar einen Anhänger ziehen bis 550 Kilogramm Gesamtgewicht. Viele E-Autos in seiner Klasse gibt es da nicht. Das war für mich für den Kauf entscheidend. Aber dafür gab es immerhin einen Punkt in der Bewertung.
THOMAS PLATZ, Berlin

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

ELEKTRISCHE MERCEDES C-KLASSE

Zu großer Kühlergrill

Ich hatte vor einigen Jahren eine C-Klasse von 2012. Bis heute finde ich, dass dieses Auto eine gewisse Eleganz besaß, wie viele Mercedes. Selbst die alte E-Klasse W 124, die ich zuvor hatte, finden viele Leute noch elegant. Dieses Auto hatte noch den großen Kühlergrill, der auch einen Zweck erfüllte. Als Verbrenner brauchte er den eben. Und das ist der Grund meiner „Aufregung“. Mercedes darf gern an alte Traditionen erinnern, aber dieser, für meinen Begriff, zu große Kühlergrill stört das an sich harmonische Bild dieses Autos. Tesla kommt sogar ganz ohne Kühlergrill aus, was auch Sinn macht, da ein E-Auto ja nicht „atmet“. Es ist ansonsten ein sehr gelungenes Auto, auch innen. Letztendlich ist die Frage, wie andere Menschen das sehen. Ist schließlich Geschmackssache.
FRIEDRICH SCHMIDT, Heiligenwald (SL)

Leider kein T-Modell

Vielen Dank für den Bericht über die neue elektrische C-Klasse. Als ich gelesen habe, dass diese ohne T-Modell auf den Markt kommt, war meine Enttäuschung sehr groß. Seit Jahren fahre ich Mercedes, und seit Jahren fahre ich Kombi – aus Überzeugung. Der C-Klasse-Kombi ist für mich das perfekte Auto, da elegant, praktisch, mit genug Platz und trotzdem kein klobiges SUV. Ich hatte fest damit gerechnet, meine nächste C-Klasse als elektrisches T-Modell zu bestellen. Die Vorfreude war groß. Umso ernüchternder ist die Nachricht, dass Mercedes die Kombi-Variante bei der elektrischen C-Klasse streicht. Die Argumentation, Kombis seien „typisch deutsch“ und global nicht gefragt, mag ja stimmen. Aber Deutschland ist eben auch der Heimatmarkt, und gerade hier hat Mercedes über Jahrzehnte mit den T-Modellen Maßstäbe gesetzt. Zwei Drittel der C-Klasse-Kunden in Deutschland wählen den Kombi. Diese Mehrheit einfach zu ignorieren, halte ich für einen schweren strategischen Fehler. Wer diese Mehrheit bei der Elektrifizierung einfach im Regen stehen lässt, darf sich über den Erfolg der Konkurrenz nicht wundern. Der häufig als Ersatz angeführte CLA Shooting Brake ist keine Alternative – er ist eine Klasse kleiner, anders positioniert und erfüllt nicht das Image einer C-Klasse als T-Modell. Auch der GLC EQ ist kein Ersatz: Ich möchte kein SUV fahren, sondern einen Kombi mit der gewohnten Sitzposition, dem tieferen Schwerpunkt und der besseren Aerodynamik. So werde ich mich nun schweren Herzens nach einer anderen Marke umsehen. BMW, Audi und VW zeigen, dass elektrische Kombis in der Mittel- und Oberklasse sehr wohl funktionieren.
ERWIN HÖRMANN, Buchdorf (BY)

BMW M340i TOURING

Begeisternd, aber teuer

Der Bericht über den BMW M340i Touring hat mich so begeistert, dass ich ihn unbedingt haben möchte. Ich habe sofort mit meinem Haushaltsvorstand Kontakt aufgenommen, um die Genehmigung für den Kauf von ca. 78 800 Euro klarzumachen. Da fragte sie, ob ich noch alle Tassen im Schrank hätte. Okay, war einen Versuch wert.
VOLKER TRACHTE, Rodgau (HE)

BITTE GEBEN SIE AUCH BEI ZUSCHRIFTEN PER E-MAIL IMMER IHRE POSTANSCHRIFT AN.

KONTAKT

AUTO BILD,
Brieffach 5510, 20350
Hamburg

Leserbriefe: feedback@autobild.de

Abonnements: 08 00-1 24 56 07

AXEL SPRINGER HOTLINE: Telefon: (+49) 30-2 59 10 (Die Höhe der Gebühren richtet sich nach den Preisen des jeweiligen Anbieters/Netzbetreibers). Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen.

