

Auto Bild

EUROPAS NR. 1

Lamborghini Murciélago **AUTO BILD-LESER**
FÄHRT SEINEN TRAUMWAGEN



11 SUV

UNTER 20 000 EURO

**DIESEL-
GIPFEL**
Das müssen Sie
jetzt wissen!



Dacia Duster



Ford EcoSport



Hyundai Kona



Mazda CX-3



SsangYong Tivoli



Mitsubishi ASX



Renault Captur



Opel Crossland X



Seat Arona



Kia Stonic

+ EXKLUSIV:
SO KOMMT
DER **VW**
T-CROSS



**GRATIS IN
DIESEM HEFT**
Reifenpflege im
Wert von 5,99 Euro

EXTREM-TEST
Mit dem Audi e-tron durch Namibia



**KLEINE
DIESEL,
VOLL SUPER**

Neuer Kia Ceed im Vergleich
mit Opel Astra und Peugeot 308



41

4 190433 302003



Der neue EQC. Der Mercedes unter den Elektrischen.

Jetzt registrieren und zu den Ersten gehören: www.mercedes-benz-eqc.de



EQC 400 4MATIC: Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km.¹

¹Angaben zum Stromverbrauch und den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich. Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart.



Chefredakteur
TOM DRECHSLER



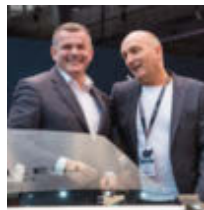
„Messen sind und bleiben ein Erlebnis für die kleinen und großen Kunden.“

ÜBERS GESTERN KLAGEN ODER DAS MORGEN FEIERN?

CH KÖNNTE es mir ganz einfach machen mit dem Abgesang auf die Automessen. VW, Ford, Fiat Chrysler, Opel, Nissan, Infiniti, Mazda, Subaru, Mitsubishi, Volvo, Aston Martin, Rolls-Royce und Bentley – schon bemerkenswert, wer beim Pariser Autosalon alles NICHT war. Aber ich schrieb es neulich schon: Ich finde Messen als Erlebnis für die kleinen und großen Kunden von morgen immer noch extrem wichtig. Autos zum Anfassen, zum Schnuppern, zum Ausprobieren. Nebenbei wurde in Paris die Zukunft gefeiert und nicht rückwärts-gewandt über alte Diesel gestritten.

Ein Messe-Fan wie ich ist auch Skoda-Chef Bernhard Maier, der mit dem Vision RS den sehr gelungenen Nachfolger des Spaceback präsentierte. Mit Peugeot-Geschäftsführer Steffen Raschig saß ich im e-Legend, einem Imageträger der Marke (mit dem größten und irrsten Navi der Messe im Fußraum). Für Katrin Adt ist die Zukunft schon da: Sie ist bei Smart bald 100 Prozent elektrisch. Im autonomen Erste-Klasse-Renault erklärte mir Uwe Hochgeschurtz, warum er an das Fahren ohne Lenkrad und Fahrer glaubt.

WER ÜBER AUTOS SCHREIBT, MUSS AUCH DIE TREFFEN, DIE SIE BAUEN



Mit Renault-Deutschland-Chef Uwe Hochgeschurtz im autonomen EZ-Ultimo

AUTO BILD - AUCH ALS APP



Jede Ausgabe gibt es auch als eMagazine für Smartphone und Tablet

KONTAKT

redaktion@autobild.de



twitter.com/autobildonline



facebook.de/autobild



Meine Zahl

47 %

der Europäer sind dazu bereit, ihr eigenes Auto aufzugeben, wenn es Roboter-Taxis gibt. Bei den US-Amerikanern sind es 38 Prozent, bei den Chinesen 79 Prozent.

Quelle: 2018 Digital Auto Report von Strategy & PwC

Mein Fundstück

Jaja, er ist rosafarben, aber in diesem Mini Moke musste ich einfach sitzen. Hat ja niemand gesehen. Wo? Auf dem Pariser Autosalon. Die Kult-Knatterkiste feiert vollelektrisch ihr Comeback (auch in anderen Farben).



Meine Werbung



Diesmal aus Australien. Dort kann es ziemlich unangenehm werden, mit leerem Tank liegen zu bleiben. Toyota wirbt hier – ohne ein Auto zu zeigen – selbstbewusst für seine Hybrid-Autos mit 1264 km Reichweite. Das sollte selbst fürs Outback reichen.

FOTOS: PHILIPP BOGLE (6), HERSTELLER (2)

AUTO BILD



59

Pffftt - was tun bei Plattfuß?

Statt einen defekten Reifen zu ersetzen, lässt er sich auch reparieren. AUTO BILD zeigt, wann und wie



32

Auto-Akku-Erfinder Akira Yoshino



46

68er Volvo Amazon trifft neuen V60



78

Erste Tour im Audi e-tron durch Namibia



64

5000 km im alten Mazda-Kombi durch Europa



34

Pssst! Das ist der neue Land Rover Defender



Audi A4 2.0 TDI.....	70	Kia Ceed 1.6 CRDi	36	Mercedes C 220 d	70	Peugeot 308 BlueHDI 130	36
Audi e-tron	78	Kia Stonic	12	Mercedes C 300 de	28	Renault Captur	12
BMW 320d.....	70	Lamborghini Murciélago	50	Mercedes E 300 de.....	28	Seat Arona.....	12
Dacia Duster	12	Land Rover Defender	34	Mercedes GLC F-Cell	30	SsangYong Tivoli	12
Ford EcoSport.....	12	Mazda 929.....	64	Mercedes S 560 e	28	Volvo 122S „Amazon“	46
Ford Focus 1.0 EcoBoost.....	44	Mazda CX-3	12	Mitsubishi ASX.....	12	Volvo V60 T6 AWD.....	46
Ford Focus 2.0	44	Mazda MX-5.....	64	Opel Astra 1.6 Diesel	36	Volvo XC40	60
Hyundai Kona.....	12	Mazda RX-7.....	64	Opel Crossland X.....	12	VW T-Cross	8



AUTO BILD REISEMOBIL
Vergleich: VW Crafter gegen
Mercedes Sprinter. Schnäpp-
chen: Gebrauchter Laika.
Reisetipp: Schönes
Havelland. Ausgabe
10/2018 ab 12. 10.
am Kiosk

Der stromert auf
allen Kanälen:
Mercedes pflanzt
dem GLC eine
Brennstoffzelle
ein - und macht
auch gleich noch
einen Stecker dran.
So soll der Super-
Hybrid bis zu 478
Kilometer schaffen

30

INSIDER

VW T-Cross 8

KAUFBERATUNG

Zehn SUV bis 20 000 Euro: Dacia Duster, Ford EcoSport, Hyundai Kona, Kia Stonic, Mazda CX-3, Mitsubishi ASX, Opel Crossland X, Renault Captur, Seat Arona, SsangYong Tivoli 12

AKTUELL

Jeder zweite Kindersitz falsch gesichert 26
Kaum Crash-Sicherheit für Inder 27
Batterie-Anhänger für E-Autos 27

ERSTE FAHRT

Mercedes Plug-in-Hybride: C 300 de,
E 300 e, E 300 de und S 560 e 28
Brennstoffzellen-SUV von Mercedes:
GLC F-Cell 30

NEUE AUTOS

Land Rover Defender 34

TEST

Kia Ceed 1.6 CRDi gegen Opel Astra 1.6 Diesel
und Peugeot 308 BlueHDi 130 36

INTERVIEW

Daimler-Vorstand Britta Seeger 29
Akku-Erfinder Akira Yoshino 32

AKTIONEN

Reifen-Glanz gratis für unsere Leser 63
Die 5000-Kilometer-Rallye mit Mazda 64

SECONDHAND

Audi A4 Avant 2.0 TDI, BMW 320d Touring
und Mercedes C 220 d T-Modell - lohnen sich
die Leasing-Rückläufer? 70

REPORTAGEN

Diesel-Krise: Was Autofahrer von den
Herstellern erwarten 24
Schwedens schönste Laster: Klassischer
Volvo 122S „Amazon“ trifft modernen V60... 46
Serie „Mein erster Traumwagen“:
Lamborghini Murciélago 50

SERVICE

Baumumfälle: Das zahlt die Versicherung 54
Lichtwochen: Zubehörscheinwerfer im Test .. 56
Reifenreparatur: Flicken statt tauschen 59

FASZINATION

Mit dem Audi e-tron durch Afrika 78

RUBRIKEN

Kreuzworträtsel 43
Zahlen-Duell 44
Hingucker 60
Post 76
Impressum 77
Vorschau 82

e-t



Gute Gene: das erste
Elektroauto mit Audi DNA.

Der rein elektrische Audi e-tron kommt.
Jetzt reservieren und als einer der Ersten fahren:
[audi.de/e-tron-reservieren](https://www.audi.de/e-tron-reservieren)

neon



Audi Vorsprung durch Technik

EIN POLO WILL

Typisch VW: Der neue T-Cross ist dem größeren T-Roc wie aus dem Gesicht geschnitten - wie diese offiziellen VW-Skizzen zeigen



Praktisch: die verschiebbare Rückbank

Serienmäßig an Bord des T-Cross ist eine längs verschiebbare Rückbank. So kann zwischen viel Platz im Fond oder im Kofferraum (385 bis 455 Liter) gewählt werden. Auch der Beifahrersitz ist umklappbar.

NACH OBEN

VW erweitert seine SUV-Familie um den **T-Cross** – einen nur 4,11 Meter kurzen Hochsitz auf Basis des Polo. Ab 18 000 Euro und Mitte 2019 soll der VW den Rückstand auf die Konkurrenz einholen



▲ So sieht der AUTO BILD-Zeichner den neuen VW T-Cross. Offizielle Premiere ist am 25. Oktober

MAN KANN VW JA nicht gerade vorwerfen, besonders voreilig in Sachen SUV zu sein. Der Tiguan kam erst 2007 und damit entscheidende Jahre später als seine Konkurrenten, auch der Golf-SUV T-Roc ist erst seit vergangenem Jahr im Programm. Und während die Konkurrenz bei den Mini-Geländewagen (siehe Kaufberatung ab Seite 12) zum Teil bereits die zweite Generation am Start hat, stellt Volkswagen den Polo-SUV T-Cross erst am 26. Oktober vor – ein gutes Jahr nach dem weitestgehend baugleichen Seat Arona.

Immerhin hat das VW-Designteam um Klaus Bischoff die Zeit genutzt, wie die offiziellen Skizzen auf diesen Seiten zeigen. Der nur 4,11 Meter kurze T-Cross sieht mit seinen geraden, sachlichen Linien erwachsen aus, vermeidet den optischen Eindruck eines zu heiß gewaschenen Geländewagens zahlreicher Konkurrenten.

Vielen fehlt bei solch nüchternen Linien der letzte Pfiff, wahrscheinlich trägt aber auch der SUV im Polo-Format in seinen Blechfalten die universelle Langlebigkeit, die viele VW langlebiger altern lässt als andere Autos.

So oder so, es geht um die praktischen Talente. Ein Auto, auf das Aufsteiger aus Kleinwagen ebenso abfahren wie junge Familien und Ü50er, denen der Nachfolger ihres aktuellen SUV zu sehr aus dem Leim gegangen ist. Denn man steigt höher ein und sitzt auch zehn Zentimeter höher als im nahezu gleich langen Polo.

Dazu kommt ein variabler Innenraum. Die Rückbank ist serienmäßig längs verschiebbar, der Beifahrersitz kann zusätzlich für lange Gepäckstücke umgelegt werden (siehe unten). Der Kofferraum fasst bei nicht umgeklappter Rückbank zwischen 385 und 455 Liter, ein Golf bietet gerade einmal 380. Klingt für den Zulassungs-Star von morgen nach einem neuen Kompaktmaß: kürzer, geräumiger und variabler als der Bestseller von heute.

Von dem unterscheidet sich der T-Cross vor allem durch sein Antriebsangebot. Zum Marktstart Mitte 2019 steht der Mini-SUV mit vier Turbomotoren beim Händler: drei Benziner mit 95 und 115 PS als Dreizylinder sowie ein 150-PS-Vierzylinder ➤



Das neue Kompaktmaß bei VW – man sitzt zehn Zentimeter höher als im nahezu gleich langen Polo

FOTOS: HERSTELLER (4) FOTO MONTAGE: LARSON





◀ Schöne neue Welt? Digitale Instrumente und ein riesiger Touchscreen dominieren das Cockpit

» und ein 95-PS-Diesel. Für die großen Motoren gibt es gegen Aufpreis ein Doppelkupplungsgetriebe, Allrad und Verstellfahrwerk wie bei den größeren SUV sind nie an Bord – das gibt die Plattform nicht her. Für PS-Junkies soll es später noch eine R-Version mit dem 200-PS-Motor aus dem Polo GTI geben, für ökologisch bewusste VW-Fahrer einen Erdgasmotor.

Trotz der gegenüber dem Golf kleineren und etwas weniger feinen Plattform holt VW eine Menge Tech-

nik aus der Oberklasse in den Mini-SUV: So sind Voll-LED-Scheinwerfer ebenso lieferbar wie zahlreiche Assistenzsysteme. Dazu gehören unter anderem eine Notbremsunterstützung, Totwinkelwarner und ein Stauhalter, der bei niedrigen Geschwindigkeiten nahezu von allein fährt und sowohl die Spur als auch den Abstand zum Vordermann automatisch hält.

Vor allem im Innenraum unterscheidet sich der T-Cross dann vom

Golf. Während der in der nächsten Generation ab Herbst 2019 ein großes Digitaldisplay bekommt und dafür nahezu auf Schalter verzichtet, geht VW beim kleinen SUV den konventionellen Weg. Poppige Farben werden mit rustikalen Kunststoffen und gegen Aufpreis digitalen Instrumenten sowie einem bis zu neun Zoll großen Touchscreen kombiniert.

Eine Welt, in der sich vor allem junge Fahrer zurechtfinden sollen. Daher ist der T-Cross auch voll vernetzt. Das Smartphone lässt sich einfach integrieren, seine Apps über den großen Touchscreen bedienen.

Zudem ist der T-Cross – und das ist in dieser Klasse nicht selbstverständlich – immer im Internet unterwegs. Vor allen die Stauumfahrung mit Echtzeit-Verkehrsdaten ist im Alltag eine Erleichterung.

Ob das alles reicht, um den Rückstand auf die Konkurrenz aufzuholen?

Ein Blick in die Geschichte lässt die VW-Verantwortlichen hoffen. Denn der Tiguan kam spät – und rollte dann das Feld von hinten auf. Innerhalb weniger Monate fuhr er auf Platz eins bei den SUV. Ein

Vorsprung bis heute. ➔

Sieht größer aus, als er ist: VW setzt auf betont sachliche Linien, der T-Cross soll erwachsen wirken, nicht wie ein hochgebockter Kleinwagen



FAZIT
Redakteur
STEFAN VOSWINKEL

VW kommt nach Tiguan und T-Roc auch bei den Mini-SUV mal wieder ganz schön spät.

Aber Design, Innenraumkonzept und Technik passen, der T-Cross wird wohl den gleichen Weg einschlagen wie schon seine großen Brüder: auf Platz eins der Zulassungstatistik.

FOTOS: HERSTELLER (3)



Briefmarkenserien 2015 bis 2018

Klassiker der deutschen Automobilgeschichte



Ob Sport-Coupé, spritziger Kleinwagen, Rallye-Favorit, Kultklassiker oder ostdeutscher Oldtimer: Wer Benzin im Blut hat, wird diese Briefmarken lieben. Sichern Sie sich jetzt die Marken Ihres Lieblingsklassikers!

**Jetzt online
bestellen!**

Online im Shop der Deutschen Post erhältlich: deutschepost.de/shop

Zehn Hochsitze bis 20 000 Euro

SO SMART KANN SUV

Hoch sitzen? Gern! Aber bitte mit Hirn. Also nicht in teuren SUV-Sauriern, sondern in bezahlbaren Mini-SUV



Ford EcoSport

Hyundai Kona

Seat Arona

Opel Crossland X

Dacia Duster

SEIN

V. Zehn Vorschläge

DICK, DURSTIG UND TEUER – diese Vorurteile gegenüber SUV halten sich hartnäckig. Und dennoch werden die hippen Hochsitze immer beliebter. Wie das? Ganz einfach! Zum Wesen von Vorurteilen gehört nun mal, dass sie eher nicht zutreffen. Schon gar nicht für alle SUV. Um das zu belegen, haben wir zehn kleine SUV versammelt, die kompakt, sparsam und günstig sind.

Unsere zehn SÜVchen messen nur wenig mehr als vier Meter, verbrauchen kaum mehr als vier Liter und kosten im Grundpreis auf keinen Fall mehr als 20 000 Euro. Die Bandbreite reicht dabei vom Superschnäppchen Dacia Duster über das Korea-Doppel Hyundai Kona und Kia Stonic bis zum Exoten SsangYong Tivoli. Da sollte also für jeden Geschmack das Richtige dabei sein.



Bis 20 000 Euro gibt es schon eine richtig bunte SUV-Auswahl

FOTO: T. BADER



Renault Captur

SsangYong Tivoli

Mazda CX-3

Mitsubishi ASX

Kia Stonic

Dacia Duster

EINMAL MIT ALLES – UND DOCH GÜNSTIG

Das stämmige Kerlchen ist nicht nur besonders günstig – ihn bekommt man für unter 20 000 Euro sogar mit variablem Allradantrieb (Basis mit Frontantrieb). Wo die Konkurrenz also grundsätzlich nur mit den Vorderrädern scharrt, kann der Duster tatsächlich kraxeln. In Paris wurden gerade neue Motoren angekündigt. Der TCe 150 (150 PS) muss es gar nicht sein, der TCe 130 (130 PS) dürfte perfekt passen. Und selbst in der besten Ausstattung locker unter 20 000 Euro bleiben. Noch günstiger wird es

mit dem 2WD-Prinzip – das zudem einen nochmals größeren Kofferraum bereithält. Stadtindianer zahlen dann fast 2000 Euro weniger. Die neuen 1,3-Liter-Benziner verfügen über Turbo, Direkteinspritzung und Partikelfilter. Schon der TCe 130 stemmt amtliche 240 Nm Drehmoment. Sehr gut im Duster: Platzangebot und Übersichtlichkeit.

► Heutzutage selten: Fensterkurbeln – im Duster hinten zu finden. E-Fenster ab Comfort für 150 Euro

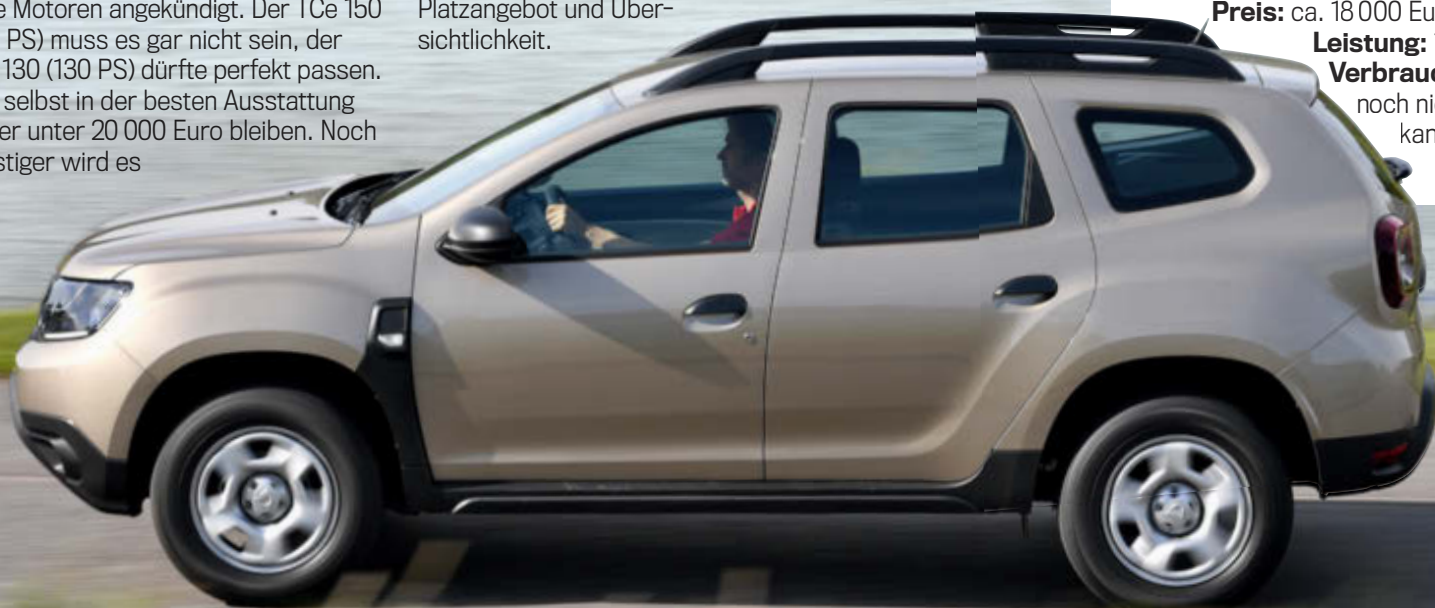
▼ Robuste Erscheinung – im positiven Sinne: Duster mit Reling und Stoßschutz an Bug und Heck

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Warten lohnt sich! Der neue **TCe 130** kommt Anfang 2019 (Allrad Mitte 2019). Und auch mit der besten Ausstattung bleibt er unter 20 000 Euro.

DACIA DUSTER TCe 130

Preis: ca. 18 000 Euro
Leistung: 130 PS
Verbrauch: noch nicht bekannt



Ford EcoSport

GANZ SCHÖN FLOTT UNTERWEGS – AUCH MIT NUR 100 PS

Der Name passt. Der Ford geht angenehm bescheiden mit seinen Außenmaßen um, ist leicht und trinkt entsprechend wenig – hat aber zumindest in der 140 PS starken 1.0-EcoBoost-Version (Turbobenziner) ordentlich Dampf hinter der frechen Schnauze. Allerdings: Erst der kleinere 1.0 mit 125 PS passt in den von uns empfohlenen Finanzrahmen. Noch günstiger: die nochmals schwächere Variante mit

100 PS in Verbindung mit dem Extra-Paket Cool & Connect wählen. Das ergibt dann einen immer noch quirligen Dreizylinder-SUV mit reichlich sinnvoller Ausstattung. So sind neben der ohnehin serienmäßigen Klimaanlage auch ein Navigationssystem oder eine Parkhilfe (hinten) an Bord. Der EcoBoost-Motor summt erstaunlich kultiviert, die Gänge lassen sich geschmeidig wechseln. Kurz: Sogar der schwächste EcoSport macht richtig Laune.



◀ Kleiner SUV, große Schnauze: Fords Familiengesicht steht auch dem kleinsten Offroad-Modell

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Der **1.0 EcoBoost Cool & Connect** mit 100 PS für 19 990 Euro schafft ordentlich was weg, zusätzliche Ausstattung muss nicht sein.

FORD ECOSPORT 1.0 ECOBOOST

Preis: ab 18 590 Euro
Leistung: 100 PS
Verbrauch: 5,3 Liter S/100 km

► Spezielle Seite des Ford EcoSport: Hecktür seitlich, tief nach unten, reichender Ausschnitt





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NIE MEHR AUTO SUCHEN? SELBSTVERSTÄNDLICH!