Impressum

CHEFREDAKTEUR AUTO DER BILD-GRUPPE
Robin Hornig (verantwortlich für den Inhalt)
CHEFREDAKTION
Lena Trautermann (Stellv. Chefredakteurin)
Moritz Zielenkewitz (Stellv. Chefredakteur COMPUTER BILD)
ART DIRECTOR Peggy Hiltrop, Christian Kappesser
CHEF VOM DIENST Lisa Busse
REDAKTIONSMANAGER Ralf Kopner
TEST UND TECHNIK Gerald Czajka (Ltg.);
Dirk Branke (Stellv.), Tim Dahlgaard (Stellv.), Dennis Heinemann,
Jan Horn, Rolf Klein, Mirko Menke, Holger Preiss,
Berend Sanders, Jonas Uhlig
TESTFAHRER Claudia Bode, Tom Genkel, Stefan Kunkel,
Stefan Mallach
NEUHEITEN Jan Götze (Ltg.); Katharina Berndt (Stellv.),
Kim-Sarah Biehl, Sebastian Friemel, Nele Klein
SERVICE Daniel Ewen (Ltg.); Bernd Volkens (Stellv.),
Bendix Krohn, Stefan Novitski
PRODUKTTESTS Lars Golly, Dierk Möller, Leon Stoessinger,
Ali Temiz, Jan Tietjen
NEW MOBILITY Matthias Brügge
SONDERAUFGABEN UND INVESTIGATIVES Matthias Moetsch
FOTO/GRAFIK Sandra Heisch (Ltg.);
Martine Wollborn-Moons
FOTOGRAF Olaf Itrich
TV Christian Goes (Stellv.)
LAYOUT & PRODUKTION Kerstin Gersonde, Stephan Hase, Fabian Hinz,
Eva Hora, Jenny Jagenow, Michael Jappe, Tobias Klieber, Yvette Landsberg,
Dennis Lootze, Sylvia March, Diana Meinhold, Ina Reincke, Leonie Wodrich
KOORDINATION Thomas Lammertz
TEXTCHEF Michael Voß
FOTOSYNDICATION Axel Springer Syndication, info@autobild-syndication.com
SIEGEL-LIZENZEN Christin Keil (Ltg.) (christin.keil@axelspringer.com);
Michael Grossmann (michael.grossmann@autobild.de),
Christin Schmiedehausen (christin.schmiedehausen@axelspringer.com)
INTERNATIONAL LICENSING Timo Grawe
AKTIONEN UND KOOPERATIONEN Kim Goecks (Ltg.); Dennis Voth (Stellv.),
Leonie Artelt, Miriam Kuppler, Matthias Uhrlandt
EVENTS Olaf Leichert (Ltg.); Sarah Hamidy
FREIE MITARBEITER Timo Ahrens, Andreas Feßer, Sabine Franz,
Michael Fröhlich, Bianca Garloff (Motorsport), Thomas Geiger,
Lars Jakumeit, Sabine Mehl, Sabine Wolters
FREIE FOTOGRAFEN Harald Almonat, Christian Bittmann, Christoph Börries,
Sven Krieger, Ronald Sassen, Tom Salt
REDAKTIONSANSCHRIFT AUTO BILD,
Axel-Springer-Straße 65, 10888 Berlin

GESAMTANZEIGENLEITUNG Benjamin Schweppe (verantw. für d. Inhalt d. Anzeigen), es gilt die Anzeigenpreisliste 42 vom 1. 1. 2025
ANZEIGENVERTRETUNG B&M Marketing GmbH, www.bm-marketing.de,
Geschäftsführer: Stefan Müller
HERSTELLUNG Andy Dreyer
VERTRIEB (EINZELVERKAUF) D-FORCE-ONE GmbH,
www.D-FORCE-ONE.de
VERTRIEBSLEITUNG Benjamin Frank
DRUCK Mohn Media Mohndruck GmbH,
Carl-Bertelsmann-Str. 161M, 33311 Gütersloh
Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich
und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich
chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

ABONNEMENTS
Postanschrift: AUTO BILD-Abo-Betreuung,
Brieffach 55 30, 10867 Berlin;
E-Mail-Bestelladresse: abo@autobild.de
Telefon: 08 00-1 24 56 07, Fax: 0 18 05-60 63 03
ONLINE-ABOSERVICE
24-Stunden-Aboservice auch unter www.autobild.de/aboservice
AUTO BILD erscheint wöchentlich und
kostet im Handel 3,70 Euro pro Heftfolge.
Der Jahresabonnementpreis im Inland beträgt 192,40€ (52 Hefte).
Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage.
Ein aktuelles Abo-Angebot finden Sie auf den Seiten 2, 3, 82.