ŠKODA Connect – Parkposition, Info Call, Tankpreisvergleich¹ und viele weitere Onlinefunktionen¹. Selbstverständlich in unseren Modellen².
Mehr bei Ihrem ŠKODA Partner, unter (08 00) 99 88 99 99 oder auf skoda.de/connect

¹ Die Nutzung von ŠKODA Connect Infotainment Online ist nur mit den Navigationssystemen Amundsen und Columbus möglich. Zusätzlich benötigen Sie ein mobiles Endgerät, das die Fähigkeit besitzt, als mobiler WLAN-Hotspot zu agieren. Alternativ kann mit der Option Telefonschnittstelle „Business“ ein Mobiltelefon mit Remote-SIM-Access-Profil (rSAP) oder eine SIM-Karte mit Telefon- und Datenoption genutzt werden. ŠKODA Connect Infotainment Online ist nur mit einem separaten Mobilfunkvertrag zwischen Ihnen und Ihrem Mobilfunkprovider und nur innerhalb der jeweiligen Netzabdeckung verfügbar. Durch den Empfang von Datenpaketen aus dem Internet können zusätzliche Kosten entstehen. Zur Nutzung von ŠKODA Care Connect und ŠKODA Connect Infotainment Online ist ein separater Vertrag mit der ŠKODA AUTO a.s. online abzuschließen. Zur Nutzung der kostenfreien ŠKODA Connect App wird ein Smartphone mit iOS- oder Android-Betriebssystem und eine SIM-Karte mit aktivierter Datenoption benötigt. Nähere Informationen zu ŠKODA Care Connect und ŠKODA Connect Infotainment Online erhalten Sie unter www.skoda-auto.de/connect und bei Ihrem ŠKODA Partner.

² Ausgenommen ŠKODA CITIGO.





Hyundai Kona

KURZ UND GUT: HIER REICHT WENIG MEHR ALS DIE BASIS

Die Wahl fällt leicht: Im kurzen Kona (4,17 m) bietet Hyundai zwei Benziner. Und den 177 PS starken 1.6er gibt es nur mit Allrad und Doppelkupplung ab 25 000 Euro. Wenden wir uns also dem Einliter-Dreizylinder zu. Ein wenig rau und knurrig gibt er sich, seine 120 PS reichen aber locker aus. Flott durch die Stadt wuseln oder locker über Land cruisen? Kein Problem, der Motor dreht linear und lässt sich problemlos mit einer Fünf vorm Komma bewegen. Dabei

sorgen das klar strukturierte Cockpit und ordentliche Sitze für zusätzliche Entspannung. In der zweiten Reihe dürfen wir allerdings keine Raumwunder erwarten. Finger weg übrigens von den schicken 18-Zoll-Rädern (ab Style). Die lassen den ohnehin straff abgestimmten Kurz-SUV deftig austeilen. Also einen sinnvoll ausgestatteten Select für 18 650 Euro plus Metalliclack (590 Euro) nehmen – so wird die einfache zur ersten Wahl.

▲ Sehen gut aus, kosten aber Komfort: 18-Zoll-Alus mit 235/45 R 18. Gibt es ab Style (22 200 Euro)

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Es kann hier nur der **1.0 T-GDI** sein, als vernünftig ausgestatteter **Select** für faire 18 650 Euro. Einziger Aufpreis: 590 Euro – für alle Farben außer Grau.

HYUNDAI KONA 1.0 T-GDI

Preis: ab 17 500 Euro
Leistung: 120 PS
Verbrauch: 5,5 Liter S/100 km

Kia Stonic

SUV-ZWERG MIT GROSSEN AMBITIONEN

Same same but different. Grundsätzlich teilt sich der Stonic seine Erbanlagen mit dem Hyundai Kona. Allerdings kleidet sich der Kia weniger exzentrisch, bietet die größere Motorenvielfalt. Auf den großen Benziner verzichtet der Stonic (kein Verlust), dafür gibt es zwei Vierzylinder-Sauger (84/99 PS, keine Empfehlung) und zwei Diesel (115/136 PS, kein Bedarf). Also bleibt auch hier der 1.0 Turbo als beste Wahl. Lebendig wuselt der Dreizylinder durchs Drehzahlband, bleibt akustisch meist

dezent und soll mit 5,2 l/100 km zufrieden sein – unser Held für Arbeit und Alltag. Als Vision bringt er auch reichlich nützliche Ausstattung mit (Klimaautomatik, Sitzheizung vorn etc.) und rollt auf 17-Zoll-Alus. Die poltern zwar auch mal unfein über Schlaglöcher, sehen aber besser aus als die 15-Zoll-Serienräder. Das Auge fährt ja mit.

► Klassiker: die Handbremse wie früher üblich mechanisch über einen stabilen Hebel – gefällt uns

▼ Kurz und bündig: Der Stonic wirkt wie aus einem Guss, Gelb verleiht ihm das gewisse Etwas



AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Trotz größerer Auswahl als beim Hyundai bleibt auch hier der **1.0 T-GDI** unser Tipp. Dazu gute Vision-Ausstattung – macht 20 850 Euro.

KIA STONIC 1.0 T-GDI

Preis: ab 18 850 Euro
Leistung: 120 PS
Verbrauch: 5,2 Liter S/100 km



Mazda CX-3

SIEHT AUFREGEND AUS, BERUHGIGT ABER MIT SEINEM SANFTEN WESEN

Das schaut gut aus. Und zwar nicht nur optisch, sondern ganz allgemein. Den 4,28 Meter kurzen CX-3 befeuert in der Basis ein 121 PS starker 2,0-Liter-Benziner. Und genau der soll es auch sein. Ohne Turbo, aber mit Mazda-typischer Extremverdichtung (hier mit 14:1 besonders hoch) erschnurrt der Vierzylinder sich sanft und gleichmäßig unsere Sympathie. Auch innen kommt erst mal Freude auf. Sauber gemachtes Cockpit mit zentralem Drehzahlmesser – ja gibt's denn hier gar nix zu meckern? Doch! Der Navi-bildschirm thront zwar schön weit oben, ist aber recht klein und die Grafik eher schlicht. Im Fond fühlen sich Erwachsene eingeengt. Mehr Spielraum lässt der Preis ab 17 990 Euro. Diesel? Trotz mehr Ausstattung zu teuer (ab 22 290 Euro).

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Der **Skyactiv-G 121** mit Frontantrieb passt perfekt, als **Center-Line** für 20 290 Euro ist alles Wichtige an Bord. Kaufen!

MAZDA CX-3 SKYACTIV-G 121

Preis: ab 17 990 Euro
Leistung: 121 PS
Verbrauch: 6,2 Liter S/100 km

➤ Vernünftige Bedienung mit zentralem Dreh-Drück-Knopf und Menütasten drumherum

▼ Der CX-3 vermeidet auch optisch jeden Anflug von Fettleibigkeit – sieht ziemlich flott aus



Mitsubishi ASX

DER GLÄNZT MIT GRÖSSE – AUSSER BEI DEN EXTRA-AUSSTATTUNGEN

Friss oder stirb! Mitsubishi hält nichts von einer mehrseitigen Speisekarte – den ASX 1.6 verkaufen die Japaner ausschließlich mit dem 117 PS starken Vierzylinder-Benziner. Immer ist der Motor an eine Fünfgangschaltung geknüpft, Allradantrieb war nie vorgesehen, drei Ausstattungslinien gibt es –



◀ Fünfgang: In Verbindung mit dem 1.6er-Benziner brauchbar, grundsätzlich jedoch unmodern

▼ Rares Geschöpf: Den ASX haben nur wenige SUV-Fans auf dem Schirm – dabei punktet er mit Größe

fertig. Aber: Der ASX bietet genau das, wonach die Kundschaft in diesem Segment fragt. Man sitzt angenehm erhöht, der Motor verträgt sich artig mit dem Frontantrieb, eine Klimaautomatik ist an Bord, und das 1.6-MIVEC-Maschinchen soll mit 5,7 Litern auf 100 Kilometer auskommen. Es läuft hörbar und etwas lustlos. Die Sitze stützen passabel, sind straff gepolstert. Außerdem überragt der 4,37 Meter lange ASX 1.6 die meisten Mitstreiter um eine halbe Klasse, zählt bereits zu den Kompakt-SUV.



AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Es gibt nur den einen Benzin, den **1.6 MIVEC 2WD Basis** mit 117 PS für unter 20 000 Euro. Und dann leider nur in Minimalausstattung

MITSUBISHI ASX 1.6 MIVEC

Preis: ab 16 690 Euro
Leistung: 117 PS
Verbrauch: 5,7 Liter S/100 km

FOTOS: T. BADER (8)

Opel Crossland X FEINES FAHREN – ALLERDINGS ERST ÜBER 20 000 EURO

Im Opel steckt im Grunde ein Peugeot. Tatsächlich teilen sich 2008 und der ähnlich kompakt geschnürte Crossland X Motoren und Co. Ein Nachteil? Non, können wir nicht feststellen. Ab 18 280 Euro sind für einen Crossland fällig – dann gibt es die einfachste Ausstattungslineie Selection. Dem kleinen Saugmotor des Basismodells presst Opel mit Mühe 83 PS ab. Der nächststärkere Turbo läuft dagegen entspannter. Mit 110 PS starkem 1.2-Dreizylinder kostet ein Crossland X zwar bereits über 21 000 Euro – doch der wäre (inklusive brauchbarem Ausstattungs-niveau Edition) die bessere Wahl. Der 1.2er schnurrt dezent und verbraucht unter fünf Liter Super auf 100 Kilometer. Klasse: Im kleinen SUV verbaut Opel serienmäßig aufwendige Assistenzsysteme.

➤ **Groß im Kleinen:** Gasdruckfeder als Motorhaubenstütze, gut gedämmter 1.2

▼ **Schick im Ganzen:** Chromzierrat und Zweifarbenlackierung für Opels kleinen SUV gegen Aufpreis



AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Der **Crossland X 1.2 Turbo Edition** kostet zwar schon 21 070 Euro, es lohnt sich aber. Druckvoller Turbo, Extra-Luxus durch die Linie Edition.

OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO

Preis: ab 21 070 Euro
Leistung: 110 PS
Verbrauch: 4,8 Liter S/100 km



Renault Captur CLEVERER HOCHSITZ OHNE ÜBERFLÜSSIGE SUV-SCHMINKE

SUV? Der Captur sieht eher wie ein hochgelegter Mini aus. Macht aber nix, im Gegenteil: Hoch sitzen und gut gucken geht auch beim kleinen Renault. Allrad gibt es eh nicht – wozu also auf offroad machen? Onroad überzeugt der 4,12-Meter-Winzing mit brauchbarem Platz vorn, verschiebbarer Rückbank und 377 bis 1235 Liter Stauraum. Weil wir Genießer sind, reichen uns 90 PS aus dem 0,9-Liter-Dreizylinder. Dafür gönnen wir uns die feine Intens-Ausstattung, mit LED-Licht und Navi.

➤ **Kluges Konzept:** Sitzbezüge mit Reißverschluss – so lassen sich die Dinger abnehmen und waschen

▼ **Schönes Profil,** Zweifarbenlack aber nicht für die Basis (für Limited 384 Euro, ab Intens Serie)



AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Zum eher gemütlichen Fahren reicht der **TCe 90** absolut. Und mit der Intens-Ausstattung wird's ein bisschen luxuriös.

RENAULT CAPTUR TCe 90

Preis: ab 16 190 Euro
Leistung: 90 PS
Verbrauch: ab 5,4 Liter S/100 km



FOTOS: T. BÄGER (4)

Folgt der Spur. Nicht der Masse.



ÜBERZEUGT. VON ANFANG AN. Der T-Roc mit dem Spurhalteassistenten „Lane Assist“.

Der T-Roc geht seinen eigenen Weg – und von dem lässt er sich nicht so leicht abbringen. Unter anderem dank des serienmäßigen Spurhalteassistenten „Lane Assist“. Dieser unterstützt den Fahrer, falls er ein Abweichen von der Spur registriert, und kann so helfen, Unfälle zu vermeiden.¹⁾

Wir bringen die Zukunft in Serie.



Volkswagen

1) Im Rahmen der Grenzen des Systems. Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Stand 08/2018.

Seat Arona

DIESER SPANIER
PUNKTET
MIT INNEREN
WERTEN

◀ Auf diesen Sitzen
reisen wir gern -
vielleicht nicht nonstop
bis nach Spanien,
aber doch fast

▼ Schnörkellos und
genau deswegen auch
morgen noch
schön anzuschauen
- der Seat Arona

Erst erstaunt, dann erfreut - so die Reaktion auf den spanischen Kurz-SUV. Innen wie außen sieht der 4,14-Meter-Zwerg fast ein wenig langweilig aus, tatsächlich dürfte sein unaufgeregtes Design ewig halten, macht der funktionale Arbeitsplatz uns das Leben angenehm leicht. Dazu gibt es passable Sitze, ein souveränes Fahrwerk und sogar spanisches Temperament. Der Einliter-Dreizylinder mit 115 PS knurrt kalt zwar kräftig, geht aber unter zehn Sekunden auf Tempo 100 und schafft über 180 km/h Spitze. Das Ganze als vernünftiger Style, macht 19 620 Euro. Olé!

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Diesel rechnen sich kaum, der Basis-Benziner macht wenig Spaß - also **1.0 TSI** (115 PS) in **Style**-Ausstattung. Der ist 'ne runde Sache.

SEAT ARONA 1.0 TSI

Preis: ab 19 620 Euro

Leistung: 115 PS

Verbrauch: 5,0 Liter S/100 km

SsangYong Tivoli

DER KLEINE EXOT AUS KOREA MACHT ORDENTLICH RUMMEL

Den Exotenstatus hat er sicher - Sie werden mit ihm auffallen und angesprochen werden. Zwei Motoren stehen im seltenen Tivoli bereit - die bessere Wahl ist der Benziner (1.6 e-XGi) mit lebendigen, aber leider untypisch ungeschliffenen 128 PS. Frontantrieb baut SsangYong ab Werk ein, der 4x4-Antrieb kostet 2000 Euro Aufpreis. Also fällt Klettern aus, der Frontantriebs-Tivoli sollte reichen. Die mittlere Linie Quartz ist vergleichsweise luxuriös. Sieben-Zoll-Touchscreen für die Multimediaversorgung, Aluräder für die Optik oder Assistenzsysteme wie die Kollisionswarnung für die Fahrsicherheit sind ohne Aufpreis an Bord. Leider schwach: Eine Start-Stopp-Automatik kostet extra. Noch etwas zur Karosserie. Der Tivoli ist unübersichtlich, dafür geräumig und variabel, das Bedienkonzept zudem angenehm intuitiv.

◀ Einfach - und
wirkungsvoll: schlaue
Lösungen am Band
für Utensilien der Fond-
passagiere

▼ Echt SUV: Stoß-
schutz an den Radläu-
fen, hohe Flanken
- so geht moderner
Stadt-Offroader

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Der **Tivoli e-XGi 160 2WD Quartz** hat mit 128 PS mehr Leistung als der Diesel, kostet weniger (19 790 Euro). Klare Sache also.

SSANGYONG TIVOLI e-XGi 160 2WD

Preis: ab 15 990 Euro

Leistung: 128 PS

Verbrauch: 6,6 Liter S/100 km



Sky Q

Einfach das beste Fernseherlebnis.
Jetzt mit der neuen Sprachsteuerung.

Hol Dir jetzt Sky und spare 50 % im ersten Jahr. Der neue Sky Q Receiver ist inklusive.

50%
 in den ersten 12 Monaten*



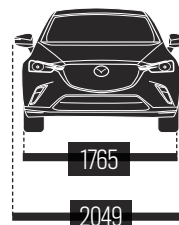
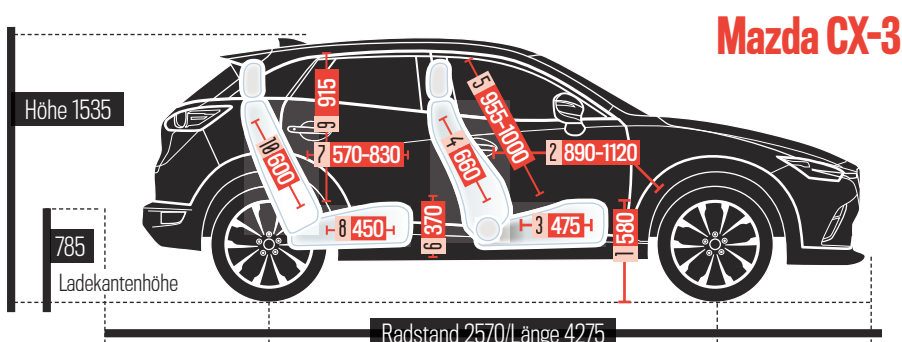
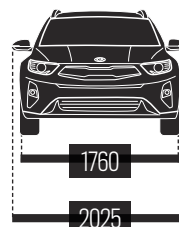
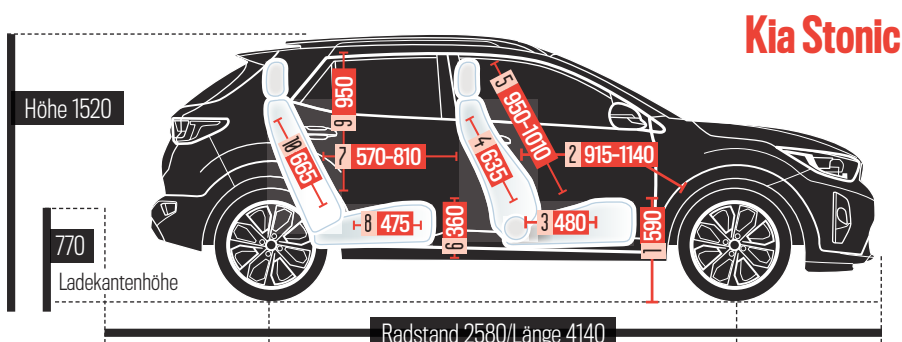
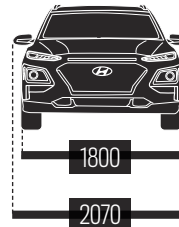
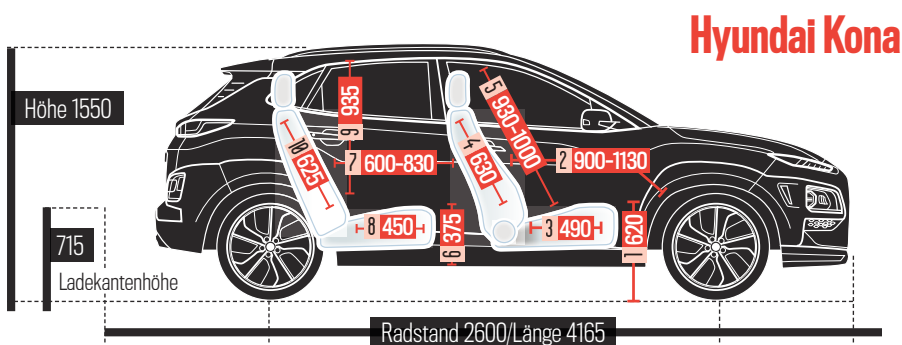
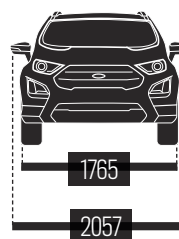
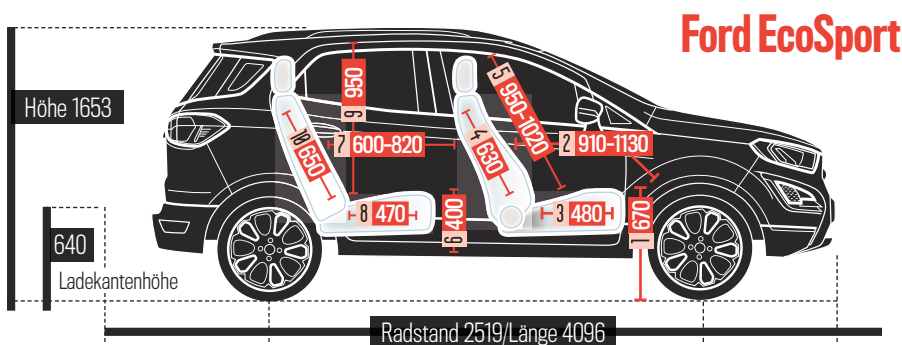
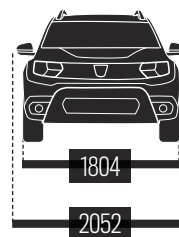
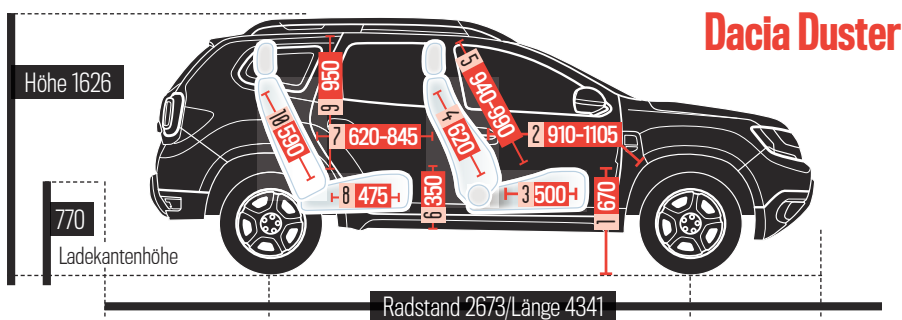
sky.de | 01806 405 405

Dt. Festnetz € 0,20 inkl. MwSt.; Mobilfunknetz max. € 0,60 inkl. MwSt.

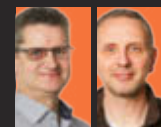


*Die Ersparnis von 50 % bezieht sich auf den monatlichen Abonnement-Standardpreis in den ersten 12 Monaten bei einer Mindestvertragslaufzeit von 24 Monaten (Monat der Freischaltung (anteilig) zzgl. 23 Monaten). Alle Preise inkl. MwSt. Angebot gültig bis 14.11.2018. Stand: September 2018. Änderungen vorbehalten. Sky Deutschland Fernsehen GmbH & Co. KG, Medienallee 26, 85774 Unterföhring. Fotos: Das Boot © Nik Konietzky/Bavaria Fiction GmbH/Sky; HOC © 2018 MRC II Distribution Company L.P. All rights reserved./Sony Pictures Television. All rights reserved; TWD THE WALKING DEAD TM & © 2018 AMC Network Entertainment LLC. All rights reserved; Star Wars © 2017 & TM Lucasfilm Ltd; CL © Sky/2017 Getty Images/Matthias Hangst; Buli © 2018 Getty Images.

UNSERE ZEHN SUV IN ZAHLEN - AUF DEN MILLIMETER GENAU



Zehnmal hoch auf die Mini-SUV: Diese Typen kosten kein Vermögen und erledigen doch brav so manche Alltagsaufgabe



Eines vorweg: Natürlich braucht manch einer mehr Platz, als unsere Mini-SUV bieten. Doch wer meist allein oder maximal zu zweit unterwegs ist, der tut sich und der Umwelt mit diesen SUVchen einen großen Gefallen. Neben den Kosten halten sich meist nämlich auch Verbrauch und

➔ WEITERE INTERESSANTE SUV-SCHNÄPPCHEN



Fiat 500X

Der gerade geliftete Bruder des Jeep Renegade startet als 110-PS-Benziner bei 17490 Euro, wir empfehlen aber 1.0 Turbo (120 PS) ab 19190 Euro (als City Cross 20890 Euro).

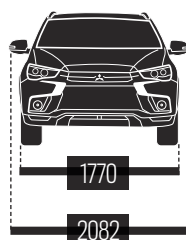


Nissan Juke

Der schrill designte Juke geht los bei 16490 Euro. Der 1.6er mit 112 PS ist zwar brav, der Turbo (218 PS) aber fast 13000 Euro teurer. Diesel (110 PS, 18990 Euro) nur für Vielfahrer.



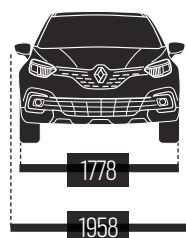
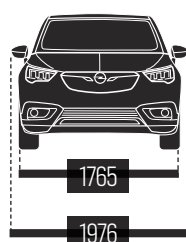
► Alle Abmessungen in Millimetern



FAZIT

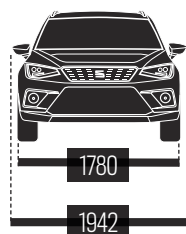
Redakteure
GERALD CZAJKA UND JAN HORN

Schadstoffausstoß in Grenzen. So ein kleiner, leichter Hochsitz lässt sich zudem deutlich entspannter durch den immer dichter werdenden Verkehr bugsieren oder in engen Parkhäusern abstellen. Und nicht zuletzt bereitet er auch noch echte Fahrfreude. Warum also mehr ausgeben?



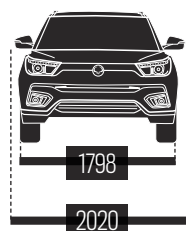
Lada 4x4 Fünftürer

Den russischen Kult-Kraxler gibt es jetzt auch 40 Zentimeter länger mit hinteren Türen. Antrieb: 1,7-Liter mit 83 PS, permanenter Allrad, Differenzialsperrung, Untersetzung. Ab 12 990 Euro.



Suzuki Jimny

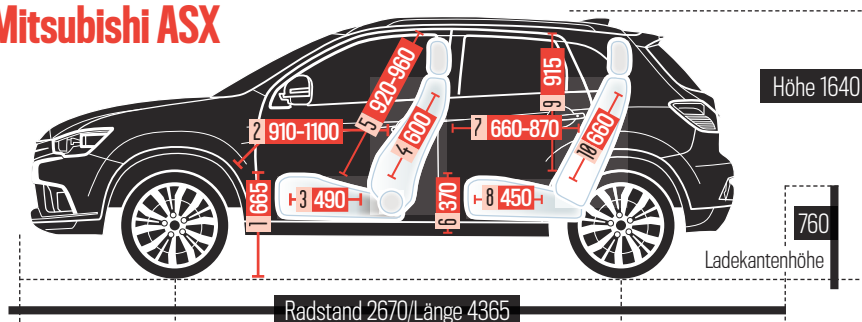
Der kastige Knirps misst nur 3,65 Meter, bietet aber zuschaltbaren Vorderradantrieb und eine Geländeuntersetzung. Preise für den 1.5er mit 102 PS starten bei 17 915 Euro.



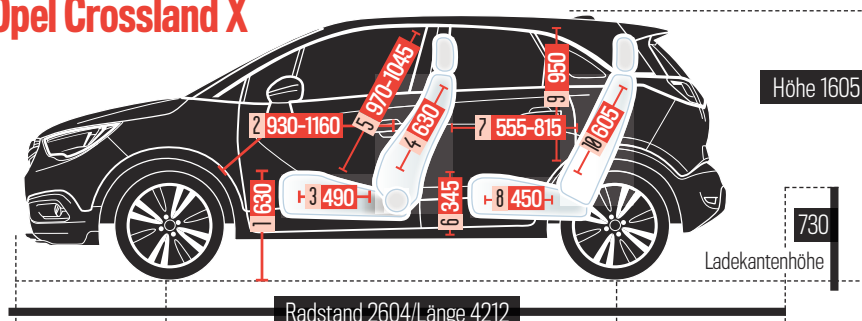
FOTOS: HERSTELLER (3), S. HABERLAND (2), D. REBMANN, T. BAUER

- | | | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------|--------------------|----------------------|
| 1 Sitzhöhe vorn | 4 Lehnenhöhe vorn | 5 Innenhöhe vorn | 7 Beinraum hinten | 9 Innenhöhe hinten |
| 2 Beinraum vorn | 3 Sitztiefe vorn | 6 Beinhöhe hinten | 8 Sitztiefe hinten | 10 Lehnenhöhe hinten |

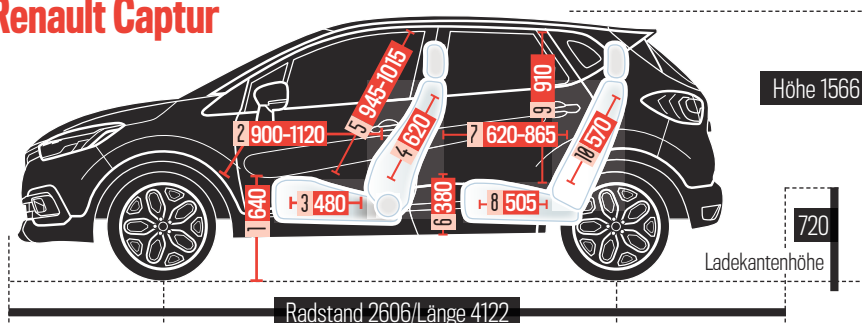
Mitsubishi ASX



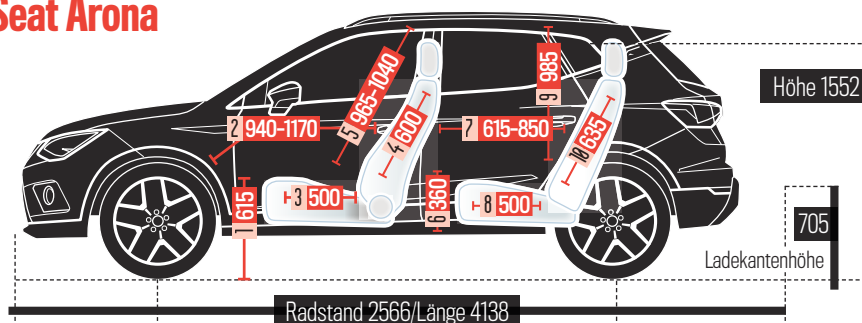
Opel Crossland X



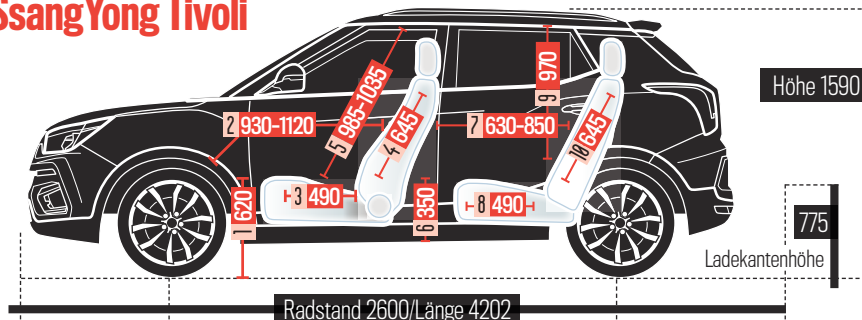
Renault Captur



Seat Arona



SsangYong Tivoli



Diesel-Krise

GEWINNER & VERLIERER

Während die Konzerne satte Gewinne einfahren, drohen Autobesitzer auf hohen Verlusten sitzen zu bleiben. Dem Diesel-Image hilft das nicht

**67
Mrd.
Euro**
Gewinne der
Konzerne



GEWINNE AUTOKONZERNE
NACH STEUERN MRD. EURO

	2016	2017	1. HJ 2018
VW	5,4	11,4	6,6
Daimler	8,8	10,9	4,2
BMW	6,9	8,7	4,4
Gesamt	21,1	31,0	15,2
Summe	67,3 Milliarden Euro		

VON EINEM KUNDEN wie Bernd Ellendt können die Autohersteller nur träumen. „Ich fahre und kaufe sehr gern Autos“, sagt er. Etwa alle vier Jahre erneuert der Diplomingenieur aus dem baden-württembergischen Sigmaringen seinen Fuhrpark. Fünf Audi und sieben VW hat seine Familie schon besessen.

Im Februar schreibt Ellendt einen Brief an die Autobosse Matthias Müller (VW) und Rupert Stadler (Audi): Infolge der Diesel-Krise sei der Wertverlust seines Audi A6 3.0 TDI immens, der VW Tiguan 2.0 TDI seiner Frau nahezu unverkäuflich. „Die Antworten fielen äußerst unbefriedigend aus“, sagt Diesel-Fahrer Ellendt. „Von Rückkauf oder Entschädigungszahlungen wie in den USA wollte man nichts wissen. Aktuell würde ich für meinen A6, Listenpreis vor drei Jahren 72 800 Euro, vielleicht 28 000 Euro bekommen.“

Im August schreibt Ellendt den Konzern erneut an. Matthias Müller ist da nicht mehr im Amt, Rupert Stadler bereits in Untersuchungshaft. Die Kundenbetreuung äußert Verständnis,

„dass Sie bezüglich der Gebrauchtwagenwerte durch die zahlreichen Medienberichte und Diskussionen rund um den Diesel verunsichert sind“. Medienberichte als Ursache des Wertverfalls?

Inzwischen ist Herbst. Und nun hat die Bundesregierung versprochen, den gebeutelten Kunden durch Nachrüstlösungen und Umtauschprämien unter die Arme zu greifen. Ob dadurch das Vertrauen der Diesel-Kundschaft wiederhergestellt wird? Eher fraglich. Weder sind die Konzerne an einer Nachrüstung alter Diesel interessiert. Noch steht fest, ob die Kunden von den Umtauschprämien bei Inzahlungsgabe eines Altdiesels tatsächlich profitieren. Genannt werden je nach Hersteller Prämien von bis zu 10 000 Euro. Doch die auf den ersten Blick attraktiven Angebote verpuffen, sollten die sonst üblichen Neuwagenrabatte damit verrechnet werden. Das Deutsche Kfz-Gewerbe (ZDK) befürchtet offenbar, dass sich die Hersteller günstig aus der Affäre ziehen wollen. „Es muss sichergestellt sein, dass Hersteller und



Die Frage, wer für die Nachrüstung oder die Umtauschprämie bei Neuerwerb aufkommt, ist nach wie vor offen

Importeure diese Kosten komplett übernehmen“, betont Verbandspräsident Jürgen Karpinski. Die Höfe der Händler stünden voll mit nicht verkäuflichen Dieseln. Deshalb brauche es auch eine bundeseinheitliche Regelung für die Hardware-Nachrüstung, aber keinen Flickenteppich in unterschiedlich belasteten Regionen.

Und wie teuer ist das alles? Je nach Inanspruchnahme der Prämien und Umrüstungen können sich die Kosten für die Autohersteller auf niedrige zweistellige Milliardenbeträge summieren, hat Prof. Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management errechnet. Würden etwa 2,5 Millionen Fahrzeuge in den Genuss von Umrüstungen oder Umtauschprämien mit Aufwendungen zwischen 2500 und 5000 Euro kommen, lägen die Kosten zwischen 6,3 und 12,5 Milliarden Euro. Die drei großen deutschen Konzerne VW, Daimler und BMW verbuchten in den Jahren seit Ausbruch der Diesel-Krise Gewinne in Höhe von 67 Milliarden Euro, die Diesel-Besitzer verloren 20 Milliarden Euro. moet/frosin

20 Mrd. Euro Wertverlust für Diesel-Fahrer



Unverkäufliche Diesel: Familie Ellendt mit VW Tiguan von 2011 und Audi A6 von 2015. Die Neuanschaffung wurde zurückgestellt wegen drastischem Wertverlust

ZUSÄTZLICHER WERTVERLUST INFOLGE DER DIESEL-KRISE FÜR EURO-4- UND EURO-5-AUTOS

	BESTAND	VERLUST JE AUTO*	VERLUST GESAMT
Euro 4	3,82 Millionen	1500 Euro	5,73 Milliarden
Euro 5	5,65 Millionen	2500 Euro	14,13 Milliarden
Summe			19,86 Milliarden Euro

* Quelle: CAR-Institut, Universität Duisburg-Essen

FOTOS: HERSTELLER (2), S. HABERLAND, B. HANSELMANN, IMAGO



KOMMENTAR
Redakteur
MATTHIAS MOETSCH

Nun sind die Autohersteller an der Reihe, sie müssen das Portemonnaie aufmachen! Ansonsten verpufft das Maßnahmenpaket der Bundesregierung, und die Diesel-Krise hält an bis in alle Ewigkeit. Ob Nachrüstung oder Neukauf die bessere Variante ist, muss jeder betroffene Autobesitzer für sich entscheiden. Hauptsache, er wird entschädigt und nicht noch mal für dumm verkauft.

➔ HARDWARE-NACHRÜSTUNG MIT SCR-KATALYSATOR

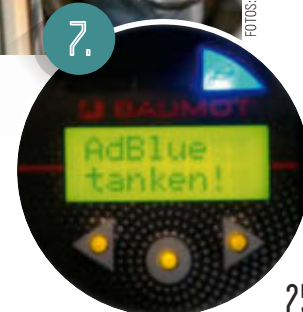
DIESE BAUTEILE MACHEN ALTE DIESEL SAUBER



Damit der SCR-Kat (2) die Stickoxide im Abgas beseitigen kann, muss AdBlue aus einem Vorratsbehälter (1) in das Abgasrohr eingespritzt werden. Der AdBlue-Behälter lässt sich bei den meisten Autos in der Reserveradmulde unterbringen. Beim Twintec-BNOx-

System wandelt ein beheizter Ammoniak-Generator (5) das AdBlue vor dem Einspritzen in Ammoniak um – so spricht die Anlage schon bei niedrigen Temperaturen an. Ein Steuergerät (3) überwacht die Anlage mit NO_x- (4) und Temperatursensoren (6). Im Cock-

pit informiert ein Display den Fahrer über den AdBlue-Stand, erinnert ans Nachtanken (7) und zeigt Fehlfunktionen des Systems an. Füllt der Fahrer kein AdBlue nach, nerven lauter werdende Warntöne, ähnlich wie die beim Sicherheitsgurt-Warner.



FOTOS: HERSTELLER (2), S. HABERLAND, B. HANSELMANN, IMAGO



Bei diesem Kinderdummy in einem Klasse-1-Sitz sind die Schultergurte abgestreift; der Kopf schlägt beim Aufprall hart gegen den Fahrersitz

FOTOS: UDV (4), HERSTELLER (4), S. HABERLAND

Falsch gesicherte Kindersitze

Eltern schnallen es nicht

Forscher warnen: Lose und vertauschte Gurte gefährden bei Autounfällen Kinderleben

FAST DIE HÄLFTE aller Kinder ist im Auto nicht richtig gesichert. Das hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in einer Studie herausgefunden, für die sie 1042 Personen in den Großräumen Berlin und München befragt und die Sicherung ihrer Kinder überprüft hat. In 48 Prozent der Fälle stellten die Forscher einen „Fehlgebrauch“ des Kindersitzes fest.

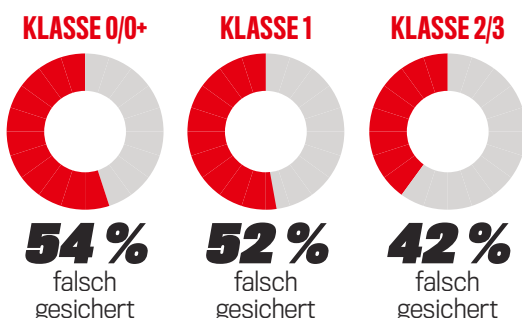
Die häufigsten Fehler werden demnach bei der Führung des Gurtes gemacht. Dieser werde entweder nicht durch die vorgeschriebenen Öffnungen geführt oder nicht straff genug angezogen. Besonders die Verwendung von Sitzen für Säuglinge (Klasse 0/0+) und Kleinkinder (Klasse 1) bereitet Probleme (siehe Grafik). Bei

den Babyschalen werden etwa häufig Becken- und Schultergurt vertauscht. „Sitztests sollten nicht nur das Crashverhalten berücksichtigen, sondern auch eine leichte und sichere Handhabung“, fordert UDV-Chef Siegfried Brockmann.

Welch gravierende Folgen die falsche Sicherung von Kin-

dern bei einem Unfall haben kann, hat die UDV mit einem Crashtest demonstriert (Fotos oben). Die Benutzung von Kindersitzen ist bis zum Alter von einschließlich elf Jahren Pflicht. Allein im Jahr 2017 starben 14 Kinder dieser Altersgruppe im Auto, über 1000 wurden schwer verletzt.

FEHLBEDIENUNG NACH KINDERSITZKLASSEN



Die Bedienung von Kindersitzen für ältere Kinder (Klasse 2/3) gelingt besser, weil das Kind einfacher, nämlich mit dem Fahrzeuggurt, gesichert wird.

5,7

E-Auto-Ladestationen pro 100 Kilometer Straße gibt es aktuell in China. Vor einem Jahr waren es laut Beratungsfirma Roland Berger nur 2,5. Hierzulande sind es 4,5 Stationen/100 km (2017: 3,1).



KOMMENTAR
Redakteur
JÖRG MALTZAN

DER AUTONOME ALBTRAUM

Durch Roboterautos ließe sich die Kapazität der Straßen verzehnfachen. Das hat die Beratungsfirma Arthur D. Little (ADL) herausgefunden. In einer Simulation stieg die Zahl der Fahrzeuge, die eine Ampel auf einer Bundesstraße bei Grün passierten, von 43 auf über 500 Autos. Vorausgesetzt, alle fahren autonom. Dafür muss „personelles Fahren“ verboten werden, so ADL. Was für ein Albtraum! Dass wir nicht mehr selber fahren müssen, kann ich mir ja noch vorstellen. Dass wir es aber nicht mehr dürfen, schockt mich. Vision Vormund oder was? Weniger Unfälle, keine Staus – die vollautonome Verlockung verspricht viel. Die Verkehrs-Verzehnfachung ist trotzdem ein furchtbarer Futurismus. Nützen tut das Ganze der Industrie. Kann sie doch zehnmals mehr Autos auf die Straße bringen. Dass zu den wichtigsten ADL-Kunden fast alle großen Autobauer gehören, dürfte kein Zufall sein.

5 FAKTEN zum Batterieanhänger

Die französische Firma EP Tender löst das Reichweitenproblem von E-Autos auf besondere Art: mit einem Anhänger, der zusätzliche Batterien beherbergt

1 IDEE Wie eine Powerbank für Smartphones, so soll der Batterieanhänger von EP Tender Elektroautos zusätzliche Energie liefern, wenn diese sie benötigen. Die Prototypen verfügen über 36,5 kWh, das Serienprodukt soll später 60 kWh abgeben können.

2 VORTEILE Für die meisten Alltagsstrecken genügen kleine Batterien in E-Autos. Die Nutzung von Batterieanhängern für längere Strecken könnte somit Ressourcen sparen und E-Autos bezahlbarer machen.

3 GESCHÄFTSMODELL EP Tender plant ein Verleihsystem, das zunächst an Stadträndern und Hauptverkehrsstraßen in Frankreich entstehen soll. Ungenutzte Anhänger



101- statt 41-kWh-Batterie: Renault Zoe mit dem EP Tender

sollen als Pufferspeicher für Ökostrom im Smart Grid dienen.

4 HISTORIE Ursprünglich hat die Firma den Anhänger mit Benzinmotor erdacht. Der Verbrenner lud die Batterie während der Fahrt.

5 ALTERNATIVEN Batteriewechselsysteme hatten bisher keinen Erfolg. Die Autobauer setzen einzig auf große Batterien im Auto selbst.

Global-NCAP-Crashtests

Kaum Sicherheit für Inder

DIE INDISCHE Version des Dacia Lodgy hat bei den Crashtests von Global NCAP keinen einzigen von fünf Sternen erreicht. Die 2011 gegründete Organisation, die sich für die „weltweite Demokratisierung der Fahrzeugsicherheit“ einsetzt, hatte den in Indien als Renault Lodgy

verkauften Van in der Basisversion getestet, in der er keine Airbags besitzt. Beim Crash schlug der Fahrerdummy auf das Lenkrad auf. Das Ergebnis sei „extrem enttäuschend“, so Generalsekretär David Ward. Bei den Tests von Euro NCAP hatte der Lodgy 2012 drei Sterne erhalten. Hierzulande gibt es ihn

serienmäßig mit Front- und Seitenairbags. Global NCAP fordert, dass zumindest Frontairbags auch bei Autos für den indischen Markt Standard werden. In der Vergangenheit hatten weitere für Indien bestimmte Modelle bei Global-NCAP-Tests versagt, darunter Autos von VW, Ford und Hyundai.



Null Sterne von fünf: In Indien verzichtet Renault beim Basis-Lodgy auf Airbags

> IN KÜRZE



> KINDERLITERATUR

WIMMELBUCH FÜR PORSCHE-FANS

Zum 70-jährigen Porsche-Jubiläum ist im Berliner Wimmelbuchverlag ein Bilderbuch für junge Sportwagen-Fans erschienen. Auf sieben illustrierten Doppelseiten lassen sich viele Entwicklungs- und Produktionsschritte entdecken, zum Beispiel die Gestaltung von Tonmodellen oder Aerodynamiktests (Bild). Preis: 12,80 Euro.



> VERBRENNER-VERBOT

DÄNEMARK STEIGT 2030 AUS

Autos mit Benzin- oder Dieselmotor sollen ab 2030 in Dänemark nicht mehr verkauft werden dürfen. Das hat Ministerpräsident Lars Løkke Rasmussen angekündigt. Ab 2035 soll auch die Zulassung von Hybridfahrzeugen gestoppt werden. Die Dänen sollen dann ausschließlich Batteriefahrzeuge und Wasserstoffautos kaufen.

> VERTRIEBSSTRATEGIE

HONDA STREICHT EIGENZULASSUNGEN

Honda verzichtet in Deutschland ab sofort auf das Geschäft mit Tageszulassungen. Das soll „die Qualität der Geschäfte erhöhen“. Statt mit großen Rabatten will man Kunden mit „attraktiven Wartungspaketen und Finanzierungsprogrammen“ überzeugen. Im ersten Halbjahr lag Hondas Eigenzulassungsanteil noch bei 51,8 Prozent.

MARKEN MIT HÖCHSTEM ANTEIL AN EIGENZULASSUNGEN IM ERSTEN HALBJAHR 2018

Honda	51,8 %
Nissan	43,0 %
Opel	42,2 %
Fiat	41,3 %
Jeep	41,2 %

Erste Fahrt

NEUE AUTOS
SCHON
BEWERTET



C 300 de

Die 13,5-kWh-Batterie soll den Diesel retten. Der C 300 de ist überragend schnell und sauber

Drei neue Plug-in-Hybride von Mercedes

Doppelherz für alle

Unter dem neuen Produktnamen EQ will Mercedes bis 2022 alle Modelle unter Strom setzen

ES IST CLEVER, neue Antriebskonzepte fernab der klassischen Verbrenner endgültig ernst zu nehmen. Das gesteht Mercedes schon mit dem neuen Namen ein: EQ. Das steht für Electric Intelligence, und dahinter steht nicht weniger als eine kleine Revolution für die Modellpalette aus Stuttgart.

Mehr als 130 neue, elektrifizierte Varianten sollen bis 2022 zu haben sein. Angefangen beim

48-Volt-Bordnetz über Plug-ins bis hin zum rein elektrischen Antrieb im neuen EQC.

Bereits 2019 geht's los. Dann rollen die ersten Plug-in-Hybride, bei Mercedes jetzt EQ Power genannt, zu den Händlern. Die Verbrennungsmotoren der C-, E- und S-Klasse werden von einem 122 PS starken E-Motor unterstützt. Und erstmals bietet Mercedes sogar auch einen Dieselhybrid an.



Mit E-Reichweiten von mehr als 50 km fahren die Modelle in der City völlig emissionsfrei

Bei der ersten Fahrt kann der C300de überzeugen. Die souveräne Systemleistung von 306 PS macht ihn in Kombination mit dem wuchtigen Drehmoment von 700 Newtonmetern zum überlegenen Langstreckengleiter.

Neue Systeme sollen beim Sparen helfen. Das Gaspedal gibt dem Fuß eine Rückmeldung, wann es Zeit zum Segeln oder Rekuperieren ist. Radar-gestützte Rekuperation berechnet die ideale Betriebs- und Antriebsstrategie.