AUTO BILD wird als Zeitschrift und digital vertrieben.
Alle Rechte vorbehalten. ISSN 0930-7095
Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische
Pressespiegel erhalten Sie über die PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG,
info@presse-monitor.de oder www.presse-monitor.de.
Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.autobild.de/datenschutz.
Sie können diese auch schriftlich unter Axel Springer SE, Datenschutz,
Axel-Springer-Straße 65, 10969 Berlin anfordern.

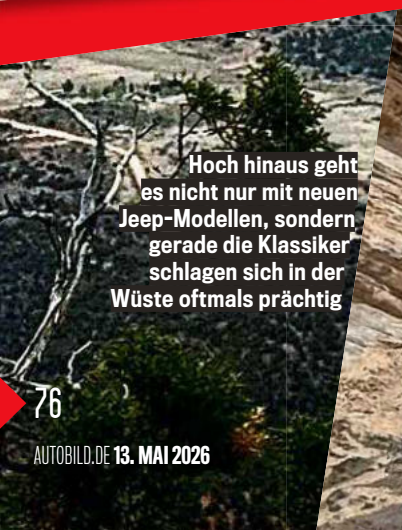
VERLAG Axel Springer Deutschland GmbH,
Axel-Springer-Str. 65, 10969 Berlin, www.axelspringer.de
GESCHÄFTSFÜHRUNG Carolin Hulshoff Pol,
Mathias Sanchez Luna
GENERAL MANAGER Benjamin Frank
AUTO BILD ERSCHEINT IN 21 LÄNDERN.
DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD-GRUPPE:
Deutschland, Bulgarien, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland,
Großbritannien, Litauen, Montenegro, Niederlande, Österreich, Polen,
Rumänien, Schweiz, Serbien, Slowakei, Spanien, Tschechien, Türkei, Ungarn
TITEL AUSSERHALB EUROPAS: Japan

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DIE GEFAHR

An der steilen Felswand entscheidet sich schnell, wer einen sanften Gasfuß und gutes Reifenmaterial hat

Die Kletterpartie in den Bergen von Utah ist für einige Allrad-fans der Jahres-höhepunkt



Hoch hinaus geht es nicht nur mit neuen Jeep-Modellen, sondern gerade die Klassiker schlagen sich in der Wüste oftmals prächtig

FÄHRT IMMER MIT

Bei der Easter Jeep Safari feiert der amerikanische Autobauer sich und seine Fans. Ausflüge in die atemberaubende Kulisse rings um Moab/Utah sind Teil des legendären Offroad-Treffens. Doch der schöne Schein trügt, denn Risiken lauern überall

Text Wolfgang Gomoll

! Wer meint, die Jeep Safari ist ein entspannter Szene-Treff, der irrt – es kann gefährlich werden

Die eigentliche Schau sind nicht allein Fahrzeuge und Fans, sondern die roten Felsen von Utah

RICK PÉWÉ IST ein Urgestein der US-Offroad-Szene. Er ist seit 2010 Mitglied der Off-Road Motorsports Hall of Fame, war Jeep-Händler, Buchautor und schraubt seit seinem 15. Lebensjahr an Jeeps. Ohne ihn wäre die Jeep Easter Safari in Moab um eine Attraktion ärmer. Wenn der Mann mit dem Schlapphut, Vollbart und Sonnenbrille spricht, lauscht die Offroad-Gemeinde. Auf die Frage, was das Besondere an den Trails im Südosten des US-Bundesstaates Utah sei, hat Péwé eine eindeutige Antwort: „Der Sand!“, sagt er und wischt mit seinen Sandalen über den roten Untergrund.

Es handelt sich um Navajo Sandstone, einen extrem feinkörnigen Sand mit einem hohen Quarzanteil und einer eher einheitlichen Korngröße, der durch Eisenoxide rot gefärbt ist. Dieser Sand hat eine andere Charakteristik als der typische Dünensand. Er ist besonders griffig und deswegen bei den Offroad-Fans so beliebt, da sich die grobstolligen Reifen darin förmlich festbeißen können. Die Körner stammen von den pittoresken, mächtigen roten Felsen, die schon für viele Westernfilme des vergangenen Jahrhunderts die Kulisse bildeten. Wo einst John „The Duke“ Wayne entlangritt, sind heute Offroad-Vehikel rings um Moab auf 153 Trails und rund 4000 Trail-Meilen unterwegs. Die Siedler, die mit ihren Planwagen bei der Eroberung des Westens hier unterwegs waren, nannten genau diese Felsen „Slick Rock“ – glatter Felsen. Denn ihre Holzräder waren mit Eisen beschlagen. Was für moderne Reifenprofile Traktion bedeutet, ist bei dieser Kombination ziemlich rutschig.

Wolfgang Gomoll, freier Autor

Jedes Jahr zur Osterzeit verwandelt sich der 8000-Seelen-Ort in das Mekka der Offroad-Jünger. Dann findet die Easter Jeep Safari statt. Was einst als ein Treffen einer Handvoll eingeschworener Jeep-Fans begann, ist heute ein neuntägiges Ritual mit weltweiter Anziehungskraft. Wer es besonders ernst meint, kommt mit einem Anhänger voller Geländewagen nach Utah. Manche der Sonderanfertigungen sind mehrere Hunderttausend Euro wert.

Das kann man von Mike Tarvins Vehikel nicht >>

FOTOS: JEEP (7)

Von den rund 20 000 Teilnehmern wagen sich 4000 Fahrer mit ihren 4x4-Modellen ins harte Gelände

Die aktuellen Versionen des Jeep Wrangler schlagen sich mit kurzem Radstand und viel Bodenfreiheit prächtig

>> behaupten. Es ähnelt auf den ersten Blick einem frühen Willys Jeep der CJ-Reihe des Jahres 1946. Schaut man genauer hin, entpuppt sich das Fahrzeug als ein Patchwork-Kunstwerk „aus Teilen, die andere wegwerfen“, erzählt Mike, ein Jeep-Fan aus Arizona, der sich auf die Restauration der Fahrzeuge spezialisiert hat. Die Schaltknäufe bestehen aus einem Duschkopf, einem Türknauf und einer Patronenhülse. Auf dem Kotflügel prangt der Schriftzug „FLAT-ulence“. Ein Wortspiel mit dem englischen Wort „flatulence“ (Blähungen) mit der Anspielung auf eine Reifenpanne „flat“ (platt). Typisch für den Schrauber- oder Offroad-Humor.

Rund 20 000 Menschen haben sich dieses Jahr auf den Weg nach Utah gemacht, etwa 4000 von ihnen wagen sich ins Gelände. Die berühmten Trails. Wer meint, dass es sich dabei um einen lockeren Picknick-Ausflug handelt, täuscht sich gewaltig. Die Gefahr fährt immer mit. Belauscht man die Gespräche der hartgesottenen Offroad-Veteranen, fallen immer wieder zwei Ereignisse beziehungsweise Orte: Blazer auf dem Lion’s Back und die „Rollover-Katastrophe“ am Moab Rim. Im Jahr 2004 überschlägt sich ein Chevrolet S-10 Blazer beim Abstieg vom Lion’s Back (Löwenrücken), einer extrem steilen Steinstrecke, weil der Fahrer von der Ideallinie abkommt und zu weit links fährt. Das Unheil nimmt seinen Lauf: Der Blazer beginnt zu rutschen, kippt seitlich und überschlägt sich mehrfach den Hang hinunter. Wie durch ein Wunder überleben alle Insassen. Aufgrund dieses und anderer Unfälle ist der Lion’s Back heute gesperrt.

Nicht ganz so glimpflich geht es am 17. April 2021 auf dem Moab Rim ab, als ein Offroad-Fahrzeug rückwärts über eine Klippe abstürzt. Fahrer und Beifahrer kommen dabei ums Leben.

Dieses Jahr feiert der österliche Geländewagen-Gottesdienst sein 60-jähriges Jubiläum, und die Main Street füllt sich mit Stelzen-Vehikeln aller Couleur. Es sind nicht nur Jeeps, die durch die Straßen rollen, sondern auch Ford Bronco und viele hochbeinige Buggys. Sie alle bewegen sich Richtung der mächtigen roten Felsen, durch die sich Pfade winden, die man als Mensch hochklettern würde, doch hier wagen

Die Jeep-Fans kommen aus den ganzen USA mit ihren Kletter-maxen in die Wüste von Utah

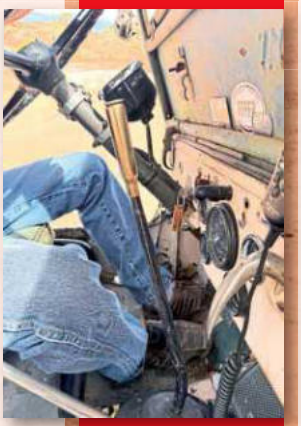
Die Jeep-Fans sind eine eingefleischte Szene mit Humor