Serienmäßig gibt's einen integrierten 7,4 kW-On-Board-Lader. Wallboxen mit 22 kW werden angeboten



Fahrzeugdaten

	C 300 de	E 300 e	E 300 de
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Diesel	Vierzylinder, Benzin	Vierzylinder, Diesel
Hubraum	1950 cm³	1991 cm³	1950 cm³
Leistung	143 kW (194 PS)/3800/min	155 kW (211 PS)/5500/min	143 kW (194 PS)/3800/min
Leistung Elektromotor	90 kW/122 PS	90 kW/122 PS	90 kW/122 PS
Systemleistung	225 kW/306 PS	235 kW/320 PS	225 kW/306 PS
max. Drehmoment (Verbrenner)	400 Nm bei 1600-2800/min	350 Nm bei 1200-4000/min	400 Nm bei 1600-2800/min
max. Systemdrehmoment	700 Nm	700 Nm	700 Nm
0-100 km/h	5,6 s (5,7 s)*	5,7	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Höchstgeschwindigkeit elektrisch	130 km/h	130 km/h	130 km/h
Verbrauch (NEFZ kombiniert)	1,4-1,6 (1,5-1,6)* l/100 km	2,0 l/100 km	1,6 l/100 km
Abgas CO ₂ (NEFZ kombiniert)	38-42 (39-42)* g/km	45 g/km	41-44 g/km
Akku-Kapazität	13,5 kWh	13,5 kWh	13,5 kWh
Stromverbrauch (NEFZ kombiniert)	18,7 (19,1)* kWh/100 km	14,5 kWh/100 km	18,7 (19,7)* kWh/100 km
Reichweite elektrisch	57 km	50 km	54 km (52 km)*

* Werte in Klammern: T-Modell

S 560 e

Trotz 475 PS sollen dem Luxus-schiff mit vollem Akku 2,5 Liter auf 100 Kilometer genügen



E 300 de

Der Traum aller Taxifahrer hat einen Namen. In der Stadt segelt der E 300 de bis zu 54 Kilometer rein elektrisch



Richtig und auch wichtig. Der versprochene Durchschnittsverbrauch von nur 1,6 Litern dürfte trotzdem ein frommer Wunsch bleiben. Pendlern ermöglicht der Akku allerdings bis zu 57 Kilometer rein elektrisches Stromern – ohne Spritverbrauch.

E-Klasse-Kunden können neben dem Diesel-Hybrid auch zum klassischen Benzin-Hybrid greifen. Der E 300 e erreicht eine Systemleistung von 320 PS und soll sich mit immer noch beeindruckenden zwei Liter Super zufrieden geben. Immer mit vollem Akku wohlgerückt. Mit einer Anhängelast von bis zu 2100 Kilogramm macht der Luxus-Öko auch Pferde- und Bootsbesitzer glücklich.

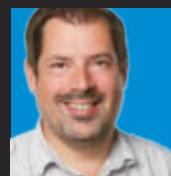
Ganz oben rangiert wie gewohnt die S-Klasse. Der S 560 e erreicht mit der Kombination aus Akku und Dreiliter-V6 eine Systemleistung von 475 PS. So lässt sich das Schiff in glatten

fünf Sekunden auf 100 km/h treiben. Die angegebenen 2,5 l/100 km im Alltag werden wir später nachprüfen.

Als überzeugender Sparringspartner präsentiert sich die neue 9G-Tronic-Automatik, die mit neuem Hybridtriebkopf im Wandlergetriebe in allen hinterradgetriebenen Modellen von Mercedes Einzug halten wird.

Dass es Mercedes mit dem Thema ernst ist, zeigen auch die weiteren Schritte der EQ-Offensive. Als „EQ Boost“ werden zukünftig Verbrenner bezeichnet, die von einem 48-Volt-Bordnetz unterstützt werden. Unter anderem wird dann die Rekuperation vom Startergenerator übernommen. Bis 2020 soll die Kleinwagentochter Smart komplett elektrifiziert sein.

Schon Mitte nächsten Jahres soll der rein elektrische EQC verfügbar sein. Was er und die anderen Saubermänner kosten, verrät Mercedes noch nicht. ➔



FAZIT
Redakteur
MALTE BÜTTNER

Kein Zweifel, Mercedes meint es mit seiner neuen Technologieoffensive EQ ernst. Die vorgestellten Modelle beeindrucken mit enormer Power und guter Ökobilanz. Vor allem aber benehmen sie sich ganz normal, erfordern kein Ingenieurstudium vom Fahrer. Fehlen noch die bezahlbaren Modelle für jeden.

URTEIL



S 560 e

V6, Benzin
2996 cm³
270 kW (367 PS)/5500-6000/min
90 kW/122 PS
350 kW/475 PS
500 Nm bei 1800-4500/min
700 Nm
5,0 s
250 km/h
130 km/h
2,5-2,6 l/100 km
57-59 g/km
13,5 kWh
20,0-20,2 kWh/100 km
50 km



Hinterm Lenkrad merkt der Fahrer nicht viel von der Technikflut. C-Klasse, wie wir sie kennen

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

INTERVIEW

BRITTA SEEGER

Die 49-jährige ist Vertriebsvorstand bei Mercedes



„MEINE KINDER FREUEN SICH AM MEISTEN ÜBER EINEN AMG“

Britta Seeger ist erst die dritte Frau bei Daimler, die in den Vorstand berufen wurde. Sie ist verheiratet, hat drei Kinder.

Frau Seeger, werden wir künftig überhaupt noch Autos besitzen oder nur noch sharen?

„Ich selbst mache beides. Unter der Woche fahre ich mein Auto, in dem ich mich wohlfühle, das mir meine maximale Individualität gibt, in dem ich persönliche Dinge liegen lassen kann. Am Wochenende nutze ich alles andere, car2go, Fahrrad, Bahn. Ich glaube, dass wir eine wachsende Gruppe von Kunden bekommen werden, die ein Auto genauso besitzen, aber es auch immer häufiger teilen möchten. Bei Mercedes werden wir auch in Zukunft beides anbieten.“

Ist Deutschland noch der wichtigste Markt für Mercedes? Sie verkaufen woanders mehr...

„Ich mag Einteilungen in besonders wichtige oder schwierige Märkte nicht. Es gibt reife Märkte, wie beispielsweise Europa oder Deutschland, und junge Märkte, wie zum Beispiel China. Deutschland ist für uns Heimat, ein toller Markt mit elf Prozent Marktanteil. Das ist eine Verpflichtung für uns, eine Herausforderung, der wir uns mit unseren Händlern stellen.“

Haben Sie ein Lieblingsauto? Bitte eine ehrliche Antwort!

„Das ist schwer zu beantworten, wir haben bei Mercedes mit inzwischen über 40 Modellen so viele tolle Autos im Angebot. Aktuell finde ich den neuen GLE sehr gut, hammergut. Aber meine Kinder freuen sich eigentlich am meisten, wenn ich am Wochenende mal einen AMG mit nach Hause bringe.“

Interview: Tom Drechsler



Der Wasserstoffvorrat beträgt 4,4 Kilo. Dank Füllvorgang mit 700 Bar sind sie in drei Minuten getankt. Akkuladen dauert bei 7,4 kWh rund 1,5 Stunden

Brennstoffzelle mit Stecker

Der GLC als Super-Hybrid

Mit Brennstoffzellen-Hybrid wird der SUV zum vorbildlichen Saubermann – einem mit Sportsgeist

DIE MERCEDES-ELEKTRO-OFFENSIVE mit dem Titel EQ findet im GLC F-Cell vorerst ihren Höhepunkt. Dem neuen 13,5-kWh-Akku steht hier ein Brennstoffzellensystem zur Seite. Gemeinsam kommt das saubere Duo auf eine Systemleistung von 211 PS und soll mit aufgeladenem Akku (auch per Stecker möglich) sowie 4,4 Kilo Wasserstoff an Bord eine Reichweite von 478 Kilometern schaffen, davon 51 Kilometer rein elektrisch.

Besonders stolz ist man bei den Schwaben auf die platzsparende Umsetzung. So hängt der gesamte Antriebsstrang im Motorraum, bedient sich der auch für Verbrenner üblichen Befestigungspunkte. Damit lässt er



Der Super-Hybrid passt ohne Umbauten in den Motorraum. Das macht ihn flexibel einsetzbar

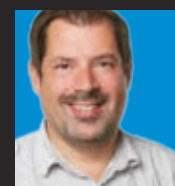
sich leicht auch in weiteren Modellen unterbringen.

Außer ein paar Schriftzüge und blauen Elementen in Kühlergrill und Felgen weist nichts auf die fortschrittliche Technik hin. Auch der Innenraum

blieb weitgehend unberührt. Nur der Kofferraum musste für den Hochdrucktank, der relativ viel Platz braucht, ein paar Zentimeter an Höhe opfern.

Auf der Straße können nur Profis sagen, welche Kraftquelle gerade am Ruder ist. Stufenlos, leise, ohne merklige Umschaltung - das macht Spaß! Nur auf der Autobahn enttarnt die Abregelung bei 160 km/h den Auto-Öko.

Schwierig bleibt die Wasserstoffversorgung. Tankstellen gibt es momentan nur in Berlin, Hamburg, Frankfurt, München, Stuttgart, Düsseldorf und Köln. Hier beginnt Mercedes auch mit dem Vertrieb. Schon Ende Oktober werden erste Fahrzeuge an ausgewählte Kunden ausgeliefert. Für 799 Euro Miete monatlich. ☹



FAZIT
Redakteur
MALTE BÜTTNER

Seit den 1980er-Jahren forscht Mercedes an der Brennstoffzelle. Noch nie konnte sie so überzeugen wie im GLC F-Cell. Jetzt sollte das Tankstellennetz schnell wachsen und der Preis so weit fallen, dass auch Normalverdiener zuschlagen können.

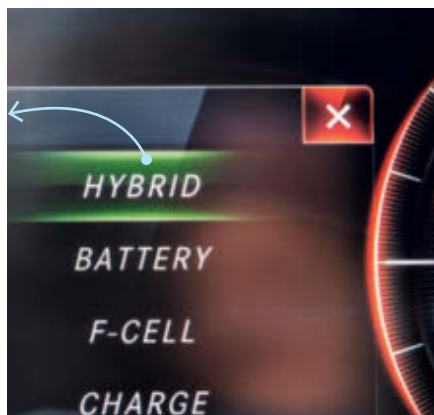
DIE VERSCHIEDENEN FАHREINSTELLUNGEN

Hybrid Brennstoffzelle und Akku arbeiten gemeinsam im optimalen Bereich.

Battery Rein elektrischer Betrieb für Kurzstrecken.

F-Cell Auf Strecke wird so nur Wasserstoff verbraucht.

Charge Der Akku wird geladen.



Fahrzeugdaten

GLC F-Cell	
Motor	Elektromotor
Leistung	155 kW (211 PS)
max. Drehmoment	365 Nm
Batterie	Lithium-Ionen-Akku
Kapazität	13,5 kWh
Brennstoffzelle	PEM (Polymer Electrolyte Membrane)
Tankvolumen H ₂	4,4 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h (abgeregelt)
H ₂ -Verbrauch (kombiniert im Hybridmodus)	0,34 kg/100 km
Stromverbrauch kombiniert	13,7 kWh/100 km
Abgas CO ₂	0 g/km
H ₂ -Reichweite im Hybridmodus (NEFZ)	478 km
Reichweite im Batterie-Modus (NEFZ)	51 km
Länge/Breite/Höhe	4671/2096/1653 mm
Spurweite (vorne/hinten) – Radstand	1625/1621 mm – 2873 mm

URTEIL



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



RENAULT
Passion for life

Renault **ZOE**

Deutschlands meistgekauftes Elektroauto
Jetzt 24 Stunden Probe fahren



Z.E.

Einfach anmelden: renault.de/24stunden

In Kooperation
mit ADAC SE



Quelle: KBA August 2018. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

renault.de

IM AUTO MIT...

AKIRA
YOSHINO



Der AKXY ist ein Konzeptauto mit drei Sitzen des Technologiekonzerns Asahi Kasai, zu dessen Beratern Akira Yoshino gehört. Es soll nicht in Serie gehen, sondern die Firma als globalen Zulieferer für die E-Mobilität repräsentieren



„Ich habe den Akku fürs Auto erfunden“

Akira Yoshino ist der Erfinder der Lithium-Ionen-Akkus. In AUTO BILD spricht er über die Zukunft von Batterieautos, was er Elon Musk sagen würde und warum er ganz persönlich auf das autonome Auto wartet

Text Hauke Schrieber Fotos Aleksander Perkovic

DAS HOTEL HYATT REGENCY im Düsseldorfer Medienhafen. Akira Yoshino (70) hat einen langen Flug aus Japan hinter sich. Der Erfinder des Lithium-Ionen-Akkus hat etwas mitgebracht: das Konzept eines Elektroautos namens AKXY, das der Technologiekonzern Asahi Kasei entwickelt hat. „In diesem Auto steckt der Geist von Akira Yoshino“, erklärt einer der zahlreichen Mitarbeiter, die den berühmten Chemiker zum Gespräch mit AUTO BILD begleiten.

AUTO BILD: Dr. Yoshino, Sie meldeten im Jahr 1985 ein Patent für einen Lithium-Ionen-Akku an. Hätten Sie damals geglaubt, dass Ihre Erfindung einmal die Automobilwelt revolutionieren würde?

Akira Yoshino: „Ehrlich gesagt: nein! Meine Akkus werden seit 25 Jahren in mobilen Geräten eingesetzt; anfangs in Walkmen, später in Laptops, heute

in Smartphones. Mittlerweile sind sie viel leistungsfähiger als am Anfang. Und günstiger herzustellen. Das macht sie für Elektroautos so interessant.“

Die Kosten pro Kilowattstunde sind noch immer ein entscheidender Faktor für den Preis eines E-Autos. Vor zehn Jahren lag er bei rund 1000 Dollar pro kWh – wo stehen wir heute?

„Bei einzelnen Zellen schon bei unter 100 Dollar. In Packs zusammengefasst muss man 50 Prozent draufschlagen. Doch das Ziel, auch hier auf unter 100 Dollar zu kommen, wird bald erreicht werden.“

Was kommt nach Lithium-Ionen-Akkus? Viele sprechen von der Feststoffzelle mit festem statt flüssigem Elektrolyt, die eine höhere Energiedichte aufweist.

„Der Durchbruch bei der Feststoffzelle ist längst da. Aber ihre Optimierung bis zur Großserienproduktion dauert noch rund fünf Jahre. Dann könnten

erste E-Autos damit fahren. Aber zunächst noch in geringen Stückzahlen. Bis die neue Akkutechnik in Millionen von E-Autos steckt, dürften weitere fünf Jahre vergehen.“

Es heißt, mit Feststoffzellen lädt ein E-Auto Strom für 500 Kilometer in weniger als zehn Minuten. Kann das sein?

„Ja, das kann passieren. Aber bis dahin ist es noch ein langer Weg.“

Verstehen Sie die Ängste der Verbraucher vor explodierenden Akkus, vor brennenden Elektroautos?

„Wissen Sie, in der Entwicklung der Lithium-Ionen-Akkus gab es immer wieder Brandunfälle. Aber diese Vorfälle wurden genutzt, um zum Beispiel das Batterie-Management immer weiter zu verbessern.“

Kühlt man Ihre Akkus im Auto besser mit Luft oder mit Wasser?

„Am besten gar nicht. Bei Feststoff-Akkus ist das nicht nötig. Sonst ist Wasserkühlung am sichersten.“

Was ist wichtiger: hohe Reichweite oder kurze Ladezeit?

„Beim Laden gilt zu vereinbaren: der Wunsch der Kunden nach kurzer Ladezeit und die hohen Kosten für Schnellladestationen. Ich finde, eine große Zahl von Ladestationen ist zunächst wichtiger als sehr schnelles Aufladen der Akkus. Die Reichweite wächst mit den Autogenerationen. Ein Nissan Leaf fing 2010 mit knapp 200 Kilometern an, inzwischen sind es bis 400, in der kommenden Generation sind 500 realistisch.“

Reicht das Vorkommen an Lithium und anderen Rohstoffen überhaupt für Millionen neuer E-Autos?

„Lithium gibt es noch genug in Südamerika. Leider lassen Spekulanter die Preise steigen. Aber jüngst wurden in Australien neue Lithium-Minen entdeckt. Ich bin da optimistisch. Und in

„Der Durchbruch bei der Feststoffzelle ist längst da. Ihre Optimierung bis zur Großserienproduktion dauert noch rund fünf Jahre.“
Akira Yoshino

Zukunft wird für die positiven Elektroden des Akkus auch mehr Nickel als Kobalt benötigt...“

... dessen Abbau im Kongo sehr kritisch gesehen wird.

„Wie gesagt: Der Kobaltgehalt wird sinken, es wird kein Ressourcenproblem geben.“

Was halten Sie von der Brennstoffzelle zur Stromgewinnung für E-Autos?

„Nach 2025 wird es eine große Veränderung der Autowelt geben. Dann kommen die selbstfahrenden Autos. Und die werden auch selbstständig laden. Ich glaube, deshalb wird es für die Brennstoffzelle schwer werden.“

Wir sind hier in Düsseldorf, einer von Diesel-Fahrverboten bedrohten Stadt. Ist das Ende des Verbrennungsmotors nah?

„In manchen Orten soll das Ende früher kommen, bei mir in Japan eher später – ab 2050. Das wäre eine Zäsur.“

Tesla ist der größte Benutzer von Lithium-Ionen-Akkus und betreibt mit der Gigafactory sogar mit Panasonic eine eigene Fabrik. Haben Sie Elon Musk schon mal persönlich getroffen?

„Nein!“ (lacht)

Was würden Sie ihm sagen?

„Nun, ich habe miterlebt, wie die IT-Revolution die Welt veränderte. Dabei gab es immer Vorläufer, Vordenker. Aber diese Leute werden irgendwann von der Bildfläche verschwinden. Wenn sie Glück haben, tauchen sie irgendwann irgendwo wieder auf. Das würde ich ihm sagen.“

ZUR PERSON: Dr. Akira Yoshino

Der 70-jährige Chemiker wurde in Osaka/Japan geboren. Seit 1981 forscht er an wiederaufladbaren Batterien. Er wurde gerade mit dem mit 380 000 Euro dotierten „Japan-Preis“ geehrt.

Sie sind offiziell im Ruhestand. Arbeiten Sie trotzdem noch?

„Zwei Tage in der Woche als Berater für Asahi Kasei und einen Tag in der Woche in einer Forschungseinrichtung. Es gibt genug zu tun.“

Ihr erstes Auto?

„Ein Nissan Skyline. Heute fahre ich einen Toyota Prius Hybrid, der bei uns Aqua heißt. Ohne Stecker.“

Und Ihr Traumwagen?

„Ich nehme ganz gern mal einen Drink. Deshalb wäre ein autonom fahrendes Auto ideal.“



NEUE AUTOS

Imposanter Auftritt: Auch beim neuen Defender kommen gerade Linien und rechte Winkel nicht zu kurz



Die Legende fürs Gelände

Schon 1948 erblickte der Defender das Licht der Geländewagen-Welt. Bis 2016 wurde er im englischen Solihull produziert, dann scheiterte er unter anderem an EU-Vorgaben zum Fußgängerschutz. Die waren mit der extrem kantigen Karosserie nicht mehr einzuhalten.



EXKLUSIV!

Das ist der neue Defender

Den Ur-Land-Rover kennt jeder. Und fast jeder liebt ihn. Große Fußstapfen für die moderne Neuauflage

DIE GUTENACHRICHT ZUERST: Der wahrscheinlich 2019 erstmals präsentierte neue Defender bleibt ein echter Kraxel-Kasten. Das versprechen zumindest die jetzt aufgetauchten Erbkönig-Fotos. Trotz leicht gebogener und flacher stehender Frontscheibe sowie insgesamt geglättetem Gesicht trotz auch der kommende Defender sehr aufrecht dem Wind. Die beim Prototyp offenbar geteilte Hecktür bildet einen fast senkrechten Abschluss, die Seitenscheiben zeigen vergleichsweise wenig Einzug – der Defender bleibt op-

tisch also der Kante verpflichtet. Aus Insiderkreisen verlautet allerdings, dass die Scheinwerfergrafik sich der aktuellen Land-Rover-Mode annähert. Gleichzeitig versprechen die Kenner der Szene, dass der Defender eine vollkommen eigenständige Front behalten wird.

Die Dimensionen des kultigen Geländegängers dürften in etwa auf dem Niveau des 2016 offiziell ausgelaufenen Vorgängers liegen. Der vermutlich wieder aufgelegte Dreitürer (bisher 3,90 Meter) dürfte also um die vier Meter liegen, der zuletzt immerhin

schon 4,79 Meter lange Fünftürer klar unter der Fünf-Meter-Marke bleiben. Für weitere Karosserievarianten wie etwa einen Pick-up gibt es derzeit keine Hinweise.

Wohl aber auf die Technik, die unterm klassisch geformten Blech stecken dürfte. Wir erwarten weder Leiterrahmen noch Starrachsen wie bisher, sondern eine selbsttragende Karosserie mit Einzelradaufhängung. Das moderne Chassis wird ähnlich auch beim Discovery verwendet.

Antriebsseitig werden die Briten vorerst nicht auf Verbrenner verzichten können. Wir erwarten Vier- und Sechszylinder, ein V8 wie im diesjährigen 70-Jahre-Jubiläumsmodell dürfte ausgeschlossen sein. Dafür ist die Plattform auf alle denkbaren Elektrifizierungsversuche vorbereitet. Mildhybrid, Plug-in-Hybrid oder reiner Elektroantrieb – alles geht, nichts muss.

Erhalten bleiben muss allerdings die Offroad-Kompetenz – was intern vehement bestätigt wird. Wäre sonst auch keine gute Nachricht. ☹



FAZIT
Redakteur
GERALD CZAJKA

Land Rover überführt den Defender in die Neuzeit. Und scheint der Ikone dabei ihren eigenen Charakter zu lassen. Gut so. Einen weichgespülten Defender würden die Fans wohl kaum akzeptieren.



Der Defender kommt künftig etwas glatter durchs Leben, bleibt aber als rustikaler Geländegänger erkennbar



Aufrechter Abschluss:
Ob die zweigeteilte Heckklappe in der Serie bleibt?



Auf einmal erscheint Ihnen alles andere zu riskant.

Die geprüften Jahreswagen von Volkswagen mit Garantie
bis zum 5. Fahrzeugjahr¹. Jetzt auf [autosuche.de](https://www.autosuche.de)



Volkswagen

¹Die Garantie bis zum 5. Fahrzeugjahr gilt für ausgewählte Jahreswagen als Volkswagen Anschlussgarantie, für bis zu 36 Monate im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie und – je nach individuellem Fahrzeug – bis zu einer maximalen Gesamtfahrleistung von 100.000 km (Garantiegeber ist jeweils die Volkswagen AG, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg). Gültig nur für Jahreswagen aus dem Bestand der Volkswagen AG. Weitere Voraussetzungen bzw. Beschränkungen der Garantie, insbesondere den Beginn der Garantiezeit, entnehmen Sie bitte den Garantiebedingungen unter www.volkswagen.de oder erfragen Sie bei Ihrem teilnehmenden Volkswagen Partner.

Test

WIE GUT SIND
DIE NEUEN
WIRKLICH?

Südkorea gegen Deutschland
und Frankreich: Kia Ceed
fährt mit 136-PS-Diesel gegen
Opel Astra und Peugeot 308

Opel
Astra 1.6
Diesel

Ceed gegen Astra und 308

Peugeot
308 BlueHDI
130

Kia siegt mit Diesel, nicht mit Duseel

Hier kommen die Knauser! Kia Ceed, Opel Astra und Peugeot 308 fahren um die Kompakt-Krone



Groß genug für vier, klein genug im Verbrauch: Mehr Auto als diese hier braucht kein Mensch

Kia
Ceed 1.6
CRDI

DAS UNFASSBARE geschieht am 27. Juni 2018. Südkorea besiegt Deutschland. Bei der Fußball-WM. 2:0 in der Nachspielzeit. *Autsch!* Das Unfassbare geschieht auch am 9. August 2018. Kia Ceed besiegt VW Golf. Im AUTO BILD-Test. Mit fünf Punkten Unterschied. *Noch mal autsch!*

Und jetzt geschieht das Unfassbare, Teil 3: Der Kia Ceed tritt zum dritten Mal in einem AUTO BILD-Vergleich an. Und wird zum dritten Mal Erster.

Autsch? Nee, verdient!