Auf geht’s zum großen Offroad-Trail in die Steppe

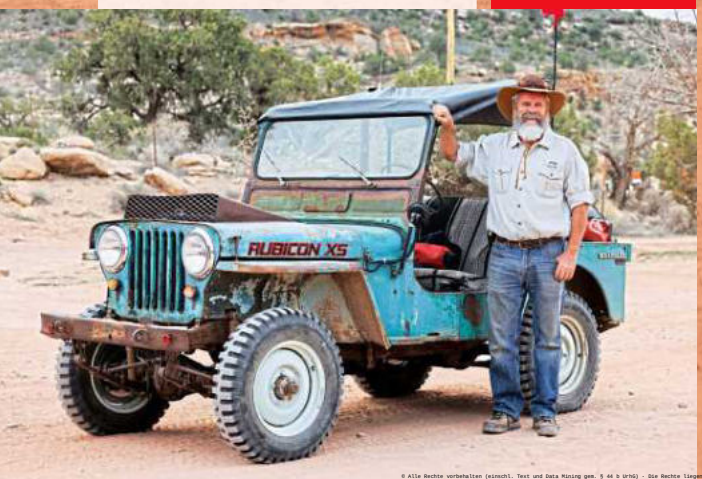
Rick Péwé ist ein Urgestein der amerikanischen Jeep-Szene. Ohne ihn wäre die Easter Jeep Safari nicht denkbar

sich tollkühne Piloten in ihren abgefahrenen Maschinen auf ihnen hoch.

Eine der ultimativen Herausforderungen ist der Pritchett Canyon. Er gilt als einer der brutalsten Trails. Ein Terrain, das selbst hochgerüstete Jeeps an ihre Grenzen bringt und auf dem nur Buggys eine realistische Chance haben. Gefragt sind ein sehr hoher Böschungswinkel und ein kurzer Radstand, kurz: die typische Buggy-Geometrie. Scheitern ist hier die Regel, nicht die Ausnahme. Deshalb ist fast jedes Vehikel mit einer Seilwinde an der Vorderachse ausgerüstet, um sich bei Bedarf selbst aus dem Schlamassel zu ziehen. Dazu kommt noch die Fahrzeit von fünf bis sechs Stunden. Allein das ist schon anstrengend genug. Kaum vorstellbar, dass viele Trails in den 1950er-Jahren als Wege zu den Uran-Abbaustätten entstanden sind.



Hier sind geübte Hand- und Fußarbeit gefragt



Jeep Rubicon einmal anders – traditioneller denn je. Im Gelände trotzdem eine echte Schau

Wer es nach seinem Abenteuer unbeschadet zurück nach Moab schafft, nutzt natürlich jede Gelegenheit, um ausgiebig Offroad-Garn zu spinnen. Man trifft sich in Zax's Restaurant direkt an der Main Street bei Pizza und Pasta oder im ältesten Restaurant Moabs, Milt's Stop & Eat, bei Hamburgern und Milkshakes. Jim, ein Mittvierziger mit sonnengegerbter Haut, strahlt über das ganze Gesicht, als er von seiner Tour durch die „Hell's Revenge" (Rache der Hölle) erzählt. Wieder so ein martialischer Name.

Aus gutem Grund. Die Offroad-Strecke führt über steile Anstiege und Abfahrten mit schmalen Felsgraten. Der Untergrund ist aber griffig, was die Sache einigermaßen beherrschbar macht. „Trotzdem muss man die Ideallinie möglichst genau treffen", strahlt Jim und nippt genüsslich an seinem Budweiser-Bier.

Wo man auch hinkommt, sieht man Jeeps Stoßstange an Stoßstange. Der Platzhirsch ist natürlich der Jeep Wrangler Rubicon, der wie gemacht für diese Gegend ist. Ein Cherokee XJ mit ehrlichem Lack und Patina wirkt hier nicht wie ein Altmetallfund, sondern wie ein Ehrenmitglied. Ein

Die Jeep-Fans in den USA lieben es bunt – nicht allein bei den Klassikern gibt die Farbe den Ton an

Willys auf schmalen Kotflügeln bekommt mehr Blicke als mancher 1000-PS-Supersportwagen in Beverly Hills.

Ein Hotspot ist der Parkplatz von Walker Drug, wo Jeep seinen Outdoor-Showroom installiert hat und einige mitgebrachte Preziosen wie einen Restomod auf der Basis eines Jeep Cherokee SJ präsentiert. Im Schatten der Fahrzeuge wird hier mehr gefachsimpelt als in so mancher Werkstatt.