Okay, Ergebnis kennen Sie, jetzt erklären wir es. Einsteigen in drei kompakte Knauser. >>

FOTO: C. BORRIES

Wir sind's, die kompakten Sprit-Knauer! Ceed, Astra und 308 kommen mit 5,3 bis 5,5 Liter aus



» DAS SIND SIE: DREI KOMPAKTE MIT VIERZYLINDER-DIESEL

Wir starten beim Neuen. Kia Ceed, der 4,31-Meter-Kompakte. Entwickelt in Hessen, hergestellt in der Slowakei, ein *Hesslowake* somit und Europäer durch und durch. Merkt man. Unser Testwagen hat die Ausstattung Spirit, kostet 28 170 Euro inklusive Navi (890 Euro) und Technologie-Paket (690). Billig sind die Koreaner nicht mehr. Aber sooo gut ausgestattet: Sitzheizung auch *hinten* (890 Euro mit Teilleder). In der Golf-Klasse. Und wir können es nicht oft genug erwähnen: Das Cockpit geht zwar nicht als rollendes iPad durch, ist kein digitaler Trendsetter. Aber es ist durchdacht, ergonomisch gut gemacht, unterm Touch-Display



„Das Kia-Fahrwerk hat jemand gemacht, der sich damit auskennt. So einen guten Mix aus Sport und Komfort hatten die Koreaner nie.“
AUTO BILD-Tester
Berend Sanders

gibt's Kurzwahltasten für Radio, Navi und so weiter. Das ist solides Handwerk – und der Händler muss sich nicht den Mund fusselig reden, um alles zu erklären. Was wir aber den Kia-Kadetten ans Herz legen müssen: Wenn vorn ein Großer fährt, dann ist der Sitz so weit unten, dass der Hintermann Schuhgröße 34 haben sollte. Und wer als Erster die dreigeteilte Rückbank für den Ceed erfindet, dem sollten sie in der Kantine eine Extra-Portion Rindfleisch spendieren, was ja auch glücklich macht.

Völlig glücklich fühlen wir uns im Opel Astra. Liegt daran, dass wir uns bei dem am wenigsten verrenken müssen, um hinten reinzukommen. Große Türausschnitte, bequeme Sitze im Fond. Auch drei Jahre nach seiner Erfindung trägt der Astra seine Typenbezeichnung *K wie klasse* noch völlig zu Recht. Unser Testwagen ist ein 1.6 Diesel in der Ausstattung Innovation,

die wir Ihnen auch diesmal ans Herz legen; verbaut sind darüber hinaus ein Navi (990 Euro), dreigeteilte Rückbank (240) und 17-Zoll-Räder (350). Macht unterm Strich 29 940 Euro. Der Opel ist somit am teuersten. Na gut, hat auch die bequemsten Sitze, das AGR-Gestühl ist vielfältig verstellbar, besitzt sogar eine variable Schenkelaufklappung. Dafür haben sie bei Opel am höhenverstellbaren Gurt gespart und in den Kofferraum nur billigen Filz gelegt. Hey, ihr Opels, bitte mehr Liebe!

Und der Dritte im Bunde? Du musst schon arg frankophil sein, um dir einen Peugeot 308 zu kaufen. Der BlueHDI 130 Allure mit GT-Line-Paket kostet im vollen Ornat 29 350 Euro, aber hinten einsteigen, nee, das willst du nicht als normal gewachsener Nordeuropäer. Zu eng (mit 4,25 m zwölf Zentimeter kürzer als der Opel), die Lehne der Rückbank zu steil. Ja, vorn ist okay, Cockpit aufgeräumt, weiche Kunststoffe, aber wer wie Peugeot Knöpfe der Optik wegen weglässt, macht die Bedienung



Der Peugeot hat Fake-Auspuffblenden, beim Ceed ist das Rohr echt, beim Opel sieht man's nicht



Kia Ceed 1.6 CRDi

Geht okay: angenehme Sitzposition im Kia, aber enger Türausschnitt



◀ So geht Cockpit: Navi-Screen oben, Kurzwahltaasten drunter. Ergonomie: top



395 bis 1291 Liter, Rückbank zweifach geteilt



▼ Neuester im Test: Der Kia Ceed ist 4,31 Meter lang, nimmt 5,4 Liter Diesel



Opel Astra 1.6 Diesel

Bester Fond: guter Einstieg in den Opel, viel Platz auf der Rückbank



◀ Navi-Bildschirm auf Augenhöhe, aber Kurzwahltaasten für NAV/MAP fehlen



Dreifach geteilte Rückbank, 370 bis 1210 Liter



▼ Größter im Test: Der Astra misst 4,37 Meter, braucht mit 5,5 Litern am meisten



Peugeot 308 BlueHDI 130

Enge Kiste: Wenig Platz im Peugeot, die Rückbank steht zu steil



◀ Mini-Lenkrad, Instrumente drüber – aber die Navi-Bedienung ist zu verschachtelt



420 bis 1228 Liter, zweifach geteilt und Ladeluke



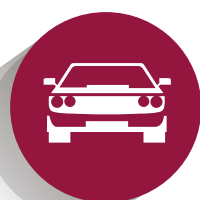
▼ Kleinster im Test: 4,25 Meter reichen dem 308 - 5,3 Liter auch

während der Fahrt zu umständlich. Zumal das System eben nicht so schnell reagiert wie Frankreichs Wunderstürmer Antoine Griezmann vorm Tor – da merkt man, dass der 308 schon seit 2013 unterwegs ist, der Kerl hat seine Schrullen. Glauben Sie nicht? Dann aktivieren wir grad mal die Sprachbedienung! Einfach aufs Ende des Blinkerhebels drücken, da wo früher bei den Franzosen die Hupe war.

SO FAHREN SIE: EINER SPURTET, EINER SPART, EINER ÜBERRASCHT
Wir bleiben im Peugeot, denn der läuft so schön ruhig. Und sparsam. Ja, Motoren bauen können sie bei PSA. Der 1,5-Liter-Diesel leistet 130 PS, auf unserer 155-Kilometer-Verbrauchsrunde mit einem Dreier-Mix aus Stadt, Land und Vollgas auf der Autobahn kam er mit 5,3 Litern aus, einen Hauch weniger als der Kia. Dabei verrichtet der Peugeot gaaanz leise seinen Dienst, will gar nicht losstürmen, dafür ist sein Motor zu kurzatmig. Das würde ohnehin keinen Spaß machen, denn die Schaltung wäre für ambitioniertes Fahren zu hakelig, das Fahrwerk zu nervös. Auf glatten Straßen kann man dem 308 einen gewissen Grundkomfort nicht absprechen, aber wird er gejagt über holprige Landstraßen, dann arbeitet die Karosserie in alle Richtungen, dann musst du mit dem kleinen Sportlenkrad permanent nachjustieren, so hypernervös springt der 308 über den Asphalt.

Und sein Bruder, der Opel? Nix da, der Astra ist noch ein Opel alter Schule, den haben sie vor der Hochzeit mit PSA entwickelt – und er fährt eine Klasse besser als der Peugeot. Woran das liegt? Na, erst einmal an der Sitzposition, die ist schön tief. Dann natürlich am Fahrwerk, das ist eher straff und auf Sport ausgelegt. Der Astra rollt etwas härter ab als andere in der Kompakt-Klasse, dazu passt die leichtgängige, exakte Sechsgang-Handschaltung. Und dann wäre da noch dieser Motor. Beschleunigung, Elastizität, Drehfreude und Ansprechverhalten – in all diesen Punkten hat uns der Opel am besten gefallen. Er braucht ein bisschen, um in Alarmbereitschaft zu sein, 2000 Touren, um genau zu sein. Aber dann ist plötzlich der Mann mit dem Hammer da, und, peng, geht's nach vorn. Ja, wir mögen Diesel wegen ihres gewaltigen Drehmoments, und wir lieben den Opel-Diesel, weil er so losprescht. Bis 4000 Touren macht er Stimmung wie weiland Heinz Schenk im „Blauen Bock“, nur die Lenkung >>

FOTOS: C. BÖRRIES (14)



Fahrzeugdaten

	KIA	OPEL	PEUGEOT
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1598 cm³	1598 cm³	1499 cm³
kW (PS) bei U/min	100 (136)/4000	100 (136)/3500	96 (130)/3750
Nm bei U/min	280/1500	320/2000	300/1750
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	213 km/h	204 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/45 R 17 V	225/45 R 17 V	225/45 R 17 V
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4
Radgröße	7 x 17"	7,5 x 17"	7,5 x 17"
Abgas CO₂	111 g/km	121 g/km	96 g/km
Verbrauch*	4,7/4,0/4,3 l	5,5/4,1/4,6 l	4,2/3,4/3,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	50 l/Diesel	48 l/Diesel	52 l/Diesel
SCR-Kat/AdBlue-Tankinhalt	S/12 l	S/12,5 l	S/17 l
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	72 dB(A)	67 dB(A)	72 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1200/600 kg	1700/670 kg	1500/615 kg
Kofferraumvolumen	395-1291 l	370-1210 l	420-1228 l
Länge/Breite/Höhe**	4310/1800-2055**/1447 mm	4370/1809-2042**/1485 mm	4253/1804-2043**/1457 mm

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln



Kosten/Garantien

	KIA	OPEL	PEUGEOT
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Steuer pro Jahr	184 €	204 €	145 €
Typklassen HPF/VK/TK	15/19/21	19/21/22	18/21/23
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	200/450 €	180/400 €	190/460 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	7 Jahre/150 000 km	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	7 Jahre	unbegrenzt	unbegrenzt



Messwerte

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen



	KIA	OPEL	PEUGEOT
Beschleunigung	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130/0-160 km/h	3,4 s 9,5 s 16,2/26,6 s	3,3 s 9,7 s 16,6/28,8 s
Elastizität	60-100 km/h 80-120 km/h	7,8/10,2 s (4./5. Gang) 10,8/13,6 s (5./6. Gang)	5,5/8,0 s (4./5. Gang) 7,7/10,1 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1404/476 kg	1313/587 kg	1315/495 kg
Gewichtsverteilung v./h.	60/40 %	60/40 %	61/39 %
Wendekreis links/rechts	11,0/11,3 m	11,3/11,3 m	10,7/10,8 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt aus 100 km/h warm	34,4 m 33,4 m	34,8 m 35,1 m
Innengeräusch	bei 50 km/h bei 100 km/h bei 130/160 km/h	59 dB(A) 67 dB(A) 69/74 dB(A)	60 dB(A) 67 dB(A) 70 dB(A)
Testverbrauch - CO₂	5,4 l D - 144 g/km	5,5 l D - 147 g/km	5,3 l D - 140 g/km
Reichweite	920 km	860 km	980 km
Sportverbrauch	7,6 l D	7,4 l D	7,1 l D
Testverbrauch (zum Vergl.: Werksangabe)	5,4 l D Abweichung zur (4,3 l D) Werksang.: +26%	5,5 l D Abweichung zur (4,6 l D) Werksang.: +20%	5,3 l D Abweichung zur (3,7 l D) Werksang.: +43%
Sparverbrauch	4,1 l D	4,7 l D	4,4 l D

■ 54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; ■ Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; ■ 101 km Stadt und Land mit wenig Gas



Preise/Ausstattung

	KIA	OPEL	PEUGEOT
Modell	Kia Ceed 1.6 CRDi 136	Opel Astra 1.6 Diesel	Peugeot 308 BlueHDi 130
Grundpreis	23 990 €	25 770 €	25 050 €
Ausstattungsline	Spirit (2600 €)	Innovation (2590 €)	Allure (1800 €)
Automatikgetriebe	2000 €	1750 €	1800 €
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	S	S	S
Navigationssystem	890 € (Paketpreis)	990 €	S (GT-Line-Paket)
LED-Scheinwerfer	S	1450 €	S (GT-Line-Paket)
Glasschiebe-/hebedach	990 €	915 €	600 €
Sitzheizung	S	455 €	290 €
Abstandsregeltempomat	S	800 €	650 € (Paketpreis)
Keyless Go	690 € (Paketpreis)	350 €	S
Verkehrszeicherkennung	890 € (Paketpreis)	S	400 € (Paketpreis)
Anhängervorrichtung	Z	695 €	740 €
Metalliclackierung	590 €	560 €	590 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	28 170 €* S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; * inklusive Navigationspaket 890 € und Technologiepaket 690 €; ** inklusive Navi 900 IntelliLink für 990 €, geteilte Rücksitzlehne 40/20/40 für 240 € und 17-Zoll-Bereifung für 350 €; *** inklusive Ausstattungspaket GT-Line für 2500 €	29 940 €**	29 350 €***

S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; * inklusive Navigationspaket 890 € und Technologiepaket 690 €; ** inklusive Navi 900 IntelliLink für 990 €, geteilte Rücksitzlehne 40/20/40 für 240 € und 17-Zoll-Bereifung für 350 €; *** inklusive Ausstattungspaket GT-Line für 2500 €

>> dürfte noch feiner ansprechen, dann wäre der Fahrspaß perfekt.

Und der Kia? Richtig, richtig gut! Ja, der Diesel nagelt hörbar, wirkt leicht rappelig, vor allem bei 60 km/h im dritten Gang und bei 2100 Touren. Aber diesen Fauxpas verzeihen wir Kia, denn der Rest überzeugt. Das Fahrwerk ist top austariert, der Ceed federt feinfühlig, bügelt kurze Wellen weg wie Mutti früher die Hemden, die Lenkung ist gut dosierbar, arbeitet zielgenau. Mensch, Kia! Früher fuhren eure Autos so exakt wie 'ne Wünschelrute, aber seit Albert Biermann abstimmen darf, merkt man, dass da jemand mit Ahnung am Werk ist.

SO VIEL KOSTEN SIE WIRKLICH: ÜBER 20 PROZENT RABATT!

Alle drei kosten laut Liste an die 30 000 Euro – im normalen Leben aber nicht. Klar, dass es für die älteren 308 und Astra die höchsten Rabatte gibt, bei Internet-Portalen wie carneo.de und meinauto.de gibt's auf den Peugeot bei Inzahlungnahme eines Gebrauchten 23, auf den Opel bei Kauf einer Kurzzeitzulassung sogar 28,9 Prozent Nachlass. Und der Kia? Neuestes Auto, kleinster Rabatt. Aber immerhin 19,75 Punkte Nachlass bei carneo.de, 5564 Euro gespart. Und so gibt's den AUTO BILD-Testsieger schon für 22 606 Euro plus Überführung. *Das Unfassbare, Teil vier.* ☹



Glückwunsch, Kia! Die Koreaner sind schon wieder Erster, und das liegt nicht nur an der Super-Garantie. Der Ceed ist einfach ein gutes Auto nach alten deutschen Tugenden. Aber auch der Opel Astra ist noch frisch, fährt dicht dahinter. Und Peugeot? Etwas zu klein.

WERTUNGEN

Karosserie

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Platzangebot vorn	20	16	16	15
Platzangebot hinten	20	14	14	10
Raumgefühl	10	7	7	6
Kofferraum	20	11	11	12
Variabilität	10	5	3	3
Zuladung	10	6	8	6
Anhängelast	5	2	5	4
Übersichtlichkeit	15	10	10	9
Qualitätseindruck	20	16	15	16
Funktionalität	10	8	7	8
Sicherheitsausstattung	10	5	4	6
Karosseriewertung	150	100	100	95

Antrieb

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Beschleunigung	15	10	11	10
Elastizität	20	14	17	15
Höchstgeschwindigkeit	5	3	4	3
Laufkultur	15	10	11	12
Drehfreude/Ansprechen	10	7	8	6
Getriebe	20	16	16	14
Testverbrauch	30	25	25	25
Reichweite	10	6	5	6
Antriebswertung	125	91	97	91

Fahrdynamik

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Fahrsicherheit	20	18	18	16
Geradeauslauf	5	5	5	5
Agilität	20	16	16	15
Lenkung	20	17	16	14
Traktion	5	4	4	4
Wendekreis	10	5	5	6
Bremsen	20	20	17	17
Fahrdynamikwertung	100	85	81	77

Connected Car

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Telefon	5	5	4	4
Navigation	10	4	4	6
Onlinefunktionen/Apps	10	6	8	7
Audio	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	15	13	13
Connected-Car-Wertung	50	35	34	35

Umwelt

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Außenabmessungen	15	9	8	9
Leergewicht	15	10	11	11
CO ₂ -Ausstoß	20	15	14	15
Effizienzklasse	5	5	4	5
Außengeräusch	5	3	5	3
Umwelttechnik	40	20	20	20
Umweltwertung	100	62	62	63

Komfort

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Einstieg	5	4	4	3
Sitzposition	10	9	9	7
Sitze vorn	15	11	12	10
Sitze hinten	10	8	8	5
Bedienbarkeit	10	8	7	6
Federung	30	22	21	19
Innengeräusch	10	7	7	6
Geräuscheindruck	10	5	6	7
Komfortausstattung	15	15	13	13
Klimatisierung	10	6	6	6
Komfortwertung	125	95	93	82
Eigenschaftswertung	650	468	467	443

Kosten

	Punkte max.	KIA	OPEL	PEUGEOT
Preis	50	28	25	26
Wiederverkauf*	15	11	5	8
Steuer/Versicherung	10	7	5	6
Wartung	10	8	4	4
Garantien	15	14	4	4
Kostenwertung	100	68	43	48
Gesamtwertung	750	536	510	491

	1.	2.	3.
Preis in Euro	28 170	29 940	29 350
Preis pro Wertungspunkt	52,56	58,71	59,78
Preis-Leistungs-Sieger	1.	2.	3.

* ermittelt von SCHWACKE. Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

ECO-INDEX				
Noten von 1 bis 5**				
	ANTEIL AN GESAMTNOTE	KIA	OPEL	PEUGEOT
Abgasreinigung	40 %	2	2	2
Testverbrauch/CO ₂ -Ausstoß	30 %	3	3	3
Verkehrsbelastung	20 %	2	2	2
Klimatechnik	10 %	4	4	4
Gesamtnote		2,5	2,5	2,5
Platzierung		1.	1.	1.

Gleichstand auf hohem Niveau. Alle Kandidaten sind kompakt, sparsam und mit aktueller Abgas-technik ausgestattet. Diese Dieselmotoren können wir Vielfahrern vorbehaltlos empfehlen.

Platzierung

Punkte maximal 750

1.	2.	3.
Kia Ceed 1.6 CRDi 536	Opel Astra 1.6 Diesel 510	Peugeot 308 BlueHDI 130 491

Der Sportler: Agiles Handling trifft auf Susi-Sorglos-Garantie. Top!

Der Allrounder: Führt gut, zieht gut – und viel Platz hat er auch.

Der Andere: Feiner Diesel, großer Kofferraum – kleiner Innenraum.

**Eco-Index-Bewertungskriterien

ABGASREINIGUNG

Note 1: Euro 6d, E-Autos **Note 2:** Euro 6d-Temp **Note 3:** SCR + LNT¹, motornaher SCR, BPF² **Note 4:** SCR, Gasantrieb **Note 5:** alle anderen

TESTVERBRAUCH/CO₂

Note 1: bis 100 g/km CO₂ **Note 2:** bis 130 g/km **Note 3:** bis 150 g/km **Note 4:** bis 170 g/km **Note 5:** alle anderen

VERKEHRSBELASTUNG (Länge x Breite x Gewicht)

Note 1: bis 6 **Note 2:** bis 12 **Note 3:** bis 15 **Note 4:** bis 18 **Note 5:** alle anderen

KLIMATECHNIK

Note 1: CO₂ (Serie) **Note 2:** CO₂ (Aufpreis) **Note 3:** R1234yf mit Sicherheitstechnik/E-Auto **Note 4:** R1234yf in Saugbenzin- oder Turbodiesel **Note 5:** alle anderen

¹ LNT: NO_x-Speicherkat; ² BPF: Benzinpartikelfilter

Erleben Sie Ihr Bluetooth-Wunder!

1 Jahr AUTO BILD lesen und Denver Lautsprecher sichern



Ihre Vorteile

- ✓ **Denver Bluetooth Lautsprecher gratis**
- ✓ **51 Hefte für nur 2 € pro Heft**
- ✓ **4 Hefte gratis bei Bankeinzug**
- ✓ **Portofrei ins Haus**



**Exklusive Vorteile auf
autobild.de/vip-lounge**

Jetzt bestellen:



autobild.de/lesen



0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

10158231

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle AUTO BILD zum Preis von zzt. nur 2 € pro Heft (51 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Jahresbezugspreises. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführer Frank Mahlberg, Christian Nienhaus, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag.

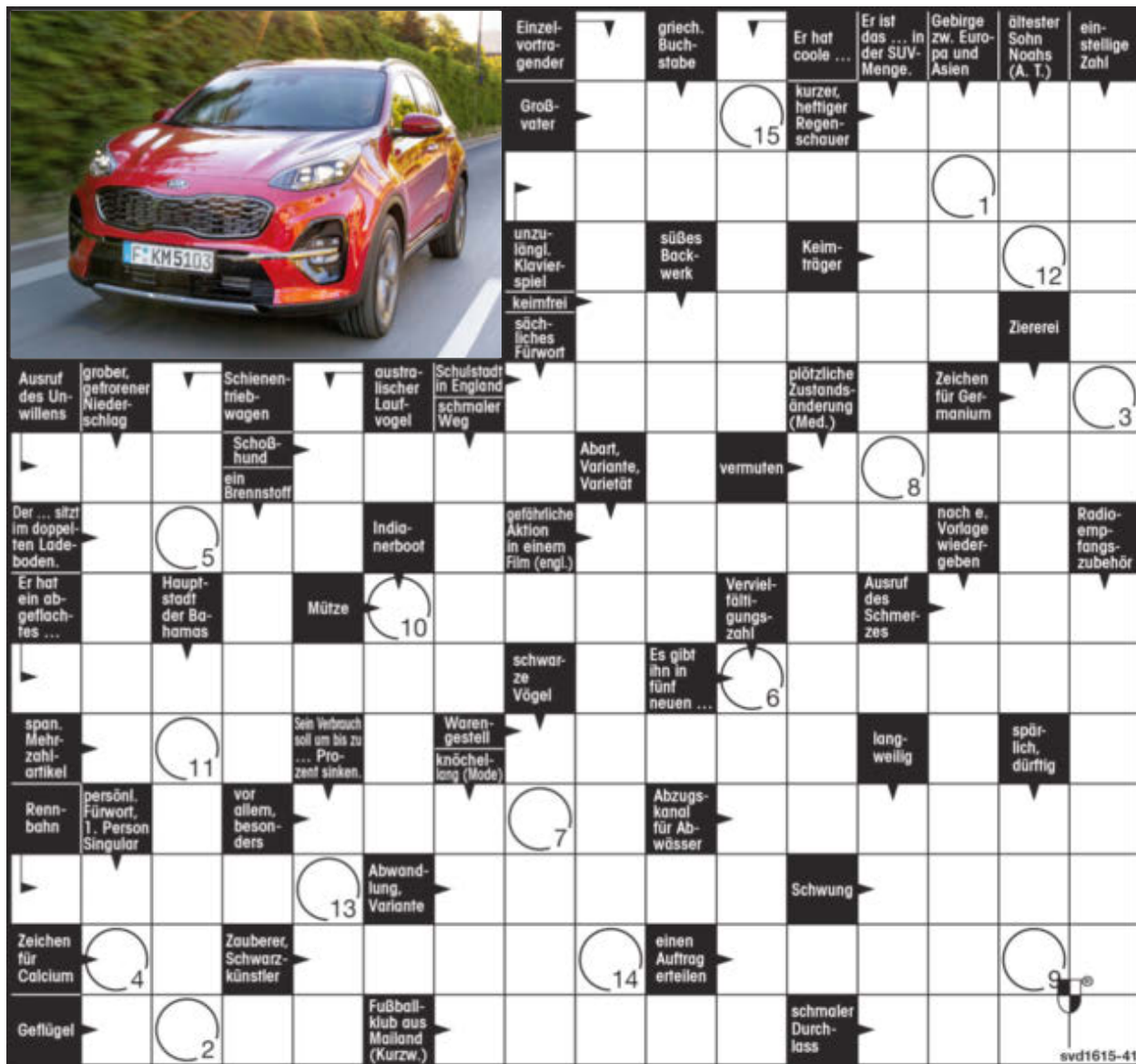
Marderabwehr zu gewinnen

RÄTSEL



SCHUTZ DURCH HOCHSPANNUNG

Marder lieben das weiche Gummi und den Kunststoff unserer Autos. Jedes Jahr verursachen die Räuber erhebliche Schäden in den Motorräumen vieler Fahrzeuge. Das von Sensoren gesteuerte und über Knopfzellen betriebene Hochspannungsgerät 8 PLUS-MINUS SKT von STOP & GO arbeitet unabhängig vom Bordnetz und bietet laut Hersteller perfekten Schutz vor Marderattacken. Damit auch Sie Ihr Auto schützen können, verlost STOP & GO fünf Rundum-sorglos-Sets für eine professionelle Marderabwehr. Weitere Infos: www.marderabwehr.de



So machen Sie mit

Das Lösungswort ergibt sich aus den nummerierten Feldern. So können Sie uns die Lösung mitteilen: **PER TELEFON** unter **01379-30 90 30*** Alles Weitere hören Sie vom Band.

PER SMS mit **aubi + Lösungswort** an **40 400**** Teilnahmeschluss: 17. Oktober 2018

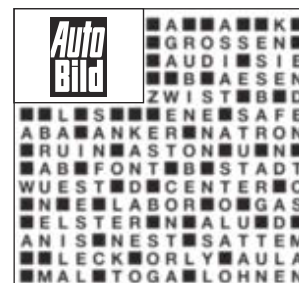
Rechtsweg und Barauszahlung sind ausgeschlossen. Mitarbeiter der Axel Springer SE, ihrer Tochtergesellschaften und der am Gewinnspiel beteiligten Unternehmen dürfen nicht teilnehmen. Teilnahme ab 18 Jahren und mit Wohnsitz in Deutschland möglich.

Ausdrücklich ausgeschlossen sind Einsendungen, die beauftragte Dienstleister für ihre Kunden/Mitglieder vornehmen.

* 50 Cent/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk deutlich teurer
** 50 Cent/SMS

Lösung aus Heft 39

BEILAEUFIGKEIT



Gewinner aus Heft 38

Jeweils einen Batteriewächter CTX Battery Sense mit Ladegerät CT5 TIME TO GO haben gewonnen:

HANS-GÜNTER KOSTKA, 33613 Bielefeld
MANFRED SCHWARZ, 24214 Gettorf
HARALD BURKHARDT, 23556 Lünebeck
FRIED EISENBERG, 36396 Steinau an der Straße
ROLF ZIEHUT, 07570 Weida
ANNELIE FUCHS-VOHLA, 35625 Hüttenberg

Den Kia Sportage gibt es ab jetzt immer mit ...

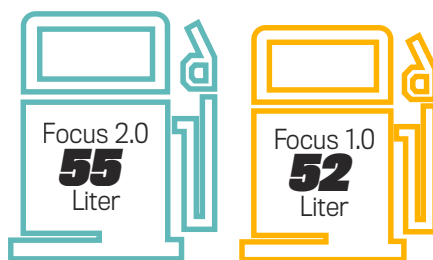


AUTOBILD.DE 11. OKTOBER 2018

20 JAHRE IM FOCUS

1998 rollt der erste Focus vom Band. Schon 2000 ist er das meistverkaufte Auto weltweit. Jetzt ist der neue Focus am Start. Wir vergleichen beide

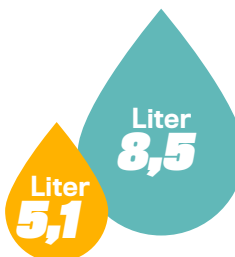
TANKVOLUMEN



Trotz fast identischer Tanks kommt der neue Focus wesentlich weiter als sein Urahn.

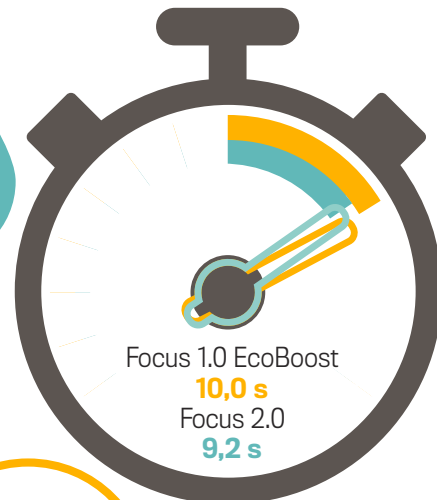
VERBRAUCH

Von 8,5 auf 5,1 Liter je 100 km – dank moderner Motoren.



0-100 KM/H

Bei der Beschleunigung hat der alte Vierzylinder-Focus leicht die Nase vorn.



- L/B/H** 4178/1702/1481 mm
- Motor** Reihenvierzylinder
- Hubraum** 1988 cm³
- Leistung** 96 kW (130 PS) bei 5500/min
- max. Drehmoment** 178 Nm bei 4500/min
- Antrieb** Vorderradantrieb/
Fünfgang-Schaltgetriebe

- L/B/H** 4378/1825/1454 mm
- Motor** Reihendreizylinder, Turbo
- Hubraum** 998 cm³
- Leistung** 92 kW (125 PS) bei 6000/min
- max. Drehmoment** 170 Nm bei 1400/min
- Antrieb** Vorderradantrieb/
Sechsgang-Schaltgetriebe

NEUPREIS

€ **16 950**

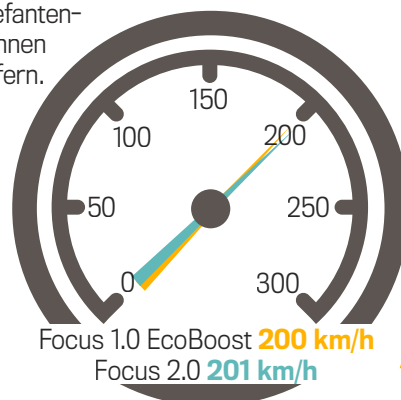
€ **21 700**

Den Focus 1.4 gab es ab 13 217 Euro.

Die ST-Line kostet 3500 Euro mehr.

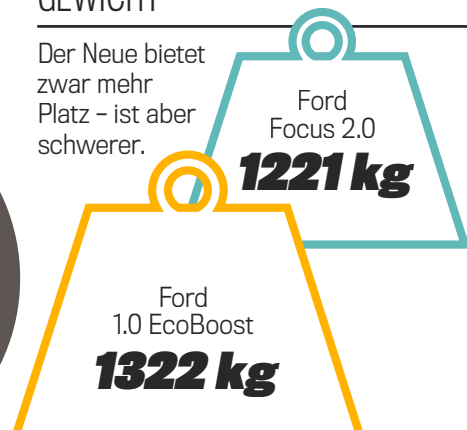
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Beide könnten sich ein sehr langes Elefantenrennen liefern.



GEWICHT

Der Neue bietet zwar mehr Platz – ist aber schwerer.



Sprinter oder Crafter?

Reisemobile auf Mercedes- und VW-Basis im Duell des Jahres



**JETZT
IM HANDEL!**

Jetzt portofrei bestellen unter
www.autobildreisemobil.de/neu

Außerdem im Heft

So günstig kann groß sein:
Der Sunlight I 69 L im ersten Test

Ist Ihr Wassertank wirklich keimfrei?
Zehn Mittel gegen Keime im Test – vier versagen völlig!

Auto Bild reisemobil
Die Reisemobil-Instanz.



MEIN SCHWEDEN-

DIE MUSS VON HIER SEIN“, flüstere ich dem Fotografen zu. Wir befinden uns im Künstlerdorf Worpsswede und beobachten die Dame, die soeben ihren Mini gestoppt und unsere Volvo fotografiert hat. Wer so freigeistig ist, dass er sich gleichermaßen für einen alten Amazon von 1968 wie für einen brandneuen V60 interessiert, muss doch Künstler sein, oder?

Auf kleinen Straßen rollen wir weiter durch den Ort. Ich sitze hinter dem Steuer des Oldies. Meines Oldies. Der lichtgelbe Kombi ist schon mein dritter Amazon. Als ich ihn nach drei Jahren Abstinenz kaufte, fühlte ich mich, als würde ich heimlich wieder mit dem Rauchen beginnen. Die wohlige Kapitulation vor dem Laster. Dem Schweden-Laster.

Alter Schwede!
Lange vor dem ersten Mercedes T-Modell war es der Volvo Amazon, der den Kombi in Deutschland salonfähig machte

Durch die kleine Windschutzscheibe und über die gewölbte Haube beobachte ich den bulligen V60 vor mir. Was haben diese beiden Schwendendampfer eigentlich noch gemeinsam?

Vielleicht den Hang zum Lifestyle, dem sie das letzte Quäntchen Praktikabilität gerne opfern. Sie denken, das waren gleich zwei Fehler in nur einem Satz?

FOTO: C. BARRIES



Ein halbes Jahrhundert trennt diese beiden Kombis von Volvo. AUTO BILD-Mann und Schweden-Versteher Malte Büttner wagt eine Betrachtung jenseits aller Kanten

LASTER

Ich denke, nicht. Vielmehr gehört es gerade in Deutschland zu den großen Missverständnissen, dass wir die Schwedenmarke nur zu gerne auf praktische, kantige, aber etwas zu vernünftige Kombis für Lehrer mit übertriebenem Sicherheitsdrang reduzieren. Schließlich war es ausgerechnet der Amazon, der 1962 die Klasse der Lifestyle-Kombis begründete. Schon

im Presstext wurde lieber von einer Großraumlimousine für Familie und Hobby geschwärmt als vom schnöden Fassungsvermögen berichtet. Und tatsächlich gingen in Schweden Gewerbetreibende und Handwerker angesichts der gestiegenen Preise und des geringeren Nutzwertes auf die Barrikaden, mit der Folge, dass man sich in der Firmenzentrale in Torslanda genötigt

sah, den Duett, eine Lieferwagenversion des angestaubten Buckel-Volvo, parallel weiterhin im Programm zu behalten.

Selbst intern brachte die elegante Baureihe dem damaligen Chefdesigner Jan Wilsgard Kritik ein. Zur Präsentation des Amazon, der bei uns aus namensrechtlichen Gründen nur als Baureihe 120 verkauft werden darf- >>



Ein Volvo vermittelt wohlige Geborgenheit. Dass der Komfort nur durchschnittlich ist, stört dabei nicht



Breite Sessel im Oldie. Leider kaum verstellbar und ohne Seitenhalt



Klassisches Cockpit im Amazon mit Breitbandtacho und Knöpfen zum Ziehen



Kennzeichen und Beleuchtung klappen herunter, bleiben so auch mit offener Klappe ablesbar



Schmale Pfosten und steile Fenster ermöglichen den perfekt zugänglichen Kombi-Kofferraum



Schon der Amazon sollte eher Freizeit- als Nutzfahrzeug sein. Für den V60 gilt das ohnehin

» te, maulte Volvo-Gründer Assar Gabrielsson: „Das Auto sieht aus wie ein Pin-up-Girl, ist viel zu hübsch. Es sollte hässlicher sein.“

Der hatte Sorgen. Den Kunden jedenfalls gefiel es. Der Amazon festigte den Ruf der hochwertigen, schicken und sportlichen Volvo und verkaufte sich zwischen 1956 und 1970 mehr als 667 000-mal, wurde außer in Schweden auch in Belgien, Kanada, Südafrika und Chile produziert.

Doch die 50er-Jahre-Pontonform mit ihren angedeuteten Heckflossen kam aus der Mode, Mitte der 60er wurde eifrig am Nachfolger gefeilt. 1966 erschien die 140er-Reihe, die dank reichlich Modellpflegen und dickem Fell der Volvo-Oberen bis 1993 durchhielt. Solide, sicher und praktisch. Aber leider auch unsexy und zum Ende fast unverkäuflich. Anfang der 90er-Jahre stand Volvo nach gut 20 Jahren funktionalem Kantendesign, für das eine Axt am Tonmodell reichte, vor dem Aus.

Ausgerechnet Jan Wilsgaard, der nach dem Erfolg mit dem Amazon scheinbar zwei Jahrzehnte Urlaub am See gemacht hatte, meldete sich 1991 kurz vorm Ruhestand mit dem 850 zurück. Der erste große Volvo mit Frontantrieb eroberte neue Käuferschichten



„Das Auto sieht aus wie ein Pin-up-Girl, ist viel zu hübsch. Es sollte hässlicher sein.“

Volvo-Gründer Assar Gabrielsson zum Design des Volvo Amazon, bei uns als Baureihe 120 verkauft

und rettete Volvo. Am eher überschaubaren Kofferraum störte sich niemand. Der verhinderte auch nicht den Erfolg des 1996 vorgestellten V40, der zum schönsten Kombi der Welt gekürt wurde. Volvo war wieder da. Stärker denn je, seit der Krefelder Thomas Ingenlath 2012 Designchef wurde.

Wir verlassen den Ort und beschleunigen. Unter der Haube des Alten sitzt ein Vierzylinder mit 1,8 Litern und für damalige Verhältnisse beina-

he unverschämt kräftigen 90 PS. Im Stand kaum hörbar, zieht der Doppelvergaser ab 3000 Touren merklich an, untermalt von einem donnernden Trompeten, das man so eher von einem Sportcoupé erwarten würde. Weil Scheibenbremsen, Kopfstützen vorn, ein vollsynchronisiertes Getriebe und eine Heizung mit Saunaqualitäten an Bord sind, fühlen sich auch Oldieneulinge hinter dem riesigen Lenkrad schnell zu Hause.



Unter dem heimischen Carport macht sich der V60 ziemlich breit

FOTOS: C. BORRIES (9)



Der V60 verlangt mit seinem riesigen Zentralmonitor und unendlich vielen Funktionen etwas mehr Eingewöhnung. Auch hier arbeitet ein Vierzylinder. Aus zwei Liter Hubraum werden satte 310 PS gekitzelt. Er klingt zwar etwas futuristisch, aber an die Leichtigkeit, mit der die Fuhre in 5,8 Sekunden Landstraßentempo erreicht, gewöhnen wir uns gern.

Auch beim Sitzkomfort trennen die beiden Galaxien. Während sich die Sportsitze im V60 in alle Richtungen verstellen lassen, beheizt und belüftet sind und mich bei Bedarf sogar massieren, gleicht das Kunstledergestühl im Amazon einer Schwitzhütte – zumindest für den Rücken. Bei der Lehne kann der Fahrer zwischen steil und richtig steil entscheiden. Das war's.

Gemütlich ist so ein Amazon trotzdem. Der am Lenkrad zuschaltbare Overdrive senkt die Drehzahl und macht den Schweden langstreckentauglich. Die fehlende Klimaanlage wird mit kleinen, steil stehenden Scheiben kompensiert, durch die sich der Innenraum weniger aufheizt.

Der Federungskomfort fällt mit der stramm abgestimmten Starrachse rustikal, aber brauchbar aus. Zumal sich der Urenkel hier keinesfalls geschmei-

diger zeigt. Wie ein junger Hundewelpen fällt der V60 tollpatschig in jedes Loch. Er federt hölzern und ungehobelt, selbst auf scheinbar topfebenen Strecken kehrt keine Ruhe ein. Mitverursacher dürften neben dem auf falsch verstandenen Sport getrimmten Fahrwerk die gummibedampften Felgen sein. Die Minißanken der Reifen bieten keinerlei eigenen Federweg.

Auf den Wohlfühleffekt hat das zum Glück keinen Einfluss. Beide Kombis haben die Markengene mit auf den Weg bekommen, die sie auszeichnen. Sie sind hochwertig verarbeitet und geschmackvoll eingerichtet. Sie sind schick, haben es aber nicht nötig zu protzen. Und wie fast jedem Volvo gelingt es ihnen, eine wohlige Geborgenheit aufzubauen. Damals wie heute. Dass der Komfort dabei allenfalls durchschnittlich ist, hat nie gestört.

Zu Hause unter dem Carport inspiziere ich das Wichtigste: die Kofferräume. Leise summt die V60-Klappe elektrisch nach oben, die Rückenlehnen schnellen nach vorn, schön einfach. Die Klappe des Amazon ist zweigeteilt. Während der obere Teil mithilfe eines Dämpfers (noch der erste aus Dezember 1967!) nach oben schwingt, legt sich der untere auf die abgeflachten Stoßstangenhörner. Das Kennzeichen klappt herunter, so dürfen auch lange Gegenstände transportiert werden, und man hat einen Picknicksitz – genial.

Ob sich die Volvo-Liebhaberin mit der Kamera auch so daran erfreut hätte? Wohl eher nicht. Nach ein paar Wochen bekomme ich nämlich Post von ihr. Sie ist Politesse, und unsere Kombis standen im Parkverbot. ☹



VOLVO 122S „AMAZON“

Motor

Vierzylinder, vorn längs

Hubraum

1778 cm³

Leistung

66 kW (90 PS) bei 5500/min

max. Drehmoment

150 Nm bei 3500/min

0-100 km/h

ca. 14 s

Spitze

150 km/h

Zeitwert

15 000 Euro

VOLVO V60 T6 AWD

Motor

Vierzylinder, Turbo, vorn quer

Hubraum

1969 cm³

Leistung

228 kW (310 PS) bei 5700/min

max. Drehmoment

400 Nm bei 2200/min

0-100 km/h

5,8 s

Spitze

250 km/h

Preis

ab 49 500 Euro

Bulliges Heck mit zweiflügeltem Auspuff hier, elegant mit angelegten Heckflossen da. V60 und Amazon sind Zeugen ihrer Zeit

Julian Rabe

„DER HELD AUS MEINEM VIDEO-SPIEL“

Unzählige Kilometer spulte Julian Rabe (25) als Teenager in einem Lamborghini Murciélago ab – virtuell. Jetzt klappt er endlich die Scherentüren hoch und erlebt die rohe Gewalt des Zwölfzylinders auf der Straße

DAS HALLENTOR ist nur einen Spalt weit geöffnet, darunter guckt die grimmige Front eines knallgelben Lamborghini Murciélago (deutsch: Fledermaus) hervor – flach und immer noch futuristisch wie vor 17 Jahren, als das Modell auf die Straße kam.

„Genauso sah der virtuelle Showroom in ‚Need for Speed: Carbon‘ aus“, sagt Julian Rabe. In der Nacht zuvor hat er vor Aufregung nur wenig geschlafen. Heute trifft der 25-jährige Bremer den Videospiel-Helden aus seiner Jugendzeit, in einer Garage im schleswig-holsteini-





Im Spiel kann man den Wagen individuell gestalten: Rabes Lamborghini war gelb - wie der beim Shooting



Julian stand schon früh auf heißen Öfen: Hier im Alter von vier Jahren auf einem Kinder-Motorrad mit Elektroantrieb

PRÄSENTIERT VON  & 

schen Halstenbek, beim Luxushändler Automotive Passion.

2008 ging Julian in die achte Klasse der Waldorfschule in Ottersberg. Leidenschaften: Fußball und PlayStation. Sein damaliger Favorit im Rennspiel war der Murciélago. Ihn faszinierte der „Sound des Zwölfzylinders verbunden mit der brutalen Optik“. Die Fledermaus war der erste Lamborghini aus dem Hause Audi. 1998 hatten die Ingolstädter die italienische Sportwagenschmiede übernommen. Das avantgardistische Außendesign zeichnete Luc Donckerwolke, heute Chef-

designer bei Hyundai. Der damals erst 36-jährige Belgier formte eine brachiale Tempus-Skulptur, die das Erbe des berühmten Diablo antrat. Glatter ist die Fledermaus, fast zurückhaltend und dezent – so weit man das von solchen Extremautomobilen behaupten kann. Die Karosseriebasis für den Murciélago bildet ein Gitterrohrrahmen, verbunden mit Stahlblech und Kohlefaserteilen.

Der Einstieg in den 580 PS starken Extremsportler ist im wahren Leben natürlich beschwerlicher als ein Knopfdruck auf dem PlayStation-Con- ➤

FOTOS: PRIVAT, O. TAMM



Kein Spielzeug: 580 PS, 330 km/h schnell. Unter der Regie von Audi entstand 2001 der Nachfolger des legendären Diablo



LAMBORGHINI MURCIÉLAGO



Bindeglied zwischen klassischen und modernen Lamborghini

2001 debütierte der von Luc Donckerwolke designte Murciélago auf der IAA in Frankfurt. Vier Jahre später folgte die Roadsterversion, deren Notverdeck nur Geschwindigkeiten bis 160 km/h aushält. Bis 2010 wurden 4099 Stück produziert. Rarität: der 20-mal verkaufte Reventón.



Tiefflug: Die schnittige Silhouette und der Zwölfzylinder-Sound bringen den Puls des Piloten zum Rasen



» troller: hoch die Scherentür, runter mit dem Hintern, Beine sauber in den Fußraum einfädeln. Und das Ducken nicht vergessen, denn die Höhe zwischen Dach und Asphalt beträgt nur 114 Zentimeter. Die extrem tiefe Sitzposition verschafft zwar wenig Übersicht, aber ein „rennmäßiges Raumgefühl“, so Julian.

Er dreht den Zündschlüssel nach rechts – sogleich entfachen die Kontrolllampchen im Instrumententräger ein Feuerwerk. Die formale Gestaltung des Cockpits steht der Außenform in nichts nach; die Verarbeitung erinnert Julian allerdings an den Ford Escort seiner Eltern. Wahrscheinlich war der Kompaktwagen sogar qualitativ besser. Bei einer Probefahrt von AUTO BILD TEST & TUNING im Januar 2003 brach beim Lamborghini die Kofferraumentriegelung ab. Solch jämmerliche Qualität passte nicht zur Preisklasse und zum Hightech-Anspruch der Audi-Tochter.

Keine Zierde: Aus den schwarzen Kunststoffwaben schnaubt der Lamborghini heiße Abluft aus wie ein Stier



TECHNISCHE DATEN

- Motor**
V12, 48 Ventile
- Hubraum**
6192 cm³
- Leistung**
580 PS
bei 7500 U/min
- Antrieb**
Sechsganggetriebe, perm.
Allradantrieb
- L/B/H**
4580/2045/
1135 mm
- Leergewicht**
1650 kg
- Spitze**
330 km/h
- Verbrauch**
23,9 l/100 km*
- Preis**
2001
420 895 Mark
2018
(Zustand 2)
121 000 Euro**



Bewerben Sie sich!
AUTO BILD und die
Postbank suchen Sie
und Ihren Traumwagen.
Infos unter:
www.autobild.de/
traumwagen



Leder pur:
Edle Häute be-
spannen das
gesamte Cock-
pit. Die Ver-
arbeitung fällt
eher mäßig aus

Ein Spitzentempo von 330 km/h erreicht die Rennflunder auf der freien Bahn. So schnell ist Julian heute nicht unterwegs, glücklich ist er trotzdem, denn der Zwölfzylinder des Murciélago brüllt auch bei geringer Geschwindigkeit derart kraftvoll, dass der 25-Jährige bei jedem Tritt aufs Gas gefühlt einen „Höllenhund hinter sich zum Leben erweckt“.

Als sei der gelbe Flachmann nicht Show genug, fahren bei Bedarf von zusätzlicher Luftkühlung vor den hinteren Radhäusern dreieckige Luftkästen flügelartig aus. Dies geschieht entweder automatisch oder manuell: „So wird die Fledermaus zum echten Batmobil.“ Was Julian verwundert:

„Trotz knapp 1,7 Tonnen lässt er sich leichtfüßig dirigieren.“ 420 895 Mark kostete der Murciélago zur Markteinführung 2001. Einen Porsche 911 Turbo (996) gab's für weniger als ein Drittel. Dieses Exemplar von 2004 mit 60 000 Kilometern auf der Uhr wurde gerade für 120 000 Euro verkauft. „Viel Geld, doch solche handgearbeitete Renntechnik für die Straße wird es in dieser Form kaum noch geben“ sagt Julian und schaut wehmütig auf den Carbonkeil.