Am Abend feiert sich Jeep mit einer aufwendigen Drohnenshow unter lautem Jubel der Fans. Man muss halt mit der Zeit gehen. ⛔

FOTOS: JEEP (11)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DAS ERSTE KOMPAKT-SUV

Die Kompakt-SUV sind derzeit das beliebteste automobile Segment. Es begann mit dem **Toyota RAV4** 1994

MIT DEM ERSTEN TOYOTA RAV4 von 1994 rollt die Welle der Kompakt-SUV an. Damals heißt diese Sorte Auto „Fun-Car“. Es gibt zwar bereits Suzuki Samurai und Vitara, die auf Ferieninseln bei „Jeep-Safaris“ durchs Gelände hoppeln, aber die sind konstruktiv noch echte Geländewagen.

Der RAV4 dagegen ist ein Allrad-Pkw mit selbsttragender Karosserie und Einzelradaufhängung vorn wie hinten, verwendet Teile von Corolla und Carina – alles asphaltorientiert.

Das ist nur ehrlich: Die Fun-Cars sehen zwar nach Strand und Freizeit aus, genutzt werden sie aber – wie die boomende Outdoor-Kleidung – meist im Alltag. Der RAV4 trägt dem Rechnung, denn im Gelände kann er herzlich wenig trotz hoher Bodenfreiheit und echtem Permanentallrad (via Zentraldifferenzial, manuell sperrbar): zu zierlich das Fahrwerk, Untersetzung und Traktionshilfen für unterschiedlichen Links-rechts-Grip fehlen. Als Alltagsheld macht der RAV4 dafür einen exzellenten Job: Der 2,0-Liter-Saugbenziner (129 PS), Fünfgang-Schaltgetriebe oder Vierstufen-Wandlerautomatik untermauern Toyotas Ruf als Anbieter haltbarer Technik.

Der 3,72 Meter kurze Dreitürer ist zwar höchst parkfreundlich, die Kunden greifen aber lieber zum mit 4,16 Metern noch immer kompakten Fünftürer. Im Laufe von sechs Generationen sollte der RAV4 stetig größer und ernster werden.

Schon 1997 gab es eine Elektroversion mit 29-kWh-Akku und damals gar nicht schlechten 160 km Reichweite, aber nur für Kalifornien. *Rolf Klein*

Pionier der Kompakt-SUV-Welle

Kompakte, eher asphaltorientierte Allradler nennt auch AUTO BILD 1994 noch Fun-Cars. Den kurzen Toyota RAV4 gibt es nur bis 2006 – der Fünftürer ist beliebter. VW zieht erst 2007 mit dem Tiguan nach.

FOTO: ROLF KLEIN

BMW 3er fast zum Golf-Preis

Zehn Jahre vor dem 1er grast BMW auf der Weide von Golf und Co mit dem 3er Compact, einem verkürzten E36 mit Schrägheck: kleiner Laderaum, aber Hecktriebler-Fahrspaß, gute Verarbeitung – nur 1400 Mark teurer als ein 90-PS-Golf.

19. 2. 1994
AUTO BILD 7/1994 titelt mit BMW 3er Compact, Alfa Spider und Toyota-Neuheiten.

Neue Audi-Jobs

Super-Einstand für Audi-Chef Herbert Demel: Das neue Kompaktmodell A3 (Golf-Klasse) wird in Deutschland gebaut. Ab Mitte 1996 soll es in Ingolstadt vom Band laufen (Entwicklung: Neckarsulm). Kosten: 800 Millionen Mark. Geplante Jahresproduktion: 100 000 Stück. Demel: „Tausende von Arbeitsplätzen auf Jahre sicher.“

RANDNOTIZEN

Gute Nachricht anno 1996

Meldungen wie die links würden wir gern wieder drucken. Heute sieht's so aus: Audi streicht 7500 Stellen in Deutschland bis 2029.

Männerfantasie in Print

In den 90ern eine Institution der Tuningszene: der D&W-Katalog. Fotografiert im Stil eines Erotikmagazins, dabei geht es um Autoteile. 936 Seiten, Druckauflage damals: 0,7 Mio.!

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

Gasgrill gewinnen

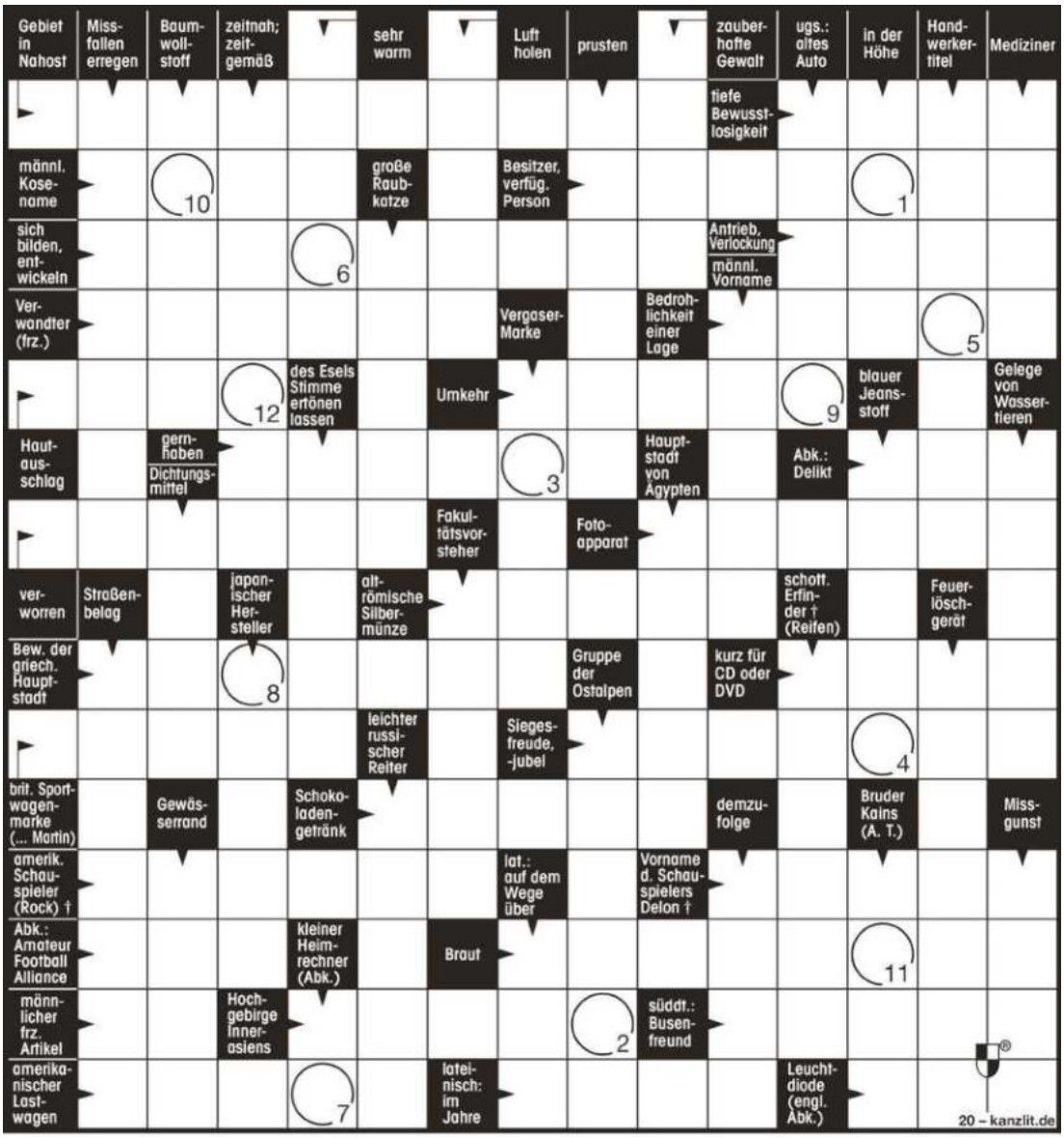
Grillen neu entdecken - mit dem brandneuen Napoleon Phantom Freestyle PRO 425

NAPOLEON
PREMIUM BBQs

1x im Wert von 1000 Euro

MEHR ALS NUR EIN HEISSER LOOK!

Der brandneue **Napoleon® Phantom Freestyle™ PRO 425** in markantem Mattschwarz vereint kraftvolle Leistung mit unverwechselbarem Design. Ausgestattet mit vier leistungsstarken Edelstahl-Hauptbrennern und der legendären SIZZLE ZONE™ – dem Infrarot-Seitenbrenner für Temperaturen bis zu 800 Grad –, gelingt perfektes Anbraten für Steaks in Steakhouse-Qualität. Massive Edelstahlgrillroste sorgen für optimale Hitzeverteilung und ein intensives Branding, während das komplett mattschwarze Phantom-Design dem Grill einen besonders charakterstarken Auftritt verleiht. Die geschlossene Front mit Tür bietet praktischen Stauraum und rundet das hochwertige Erscheinungsbild ab. Weitere Informationen finden Sie unter: **www.napoleon.com**



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

So machen Sie mit

Das Lösungswort ergibt sich aus den nummerierten Feldern.
So können Sie uns die Lösung mitteilen:
PER TELEFON unter **0 13 79-30 90 30***
Alles Weitere hören Sie vom Band.
PER SMS
mit **aubi + Lösungswort, Name und Anschrift** an **40 400****
Teilnahmeschluss: 20. Mai 2026

Rechtsweg und Barauszahlung sind ausgeschlossen. Mitarbeiter der Axel Springer Auto Verlag GmbH und der am Gewinnspiel beteiligten Unternehmen sowie Partner dürfen nicht teilnehmen.
Teilnahme ab 18 Jahren und mit Wohnsitz in Deutschland möglich.
Ausdrücklich ausgeschlossen sind Einsendungen, die beauftragte Dienstleister für ihre Kunden/Mitglieder vornehmen.