Daheim erwartet ihn ein entfernter Konzernverwandter: ein Audi A3, zweite Generation. Nicht ganz so aufregend – aber zumindest bricht da nichts ab. **Matthias Techau**

* Testverbrauch AUTO BILD; ** Zustand 2; Quelle: Classic Data

meine erste-liebe bank

Jetzt günstig Ihr
Traumauto finanzieren:

Ab **2,99 %***
eff. Jahreszins

Postbank Autokredit



* Nettodarlehensbetrag 3.000 – 50.000 Euro, Höhe der Raten 40 – 4.321 Euro, eff. Jahreszins 2,99 – 6,99 %, Gesamtbeträge 3.048 – 62.848 Euro, Laufzeit in Monaten/Anzahl der Raten 12 – 84, gebundener Sollzins p. a. 2,93 – 6,75 % (bonitätsabhängig)
Repräsentatives Beispiel:
Nettodarlehensbetrag 10.000 Euro, Höhe der Raten 223 Euro, Laufzeit in Monaten und Anzahl der Raten 48, Gesamtbetrag 10.671,30 Euro. Der eff. Jahreszins beträgt nur 3,29 %, der Sollzins p. a. gebunden 3,23 %. Diese Kondition erhalten mindestens 2/3 der Kunden bei Online-Abschluss eines Postbank Autokredits.
Darlehensgeber: Postbank – eine Niederlassung der DB Privat- und Firmenkundenbank AG, Friedrich-Ebert-Allee 114 – 126, 53113 Bonn.
Stand: 25.05.2018

 **Postbank**
Eine Bank fürs Leben.

Service

TIPPS FÜR
ALLE AUTO-
FAHRER

Herbstgefahren

NATUR GEGEN AUTO. WER ZAHLT?

Nasses Laub, Schmutz von Erntemaschinen, abgebrochene Äste – der Herbst birgt viele Gefahren. Wie schützt man sich davor, und wer zahlt, wenn doch ein Unfall passiert?

Ab Windstärke 8 zahlt die Kaskoversicherung für Sturmschäden. Der Geschädigte muss im Zweifel mithilfe des Wetteramtes beweisen, wie stark es geweht hat

Regen prasselt gegen die Windschutzscheibe, der Wind zerrt am Auto, eine Böe peitscht Zweige und Blätter gegen die Seitenfenster. Mit dem Herbst wird es ungemütlich auf unseren Straßen. Und

manchmal auch gefährlich. Weil sich nicht alle Schäden am Auto vermeiden lassen, gibt es dafür Versicherungen. Welche Police greift wann, und welche Schäden sind nicht versichert? AUTO BILD klärt auf.

TIPPS FÜRS FAHREN BEI STURM UND STARKREGEN

- Lassen Sie Ihr Auto bei extremen Stürmen oder Starkregen am besten stehen.
- Geht das nicht, fahren Sie zumindest langsam. Bei niedriger Geschwindigkeit kann man bei Sturm deutlich leichter gegenlenken.
- Achten Sie bei Brücken und Schneisen auf Windsäcke oder Schilder. An diesen Stellen ist die Gefahr, von Böen erfasst zu werden, besonders groß.
- Vermeiden Sie Überholmanöver. Besonders bei Lkw und Bussen wird das Auto beim Verlassen des Windschattens voll vom Seitenwind erfasst. Schleudergefahr!
- Besonders windanfällig sind Wohnwagen oder andere Gespanne, Busse, Lkw und Wohnmobile.
- Achtung beim Durchfahren von mit Wasser gefüllten Senken, es drohen Wasserschlag und Motorschaden.



Die Faustformel für den Herbst: Bei starkem Regen nicht schneller als 80 km/h fahren

Wer zahlt, wenn mein Auto im Sturm von einem herabfallenden Ast, einem umstürzenden Baum oder umherfliegenden Dachziegeln beschädigt wird?

Dann zahlt die Teilkasko. Der Versicherungsnehmer wird jedoch im Zweifel mithilfe des Wetteramts nachweisen müssen, dass zum Zeitpunkt der Beschädigung mindestens Windstärke 8 geherrscht hat. Lagen Äste oder Dachziegel schon vorher auf der Straße und rumpelt der Autofahrer darüber, greift nur eine Vollkaskoversicherung.



Kann man auch den Haus- oder Gartenbesitzer dafür haftbar machen?

Bei Schäden durch herabfallende Dachziegel oder Äste muss der Haus- oder Grundstücksbesitzer nachweisen, dass er regelmäßig prüft, ob alle Ziegel fest sitzen bzw. dass er morsche Äste regelmäßig entfernen lässt.

Ersetzt die Kaskoversicherung den gesamten Schaden?

Meist zahlt der Versicherungsnehmer eine Selbstbeteiligung, je nachdem, was man mit dem Versicherer vereinbart hat. Diese Angaben finden Sie in Ihrer Police oder Ihrer Rechnung. Bei einer Reparatur übernimmt der Versicherer die Reparaturkosten. Bei einem Totalschaden ersetzt die Versicherung allerdings nur den Zeitwert. Bei neueren Autos oder Leasingfahrzeugen lohnt sich also eine sogenannte Gap-Police, die den Abstand (engl.: Gap) zwischen Zeitwert/Wiederbeschaffungswert und Finanzierungswert/Neupreis abdeckt.

Wie verhalte ich mich, wenn Erntemaschinen Straßen verschmutzt haben oder nasses Laub auf der Straße liegt?

Fahren Sie langsam, vermeiden Sie Vollbremsungen, und halten Sie einen größeren Abstand zum Vordermann. Besondere Vorsicht ist bei Einmündungen von Feldwegen geboten.



Oft sieht man unter Tempolimits den Hinweis „Bei Nässe“. Ab wann spricht man verkehrsrechtlich von nasser Fahrbahn?

Wenn sich auf der Fahrbahn ein erkennbarer, wenn auch nur dünner Wasserfilm gebildet hat. Die Straße muss vollkommen mit Wasser überzogen sein.

Der Regen hat gerade eingesetzt – muss man jetzt besonders vorsichtig sein?

Ja, die ersten Tropfen können zusammen mit Staub und Schmutz einen gefährlichen Schmierfilm auf der Straße bilden. Bei langanhaltendem Regen kann es zu Aquaplaning kommen.

Was ist Aquaplaning?

Aquaplaning kann entstehen, wenn sich viel Wasser auf der Straße sammelt. Während des Fahrens entsteht



KOMMENTAR
Redakteur
STEFAN SZYCH

Routine rettet Leben. Deshalb: runter vom Gas und keine Experimente! Wer sich an diese Regeln hält, ist bei Sturm und Starkregen viel sicherer unterwegs. Mit Gelassenheit und eingeübten Handlungen können Sie besser und schneller reagieren.

FOTOS: PICTURE ALLIANCE/DPA (4), IMAGO, PRIVAT, S. HABERLAND



TIPP VOM ANWALT

ÜBERPRÜFEN SIE IHRE VERSICHERUNGSVERTRÄGE!



Rechtsanwalt Gunnar Stark, Hamburg

Lohnt sich bei älteren Fahrzeugen eine Vollkaskopolicy nicht mehr, kann zumindest noch eine Teilkaskoversicherung Sinn machen. Die umfasst Schäden, die durch Unwetter, Stürme oder bei Glasbruch entstehen. Glasbruch betrifft nicht nur die Windschutzscheibe, sondern auch die Scheinwerfer. Achten Sie auf die Vertragsbedingungen: Ersetzt wird nur, was im Vertrag und in den Bedingungen erwähnt wird. Unterschiedliche Tarife und Anbieter decken unterschiedliche Schäden ab oder

regeln unterschiedliche Pflichten. Zum Beispiel schreiben einige Versicherer vor, in welche Werkstatt Sie fahren müssen. Soll Ihr Auto immer in der Werkstatt Ihres Vertrauens repariert werden, verzichten Sie auf eine Werkstattbindung. Sinnvoll kann auch der Abschluss einer Verkehrsrechtsschutzversicherung sein, die den Anwalt bezahlt, der Sie gegenüber einem Unfallgegner, Ihrer Versicherung oder auch bei Ordnungswidrigkeiten wie Tempoverstößen oder Alkoholfahrten vertritt.

vor dem Reifen ein Wasserkeil. Dadurch kann das Profil das Wasser nicht mehr durch die Kanäle der Lauffläche nach außen transportieren. Das Wasser hält den Reifen auf Abstand zur Fahrbahn, der Wagen „schwimmt“ auf, und die Räder können die Kräfte kaum noch auf die Straße übertragen. Dann können auch Assistenzsysteme an ihre Grenze kommen und ein Rutschen des Autos nicht mehr verhindern.

Wo ist die Gefahr für Aquaplaning am größten?

In Senken, in Kurven mit geringem seitlichen Gefälle oder in den Spurrillen auf der rechten Fahrspur, in denen sich Wasser sammelt oder nur langsam abfließt.

Was muss ich tun, wenn es trotz aller Vorsicht zu Aquaplaning kommt?

Hektische Lenkbewegungen vermeiden, Lenkerstellung in Fahrtrichtung behalten. Kuppeln Sie den Motor aus, und reduzieren Sie vorsichtig das Tempo, bis der Wagen wieder auf Lenkeingriffe und Bremsen reagiert.

Gibt es eine Faustregel fürs Fahren bei Nässe?

Ja. Bei starkem Regen nicht schneller als Tempo 80 fahren, eher weniger. Und noch mehr Abstand als sonst zum Vordermann halten.

Wie schütze ich mich, wenn das Auto hinter mir zu dicht auffährt?

Halten Sie mehr Abstand zum Auto vor Ihnen. Wenn Ihr Vordermann bremst, haben Sie mehr Spiel-

raum, einen vom Hintermann durch seine Fahrweise provozierten Auffahrunfall zu vermeiden.



Wer zahlt, wenn mein Auto in einer Tiefgarage steht, die vom Regen überflutet wurde?

Die Teilkaskoversicherung, hier liegt eine versicherte Überschwemmung vor. Führt ein Auto jedoch durch eine Überflutung, gilt der Grundsatz: Kommt das Wasser zum Auto, zahlt die Versicherung, kommt das Auto zum Wasser, zahlt der Fahrer selbst.

Was kann ich gegen schlechte Sicht tun?

Reinigen Sie die Windschutzscheibe einmal gründlich von Hand mit Insektenentferner. Insektenrückstände bekommen das Winter-Waschwasser mit Frostschutz nicht so gut weg. Schauen Sie sich die Wischerblätter an, und tauschen Sie verschlissene oder Wischer mit eingerissenen Gummilippen aus. Schalten Sie auch am Tag das Abblendlicht ein, damit Sie besser von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden. Prüfen Sie Ihre Lichtanlage, und tauschen Sie defekte Glühlampen sofort aus. ➔

**Osram LEDriving Xenarc**

Paarpreis 747 Euro

Bezugsquelle
Osram

Leuchtmittel D8S

Leuchtm. inkl. Ja

Leuchtweitenregulierung
Ja**TYC Scheinwerfer H15 + H7**

Paarpreis 170 Euro

Bezugsquelle
MS Autoteile

Leuchtmittel H7

Leuchtm. inkl. Nein

Leuchtweitenregulierung
Ja**Austausch-Scheinwerfer**

Viel Bling-Bling, wenig Licht

Austausch-Scheinwerfer aus dem Zubehör sind gefragt wie nie, vor allem die mit schrillum LED-Tagfahrlicht. Wir haben zusammen mit Philips geprüft, was sie können

**Depo Bi-Xenon-Optik**

Paarpreis 299 Euro

Bezugsquelle
X-Parts Performance

Leuchtmittel H7

Leuchtm. inkl. Nein

Leuchtweitenregulierung
Ja**Scheinwerfer für den Golf VI**

Alle Lampen passen für den Golf VI, Bj. 2008-13, mit serienmäßigem Halogenlicht.



GRÜNDE FÜR NEUE Scheinwerfer gibt es viele: Reflektor erblindet, Auffahrunfall gehabt. Oder eben das Aussehen. Serienmäßig ist der VW Golf VI da ziemlich konservativ, fünf der sieben getesteten Scheinwerfer-Paare hingegen trumpfen richtig auf. In der Tuning-Szene besonders beliebt: Tagfahrlicht im Audi-Weihnachtslichterketten-Design oder Standlicht im Stil der BMW-Leuchten, Angel Eyes genannt. Aber auch Projektionsscheinwerfer sind sehr gefragt, weil hinter deren Linse

teures Xenon-Licht erwartet wird und keine schnöde Glühfadenlampe.

Tatsächlich jedoch ist nur ein Satz Xenon-Scheinwerfer dabei, Osram LEDriving Xenarc. Tagfahr- und Positionslicht sowie Blinker arbeiten mit LEDs; für Fern- und Abblendlicht ist ein 25-Watt-Xenon zuständig. Bedeutet: Im Gegensatz zu den verbreiteten 35-Watt-Brennern ist weder eine automatische Leuchtweitenregulierung noch eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage vorgeschrieben. Plug & play also, wobei das Licht wirklich in der

ALLE MESSWERTE IM ÜBERBLICK	max. Pkt.	OSRAM LEDriving Xenarc	VOLKSWAGEN ORIGINAL Hersteller Hella	TYC SCHEINWERFER H15 + H7	DEPO LED Tagfahrlicht Scheinw. in Bi-Xenon-Optik, schwarz	CCFL ANGEL EYES mit LED-Tagfahrlicht, Klarglas, schwarz
Lichttechnische Messwerte (Abblendlicht)						
Lichtstrom (Lumen)	10	10 (701 lm)	10 (578 lm)	9 (535 lm)	0 (237 lm)	5 (368 lm)
Helligkeit (Candela)	10	10 (74 597 cd)	10 (63 782 cd)	8 (48 487 cd)	9 (54 717 cd)	0 (19 930 cd)*
Reichweite (Meter)	10	10 (109 m)	10 (108 m)	8 (95 m)	10 (131 m)	5 (77 m)
Blendung (Lux)	10	9 (0,37 lx)	8 (0,62 lx)	9 (0,44 lx)	10 (0,06 lx)	10 (0,05 lx)
Gesamtpunktzahl	40	39	38	34	29	20
Urteil		sehr gut	gut	befriedigend	befriedigend	mangelhaft

* fährt zur Abwertung. Helligkeit: Summe aus 75Rx2+50R+50V, gefordert mindestens 35 400 cd. Reichweite: Schnittpunkt der 625-cd-Linie mit dem rechten Straßenrand. Blendung: max. 1 lx zulässig

FK Frontscheinwerfer

Paarpreis 355 Euro
Bezugsquelle
 Amazon
Leuchtmittel H7
Leuchtm. inkl. Nein
Leuchtweitenregulierung
 Nein



Diederichs HD-Tuning

Paarpreis 301 Euro
Bezugsquelle
 Profiteile
Leuchtmittel H1
Leuchtm. inkl. Nein
Leuchtweitenregulierung
 Ja



VW Original, Hella

Paarpreis 366 Euro
Bezugsquelle
 Kfzteile24
Leuchtmittel H7
Leuchtm. inkl. Ja
Leuchtweitenregulierung
 Ja



CCFL Angel Eyes Klarglas

Paarpreis 389 Euro
Bezugsquelle
 AD-Tuning
Leuchtmittel H7
Leuchtm. inkl. Ja
Leuchtweitenregulierung
 Ja



die lichttechnischen Prüfungen im Philips-Labor ohne Beanstandung absolviert. Echt wahr, denn von den ansonsten ebenfalls vorbildlichen, von Hella produzierten Original-Scheinwerfern lässt der linke zu wenig Streulicht nach oben durch, das beim Lesen von Schilderbrücken helfen soll.

Ein kleines Manko, das der rechte aber aufwiegt. Unter dem Strich stehen die Hellas den Osrams nur wenig nach, holen das Beste aus der H7-Halogenlampe. Rechts von ihnen beginnt in der Tabelle das

dunkle Jammertal, dort werden diverse Anforderungen nicht erfüllt. Beispiel TYC: Die klatschen alles Licht auf einen Haufen zehn Meter vor das Auto; was sich dahinter befindet, merkt der Fahrer erst, wenn er es überfahren hat. Die Messtechnik registriert zwar 95 Meter Reichweite, doch die kann der Fahrer nicht nutzen, weil seine Pupillen an dem hellen Fleck kleben. Damit kann man fahren, aber nicht gut.

Skuril auch die Depos: Sie senden Lichtkeulen aus, welche nur die eigene Fahrbahn erhellen, links und rechts davon sowie nach oben gährende >>

SO HABEN WIR GETESTET

Die lichttechnischen Prüfungen lagen in den Händen des Applikationslabors der Lumileds Germany GmbH, zu der die Philips Automotive Lichtsparte gehört. Die Scheinwerfer wurden im Juli 2018 zu den angegebenen Preisen ausschließlich in Webshops bestellt, der Test erfolgte mit den mitgelieferten Leuchtmitteln. Waren keine vorhanden, kamen entsprechende Standard-Testlampen von Philips zum Einsatz. Geprüft wurde gemäß ISO FDIS 17 731 CIE S 021/E, welche die Richtlinien für Scheinwerfer in der EU festschreibt. Die Benotung erfolgt angelehnt an den H4-Lampentest in AUTO BILD 40, volle Punktzahl für die Reichweite beispielsweise gibt es folglich nur bei Übertreffen der 100-Meter-Marke.

Akribisch:
 Philips-Experte
 Dr. Lukas
 Küpper und
 Redakteur
 Dieckmann
 beim Justieren



FOTOS: R. TIMM (7), S. KRIEGER (2)

obersten Liga spielt. Der Preis ist allerdings deftig, jedoch deutlich günstiger als eine Umrüstung auf Xenon mit VW-Teilen. Die kommt auf ungefähr 1800 Euro, plus Einbau. Übrigens ist das Osram-Pärchen das einzige, das



Die schlechtesten drei Scheinwerfer fallen nicht nur im Test durch, sie sind auch gefährlich!

FK FRONTLAMPEN Tagfahrlicht	DIEDERICHS HAUPTSCHEINW. Satz HD-Tuning
0 (249 lm)	0 (197 lm)*
0 (11114 cd)*	0 (4213 cd)*
4 (75 m)	0 (50 m)*
10 (0,03 lx)	10 (0,04 lx)
14	10
ungenügend	ungenügend

MISERABLE VERARBEITUNG

Asiaten wird hohe Sorgfalt nachgesagt. Deshalb ist es erstaunlich, was für ein Schrott beispielsweise die Jun Yan Auto Industrial Co. Ltd in Taiwan verlässt. Dort werden die Diederichs hergestellt, an denen sowohl Fernlicht-Reflektor als auch Projektor-Linse des Abblendlichts viel zu tief hängen, sodass sie hauptsächlich den Scheinwerfer von innen beleuchten. Aber auch die FK sind nicht besser, bei ihnen schattet eine falsch montierte Blende



Voll daneben: An den Diederichs ist der Reflektor ein paar Zentimeter verrutscht

im Innern viel zu viel Licht ab. Nicht getestet haben wir die Lebensdauer. Hier empfehlen wir einen Blick in die Kommentare der Käufer.

1 neu ab EUR 354,97 1 gebraucht ab EUR 262,24

- für Baujahr: 2008 bis 2012
- Farbe: schwarz
- Daylight Scheinwerfer mit LED Tagfahrlicht, ohne elektrische Leuchtweitenregulierung
- mit E Prüfzeichen (eintragungsfrei)
- mit R87 Zulassung für das Tagfahrlicht

Irreführung: Die FK haben keine Leuchtweitenregulierung, werden trotzdem mit Prüfzeichen beworben. Bei der HU folgt dann das böse Erwachen

GUTES LICHT, SCHLECHTES LICHT

Woran erkennt man gutes Licht? Es nervt nicht beim Fahren. Es ist hell genug, um Hindernisse rechtzeitig zu erkennen, wirft aber keinen Haufen Helligkeit unmittelbar vor das Auto, der alles dahinter vom Dunkel verschlucken lässt. Wichtig für Überlandfahrten ist die Reichweite am rechten Straßenrand, daran orientiert sich das Auge für eine sichere Führung. Trotzdem darf links vom Mittelstreifen niemand geblendet werden, deshalb sollte der Lichtkegel dort in einer Entfernung vor dem Auto enden, die in Metern gemessen der Anbauhöhe des Scheinwerfers in Zentimetern entspricht. Bedeutet umgekehrt, dass ein Scheinwerfer umso weiter leuchtet, je höher er angebracht ist – vielleicht eine Erklärung für die Beliebtheit von SUV. Und eine Aufforderung zur Kontrolle der Scheinwerfereinstellung. Nach einem Tausch der Scheinwerfer sowieso, aber auch nach jedem Wechsel der Lampen. Und bitte vergessen Sie Anleitungen zum Selbereinstellen, die in etwa so beginnen: „Fahren sie vor ein hell gestrichenes Garagentor...“ Denn schon geringste Bewegungen der Einstellschrauben entscheiden über ein Zuwenig an Reichweite oder ein Zuviel an Blendung – und das nervt dann wirklich.



Zappenduster: Diederichs (ganz oben). Hell und homogen – bestes Halogenlicht im Test: Hella (Mitte). Osram: viel Licht für viel Geld, aber dafür ungeschlagene Ausleuchtung (u.)



» Dunkelheit. Immerhin: Trotz lächerlichen Lichtstroms führt dieses konzentrierte Licht zur höchsten Reichweite im Test.

Damit wären die gebrauchsfähigen Scheinwerfer abgehakt, nun beginnt dunkelstes Elend. Egal ob CCFL Angel Eyes, FK oder Diederichs – fahren kann man mit solchen Funzeln höchstens bei Sonnenschein. Das einzig Positive, das sich sagen lässt: Sie blenden niemanden, dafür kommt viel zu wenig Licht raus. Den absoluten Tiefpunkt markieren die Diederichs. Sowohl in der Verarbeitung (siehe links) als auch in der Lichtverteilung (unten links). Es gibt Standlicht, das ist heller. Aber auch für die anderen beiden findet Philips-Ingenieur Dr. Lukas Küpper keine netten Worte: „So ein Niveau hatten die Scheinwerfer der 50er-Jahre. Lange bevor das Halogenlicht eingeführt wurde.“

Deshalb ist auch besorgniserregend, dass vor allem junge Leute auf solche Kirmesbeleuchtung stehen. Autofahrer also, die oft nachts unterwegs sind zur Disco usw. und gerade deshalb gutes Licht benötigen. Diese Menschen sollte der Gesetzgeber besser schützen, beginnend bei der Typprüfung. Denn offensichtlich ist es in der EU viel zu einfach, für solche Plastikboxen mit ein paar Lampen drin eine Zulassung zu bekommen. ➖



GEWINNEN SIE EINEN PEUGEOT 3008

FRANZOSEN-SUV IM WERT VON 31 690 EURO

Mitmachen lohnt sich: Wer am kostenlosen Licht-Test 2018 teilnimmt, trägt zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei – und kann nebenbei einen neuen Peugeot 3008 gewinnen. Das geht ganz einfach: Fahren Sie zu einem der teilnehmenden Kfz-Betriebe, oder klicken Sie auf www.licht-test.de. Im Aktionsmonat Oktober können Sie sich dort am Gewinnspiel beteiligen. Unter allen Teilnehmern wird ein Peugeot 3008 Allure 1.2 PureTech 130 mit 130 PS im Wert von 31 690 Euro verlost. Der Rechtsweg und eine Barauszahlung sind ausgeschlossen.



FAZIT
Kfz-Mechaniker
HENDRIK DIECKMANN

Es ist ähnlich wie im H4-Lampentest in der vergangenen Ausgabe: Unglaublich, was für ein Schrott angeboten wird! Dazu noch mit E-Prüfzeichen, obwohl diese Funzeln die Typprüfung niemals bestehen! So gilt die gleiche Erkenntnis wie bei den Lampen – wenn es kein europäisches Markenfabrikat ist, lieber Finger weg.