** 50 Cent/Anruf aus allen deutschen Netzen*
*** 50 Cent/SMS*

Lösung aus Heft 18

SICHERHEITSGURT

FOTO: HERSTELLER

Gewinner aus Heft 17

Einen Reifensatz von Dunlop im Wert von 1000 Euro hat gewonnen:

CHRISTIANE LASER, 15831 Mahlow

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

VORSCHAU

Große Kaufberatung zum Citroën C5 Aircross

Drei französische Kompakt-SUV in den Farben der Trikolore sind am Start: Plug-in-Hybrid, Elektriker und 48-Volt-Hybrid (von links). Was bieten die drei Musketiere? Und was nicht?

Cupra-Knirps gefahren

Optisch macht der 4,05 Meter lange Cupra Raval an. Ob der Elektro-Mini auch so fährt, klären wir.

Opel-Kracher getestet

Passen 281 PS in ein 4,15 Meter langes Elektro-SUV? Die Antwort liefert der Einzeltest des Opel Mokka GSE.

16 Seiten Motorrad-Spezial

Das Wetter lockt aufs Zweirad, wir zeigen Trends und fahren Neuheiten wie etwa die BMW F 450 GS (Foto).

OH MY GOD: DER SCHÖNE IST EIN BIEST

Der Valhalla bricht mit vielen Traditionen der Edelschmiede Aston Martin – und führt sie gekonnt ans Limit. Ausfahrt im 1079 PS starken Plug-in für rund eine Million Euro.

Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

AM 21. MAI IM NEUEN HEFT

Die nächste Ausgabe erscheint am Donnerstag – unter anderem mit diesen Themen

Sportage aus 2. Hand

Das Kompakt-SUV von Kia überzeugt mit hohem Alltagsnutzen. Auch als Gebrauchter?

Reifen für alle Wetter

Welches Profil hat immer Grip? Ganzjahresreifen für Stromer im großen Produkttest.

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES (2), CUPRA, TOM SALT, MARTIN WESTERHOFF / AUTO BILD

ANZEIGE

IHRE WUNSCH-PRÄMIE WARTET SCHON!

Eine Prämie Ihrer Wahl – das Extra zum Jahresabo der AUTO BILD.

Esso-Tankgutschein 80 €

SHELL Prepaid Card 80 €

Geldprämie 80 €

amazon.de Gutscheincode 80 €

Kunzer Poliermaschine

Auto Bild

Jetzt bestellen: autobild.de/praemie 0800/12 45 60 7

➤ 52 Ausgaben AUTO BILD für zzt. nur 192,40 € ➤ Bestell-Nr. | 10174283

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DEINE REISE.
DEIN ABENTEUER.
DEIN MAGAZIN.

Ob du vom nächsten Roadtrip träumst, dir ein eigenes Wohnmobil zulegen möchtest oder spannende Geschichten aus aller Welt suchst: In unserem Magazin findest du alles, was das Camperherz begehrt.

JETZT IM HANDEL!

Jeden Monat neu im Zeitschriftenhandel!

Oder im praktischen Abo unter:
lesershop24.de/auto-bild-reisemobil

Auto Bild reisemobil

© Alle Rechte vorbehalten (reismob). Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

DIESER SIEG KANN SICH SEHEN LASSEN

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN

ALFA ROMEO: DESIGN-SIEGER BEI AUTO BILD „BESTE MARKEN“

Wir bedanken uns bei allen Lesern der AUTO BILD, die Alfa Romeo mit ihrer Stimme nicht nur bei den mittleren SUV und in der Mittelklasse, sondern auch zum Gesamtsieger in der Kategorie Design gewählt haben.

ALFA ROMEO

AUTO BILD, Ausgabe 16/2026.
Abb. zeigt Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Collezione. Versionsabhängige Serien-/Sonderausstattung.
Die Quadrifoglio Collezione ist eine streng limitierte Sonderserie, die bereits ausverkauft ist. Bestellungen sind nicht möglich.