„Kraftstoffverbrauch des Peugeot 3008 Allure 1.2 PureTech 130 (96 kW/130 PS) in l/100 km: innerorts 6,1; außerorts 4,8; kombiniert 5,3; CO₂-Emission (kombiniert) in g/km: 120; Energieeffizienzklasse: A/B. Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und unter https://bit.ly/DAT_Leitfaden unentgeltlich erhältlich ist.“

Reifen reparieren ab 20 Euro

Sie müssen einen luftlosen Reifen nicht zwingend ersetzen. Einige Schäden lassen sich auch preiswert instandsetzen

IST DER REIFEN platt, ist das besonders dann ärgerlich, wenn noch reichlich Restprofil vorhanden ist. Und außerdem: Wer nach einem Plattfuß auf Nummer sicher gehen will, kauft gleich zwei neue Gummis – schließlich möchte man auf der linken und rechten Seite einer Achse identische Fahreigenschaften haben.

Die gute Nachricht: Sie müssen nicht zwingend Ersatz beschaffen.

Suchen Sie zunächst die Ursache des Druckverlustes. Das geht ganz einfach: Eine Pumpflasche mit Seifenwasser füllen und das Rad komplett einsprühen. Dort, wo sich Blasen bilden, ist der Reifen undicht. Nicht vergessen: Entfernen Sie vorab die

Gummikappe des Ventils. Die verdächtigen Bereiche sind die Laufflächen. Hier stecken häufig Nägel und Schrauben fest. Weitere Ursachen können Gammel am Felgenhorn oder ein fehlender bzw. defekter Ventileinsatz sein. Haben Sie die Ursache gefunden, können Sie den Reifen gegebenenfalls reparieren lassen. ➔

Lauffläche

Beschädigungen lassen sich teilweise reparieren, es kommt auf die Art und auf die Stelle des Defektes an.

DAS MACHEN PROFIS:

Löcher in der Lauffläche – in der Regel steckt ein Nagel im Profil – kann die Werkstatt reparieren. Der Reifen muss dafür von der Felge. Von innen wird ein Stopfen (sieht aus wie ein Pilz) durchs Loch gezogen und verklebt.

DAS GEHT NICHT:

Ist das Loch größer als sechs bis acht Millimeter oder hat der Reifen eine Schnittverletzung, darf er nicht repariert werden.

Seitenflanke

Die Reifenflanke trägt das Fahrzeuggewicht. In diesem Bereich arbeitet das Gummi stark, viel Wärme entsteht.

SO KANN MAN SIE SCHÜTZEN:

Das A und O ist der korrekte Reifendruck. Ist zu wenig Luft im Reifen, wackelt er stark – der Aufbau kann Schaden nehmen. Das Tückische: Von außen ist die Beschädigung oft nur schwer zu erkennen. Dann kann der Reifen plötzlich platzen.

DA GEHT NICHTS MEHR:

Ob Nagelloch oder Schnittverletzungen, eine Beschädigung in der Seitenflanke darf nicht repariert werden.

Reifenventil

Spucke aufs Ventil und gucken, ob es blubbert. Einfache Defekte kann der Fahrzeugbesitzer selber beheben.

DAS KANN MAN SELBER MACHEN:

Zischt es aus dem Ventil, kann der Einsatz des Ventils verdreht oder beschädigt sein. Der Einsatz lässt sich einfach rausdrehen und tauschen.

DA MUSS EIN PROFI RAN:

Der Gummifuß des Ventils kann an der Felge reißen. Hier muss ein Profi Hand anlegen und den Reifen von der Felge nehmen, dann das Ventil tauschen.

Felgenhorn

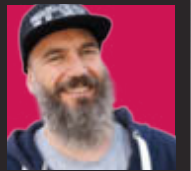
In diesem Bereich schmiegt sich das Reifengummi an die Felge.

HIER KANN MAN HILFEN:

Hat Korrosion am Felgenhorn das Gummi weggedrückt, entweicht Luft. Reifen von der Felge nehmen lassen, Gammel selber wegschleifen, Lack drüber, Reifen wieder aufziehen lassen – fertig!

HIER GEHT NICHTS MEHR:

Das Felgenhorn ist nach hartem Bordsteinkontakt stark verbeult oder eingereissen. Hier darf nicht repariert werden. Bleibt nur, ein neues Rad zu kaufen.



**MEIN
TIPP**

Redakteur
BERND VOLKENS

Noch reichlich Profil auf der Lauffläche?

Dann lohnt sich die Reparatur des Reifens.

Zwischen 20 und 40 Euro verlangt der Werkstattprofi in der Regel. Und auf den Reifendruck achten, so wird der Verschleiß verringert.

BUNT FÜRS LEBEN

Das ist mal 'ne Sonderlackierung! Diesen einzigartigen Volvo XC40 hat der Graffiti-Künstler René Turrek geschaffen. Jetzt wird der SUV zugunsten der Aktion „Ein Herz für Kinder“ versteigert. Bis zum 28. Oktober können Sie mitbieten



DAS AUTO Basis ist ein weißer Volvo XC40 R-Design T5 AWD. Mit Achtstufenautomatik, Kontrastdach, Sportfahrwerk, Ambientebeleuchtung und LED-Scheinwerfern. René Turrek hat den Wagen sieben Monate selbst gefahren und signiert

Nur den halben Wagen besprühte Turrek, der Rest blieb weiß. Er verwendete dafür zum Teil Soundlack. Der reagiert auf Musik und leuchtet dann. Weltweit einmalig!



René Turrek, Jahrgang 1977, stammt aus Osnabrück. Er begann damit, illegale Graffiti zu sprühen, bekam eine Bewährungsstrafe. Heute zählen US-Stars wie Vin Diesel, Snoop Dogg und Popstar Rihanna zu seinen Kunden

DIE HILFSAKTION VON BILD

**EIN
HERZ FÜR
KINDER**



Als Axel Springer 1978 im Radio hörte, dass jedes Jahr in Deutschland fast 1500 Kinder bei Verkehrsunfällen getötet werden, gründete er BILD hilft e. V. „Ein Herz für Kinder“. Heute setzt sich die BILD-Hilfsaktion weltweit für das Wohl von Kindern ein. Weitere Infos und Spendenmöglichkeiten: **www.ein-herz-fuer-kinder.de**

DIE AUKTION

Wer den Volvo ersteigern möchte, kann bis zum 28. Oktober hier mitmachen:

www.unitedcharity.de/Auktionen/Volvo-Rene-Turrek

FOTOS: VOLVO (3)

Ganz schön groß!

Deutlich mehr Platz: erste Fahrt im neuen Q3



Außerdem im Heft

Viel SUV für wenig Geld:

Skoda Kodiaq und Hyundai Santa Fe im Vergleichstest

Die feine englische Art:

Land Rover Freelander 2 im Gebrauchtwagencheck



Jetzt portofrei bestellen unter
www.autobild-allrad.de/neu

Die Allrad-Instanz.

SERVICE

MIX

> NACHRÜSTUNG

ANHÄNGERKUPPLUNGEN FÜR FAST ALLE SUV

Ob für Wohnwagen, Pferde- oder Bootsanhänger – ein SUV dient oft als Zugmaschine. Wer beim Autokauf die Anhängerkupplung nicht mitbestellt hat, kann sie auch nachträglich einbauen lassen: Die Firma Rameder bietet Nachrüstsätze für viele SUV-Modelle und Geländewagen an, vom Land Rover Defender über Toyota Land Cruiser und VW T-Roc bis zum Mercedes GLC. Eine Liste aller verfügbaren Einbausätze finden Sie

unter www.kupplung.de.

Rameder liefert an jede Kfz-Werkstatt.



Eine starre Anhängerkupplung für den Mercedes GLC kostet bei kupplung.de ab etwa 200 Euro ohne Einbau

> URTEIL

HAFTUNG FÜR SCHADEN

Weil sein BMW X3 während einer Autowäsche in einer Waschstraße beschädigt worden war, verklagte ein Autofahrer den Betreiber der Anlage. Das Amtsgericht München gab dem Fahrer recht. Begründung: Der Betreiber hatte den Fahrer nicht darauf hingewiesen, dass sein Auto mit Automatikgetriebe nur mit eingeschalteter Zündung durch die Waschanlage geschleppt werden darf. Az. 213 C 9522/16

> ALURAD

MARKANTE SPEICHEN, STARKE KONTUREN

Die neue Leichtmetallfelge 5SP 4 des Raderspezialisten DBV aus Würzburg soll ein Blickfang an jedem Auto sein. Die fünf markanten und konturstarke Speichen ziehen sich bis zum Felgenhorn. Das Rad ist ab Februar 2019 verfügbar. Und zwar in den Farben „Silber metallic, lackiert“ und „Schwarz glänzend, frontpoliert“ und den Größen 6,0 x 15, 6,5 x 16, 7,0 x 16, 7,0 x 17, 8,0 x 18 und 8,0 x 19 Zoll. Preis: ab 112 Euro.



> ZUBEHÖR

DESIGNER-DACHBOX MIT INNENBELEUCHTUNG

Eine Dachbox soll viel wegstecken können, leicht zugänglich und windschnittig sein. Jetzt gibt es eine neue Box von Thule, die auch noch durch ihr Design auffällt. Die Vector ist nicht so rundgelutscht wie andere Gepäckfächer fürs Dach, sondern sie hat Ecken und Kanten. Eine weiße Innenseite und LEDs im Deckel helfen beim Be- und Entladen bei Nacht. Das Öffnungssystem macht das Beladen von beiden Seiten möglich. Verriegelungs- und Öffnungsfunktion sind getrennt und zeigen an, wann der Deckel sicher verschlossen ist. Die Box lässt sich laut Hersteller einfach und sicher auf dem Dach montieren. Eine Filzbeschichtung schützt die Ladung. Preis: rund 1500 Euro.



> SPIELZEUG

OUTDOOR-ACTION FÜR DIE KLEINSTEN

Große Geländewagen gibt es auch in klein – für die Kleinsten.

Zum Beispiel vom Hersteller Rollplay:

Der feuerrote, 24 Volt starke Monster-Truck ist das neue Geländevergnügen für Kinder ab drei Jahren. Er rollt mit seinen vier großen Antriebsrädern dank Einzelradaufhängung auch durch unwegsames Gelände. Die kleinen Piloten haben durch die extrahohe Sitzposition eine gute Rundumsicht und werden mit einem Sitzgurt auf dem Gefährt gesichert. So können sie mit bis zu 6,5 km/h durch Gärten und über Feldwege fahren. Der Monster-Truck kostet rund 400 Euro und ist online oder im Fachhandel zu haben.

Die Dachbox Vector von Thule fällt durch ihr kantiges Design auf



FOTOS: HERSTELLER (4), R. TIMM (2)

AKTION

Gratis für jeden Leser

NEUER GLANZ FÜR REIFEN

Gepflegtes Schuhwerk für Ihr Auto. Dr. Wack spendiert Reifen-Glanz im Wert von 5,99 Euro

SCHÖNHEIT VERBLASST. Durch Sonne, Regen, Schnee und Salz sehen Reifen schnell ungepflegt aus. P21S Reifen-Glanz von Dr. Wack soll die Schuhe Ihres Autos wieder frisch erstrahlen lassen. Neben einem seidigen Glanz verspricht der Hersteller einen zusätzlichen Schutz gegen UV-Licht und gegen neue Verschmutzung. Probieren Sie es selber aus und holen sich eine kostenlose Flasche P21S Reifen-Glanz im Wert von 5,99 Euro. Der Gutschein kann bis zum 20. Oktober 2018 bei jeder A.T.U.-Filiale in Deutschland eingelöst werden (solange der Vorrat reicht). Wenn Sie mehrere AUTO BILD-Hefte kaufen, können sie auch mehrere Original-Gutscheine einlösen.



Auto Bild

in Kooperation mit

DR. WACK
Premium-Pflege

A.T.U.
Die Nr.1 Meisterwerkstatt

➔ GUTSCHEIN

Vom 11. bis zum 20. Oktober 2018 können sich alle AUTO BILD-Leser bei einer A.T.U.-Filiale in Deutschland und Österreich kostenlos eine 50-ml-Probeflasche P21S Reifen-Glanz im Wert von 5,99 Euro abholen (solange der Vorrat reicht). Zudem gibt es einen Rabatt von vier Euro auf das P21S Felgen-Reiniger Power Gel. Gutschein auf dieser Seite ausschneiden und an der Kasse bei A.T.U. vorlegen. Es werden nur Originalgutscheine akzeptiert.



GRATIS-CODE



RABATT-CODE

Drei Japan-Youngtimer auf Europa-Tournee

DER 5000-KILOMETER-HÄRTETEST

Mit drei Mazda-Oldies über steile Bergpässe und in die spanische Wüste. Geschont wird da nichts und niemand



Pause in der Wüste
Bardenas Reales: Mazda 929, MX-5 und RX-7 glühen zur Halbzeit in der spanischen Sonne. Rund 2000 Kilometer liegen noch vor ihnen



**Großes Kino
auf YouTube:
Die „Mazda
Garage“ zeigt
die besten
Momente in
elf packenden
Filmszenen**



DRAUSSEN ist es heiß. Drinnen ist es heißer. An sich ist unser Mazda 929 eine coole Kiste. Wäre da nicht die Sonne. Und so sind es im silbernen Kombi gefühlte 60 Grad. Grund für den Hitzestau ist die Motorkühlung. Die kommt hier in Spaniens Wüste an ihre Grenzen. Die Temperaturanzeige klettert bedenklich Richtung Rot. Und um keinen Motorschaden zu riskieren, nutzen wir das Innenraumgebläse. Anders gesagt: Die Heizung steht auf Volldampf, schwitzend fließen wir in die weichen Mazda-Polster. Aber es funktioniert! Der Zeiger wandert

langsam wieder nach links, die Gefahr eines Motorschadens ist gebannt – und nur darauf kommt es an. Wie es uns geht? Egal! Hauptsache, das Auto kommt durch. Denn darum geht's auf diesen rund 5000 Kilometern. Das Ziel heißt Amsterdam, hier in Spanien haben wir erst gute 3000 geschafft – es ist also noch ein langer Weg!

Im Mazda 929 sitze ich, AUTO BILD-Redakteur Bernd Volkens, mit meiner zweiten Beifahrerin Sabine Skiba. Die Fotografin kommt wie ich aus Hamburg. Kennengelernt haben wir uns erst vor rund einem Monat, >>



1. ETAPPE

Erste Etappe

Start: Aschau im Chiemgau.
Ziel: Saint-Raphaël, Frankreich.
Länder: Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Frankreich, Monaco.
Streckenlänge: 1332 Kilometer



FOTOS: DANIEL OTTERBEIN (3), HERSTELLER



» auf dem großen Mazda-Qualifying für die European 5000 Rallye. Aus 180 Teilnehmern wurden neun Mitfahrer ausgesucht. Drei für mein Team im Mazda 929. Drei für das Team von Miriam Höller, die Stuntfrau fährt im Mazda MX-5. Und drei für Tobias Wolf, der Influencer ist in einem Mazda RX-7 am Start.

Die Teilnehmersuche war eine eher einfache Aufgabe. Schwieriger gestaltete es sich, einen passenden fahrbaren Untersatz zu finden. Det Müller, der Autoexperte bekannt aus der TV-Serie „Grip“, hatte den Auftrag, drei Mazda-Young- beziehungsweise Oldtimer zu besorgen.

Miriam's Roadster hatte er schnell zur Hand. Die Suche nach Tobis Wankel entpuppte sich da als aufwendiger. Und an meinem Mittelklasse-Kombi wäre Det fast gescheitert. So ein 929 ist schwer zu finden. Und dieser »



„Für mich ist die Etappe ein Traum. Ich bin zum ersten Mal in den Alpen und finde die vielen Passstraßen unglaublich schön.“

Antonia „Toni“ Seidel aus Ostrhauderfehn bei Leer



Gute Fahrt – in jedem Terrain!

Vielseitige Gravelbikes im großen Praxistest



**JETZT IM
HANDEL!**

Außerdem im Heft

Kompakt und elektrisch:

Diese 5 Minibikes machen richtig Spaß

Nicht nur für Hipster:

Singlespeeds im Rampenlicht

Faszination Fahrrad

**BIKE
Bild**

Jetzt portofrei bestellen unter: www.bike-bild.de/neu



Sonnenaufgang in Uvernet-Fours, einem Ort in den französischen Seeralpen – Tag vier der European 5000 Rallye

Tag 9: Unterwegs in der spanischen Bardenas-Reales-Wüste, die Vegetation schwindet, die Temperaturen steigen



2. ETAPPE

>> war extrem runtergerockt, die Restaurierung aufwendiger als geplant.

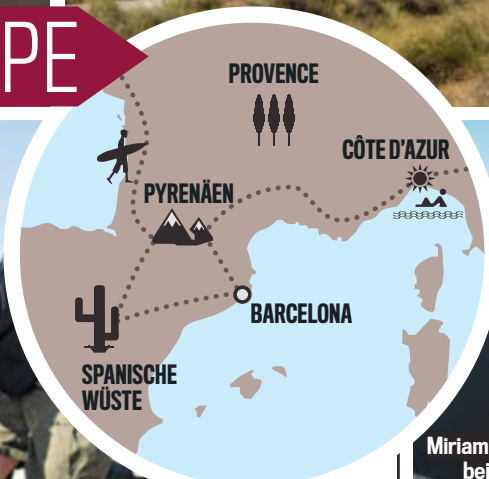
Geschichte. Alle drei Mazda haben es rechtzeitig zum Start der European 5000 geschafft und sich zwischen die 170 anderen Teilnehmer eingereiht.

Bei dieser Rallye geht es nicht um Höchstgeschwindigkeit, der Weg ist das Ziel. Das Bordbuch verlangt, möglichst keine Autobahnen zu fahren. Und zwischendurch müssen wir kleinere Aufgaben erledigen. Immer mit viel Spaß. Und natürlich, der wichtigste Auftrag: Nach 12 Tagen in Amsterdam über die Ziellinie rollen. Eine Herausforderung, schließlich ist das Mindestalter für Teilnehmerfahrzeuge 20 Jahre. Der Mazda 929 hat sogar 38 auf dem Buckel, auch Tobis RX-7 ist nicht viel jünger. Entsprechend sind unsere beiden Japaner die Wackelkandidaten im Mazda-Team. Am Ende unbegründet, nur Kleinigkeiten stoppen uns kurz: Bei Tobis Wankel hängt die Schwimbernadel im Vergaser. Er bleibt mit abgesoffenem Motor und feuchten Zündkerzen liegen. Der Fehler ist schnell behoben, der Vergaser repariert. Neben den Temperaturproblemen meines Mazda und seinem erhöhten Verlangen nach Motoröl gönnt sich der 929 keine weiteren Auffälligkeiten. Okay, ein paar Radmuttern lösen sich, offensichtlich zu viel Gekurbel in den Serpentinaen.

Und dann gilt es noch, die kleinen Wettkämpfe zu bestehen. Es geht um Punkte für das beste Mazda-Team und die Ehre, den Emp-



▲ Radwechsel-Challenge: Miriam gewinnt mit Beifahrer Rick – drei Sekunden Vorsprung reichen für den Sieg



Zweite Etappe

Start: Saint-Raphaël, Frankreich. Ziel: Pamplona, Spanien. Mitfahrer: Sabine Skiba. Länder: Frankreich, Andorra und Spanien. Länge: 1951 km



Miriam und ihr Einhorn: Das Fabelwesen wurde bei Saint-Tropez erlegt und sicher verstaut

Zwischendurch auch mal Autobahn: Der Veranstalter erlaubt Ausnahmen



Stopp in Frankreich: Die kleine Tankstelle versorgt Insassen und Auto mit dringend benötigten Flüssigkeiten. Einen guten Liter Öl verlangt der Mazda 929 auf 1000 Kilometer, der Benzinverbrauch liegt bei rund elf Litern, ganz okay für so einen alten Vergasermotor mit zwei Liter Hubraum und 90 PS

Zweite Etappe: Rick fährt mit Miriam, Sabine mit Bernd und Marsha (stehend) mit Tobi



fänger einer Mazda-Spende in Höhe von 30 000 Euro auszuwählen: Bei der Bergweihe müssen wir Tannenzapfen und andere Kleinigkeiten einsammeln. Wir müssen einem Radfahrer das Fahrrad abquatschen, um damit ein kurzes Stück „Tour de France“-Bergetappe zu fahren. Wir müssen einen Reifen am Auto wechseln. Fahrer und Beifahrer sind dabei mit einer Hand aneinandergebunden. Und für die Zieleinfahrt in Amsterdam müssen wir das Auto umstylen und uns ein passendes Outfit zulegen. Maximal 50 Euro darf die Verkleidung für Fahrer und Auto kosten.

Miriam liegt am Ende der Rallye mit einem Punkt vorne, spendet das Geld von Mazda für das SOS-Kinderdorf in Düsseldorf. Können wir prima mit leben. Wir sind nur froh, wieder in kühlen Gefilden zu sein. **Bernd Volkens**



3. ETAPPE



Bis ins Ziel: Lukas fährt Etappe drei mit Tobi



Cooler Team: Sheriff Bernd (r.) legt die Gantoven um, Totengräber Gordon verscharrt sie



Dritte Etappe:

Start: Pamplona, Spanien.
Ziel: Amsterdam, Holland.
Mitfahrer: Gordon Koemel.
Länder: Spanien, Frankreich, Belgien, Holland. Länge: 1804 km

Was für Hippies: Julia (l.) und Miriam mit ihrem auf Beach-Mobil getrimmten MX-5



Mazda 929 als Ami verkleidet: Den Bullenkopf haben Bernd und Gordon aus Gips, Karnickeldraht und Klebeband gebastelt



HIER KÖNNEN SIE ALLES SEHEN

Abonnieren Sie die Mazda Garage auf YouTube, Autoexperte Det Müller suchte und fand drei Mazda-Youngtimer. Danach ging es auf große Tour durch Europa.

youtube.com/MazdaDeutschland



Im Ziel angekommen: Bernd, Tobi und Miriam mit ihren Mazda in Amsterdam

FOTOS: DANIEL OTTERBEIN (2), SABINE SKIBA (3), HERSTELLER

Secondhand

ALLES ÜBER
GEBRAUCHT-
WAGEN

Audi A4 Avant 2.0 TDI quattro

Baujahr 2015
Laufleistung 97 700 km
Preis 19 680 Euro

LEASING-DIESEL JETZT

VIEL BESSER GEHT'S KAUM – jedenfalls aus Sicht eines Gebrauchtwagenkäufers. Nachdem diese drei Kombis im ersten Leben drei Jahre im Leasing-Einsatz waren, haben sie beinahe zwei Drittel ihres Wertes verloren. Doch dieser Einsatz ist nicht spurlos an den Autos vorbeigegangen. Sowohl der A4 mit seinen knapp 100 000 Kilometern als

auch 3er und C-Klasse mit fast 150 000 Kilometern haben nach 36-monatiger Leasinglaufzeit überdurchschnittlich viel auf der Uhr.

Die schlimmsten Wunden hat der C 220 BlueTec davongetragen. Erstaunlich, wie lieblos der Vorbesitzer mit dem Wagen umgegangen ist. Zahlreiche Kratzer und Kerben finden sich in den Verkleidungsteilen des Koffer-



**Alle drei
Testwagen
kosteten neu
mehr als
50 000 Euro**

raums, hier wurde die Ladung offensichtlich immer achtlos reingeworfen. Dazu ist der Fahrersitz eingerissen, drei der teuren AMG-Felgen sind zerkratzt und die Unterbodenverkleidung teilweise großflächig beschädigt. Zahlreiche Kratzer am hinteren Stoßfänger komplettieren das schlechte Erscheinungsbild. Die Rückgabe war für den Leasingnehmer eine teure Angelegen-



AUDI Der A4 hat den kleinsten Kofferraum, nur eine einfach geteilte Rückbank (60:40). Das MMI wirkt veraltet, das unten abgeflachte Lenkrad braucht man nicht



BMW 320d Touring

Baujahr 2015
Laufleistung 149.500 km
Preis 18.980 Euro

Mercedes C 220 T BlueTec

Baujahr 2015
Laufleistung 148.200 km
Preis 19.980 Euro



Audi A4, BMW 3er und Mercedes C-Klasse

KAUFEN!

Feine Verlockung für Gebrauchtkäufer: Diese drei Premium-Kombis haben in gut drei Jahren über 60 Prozent ihres Neuwerts eingebüßt. Doch wie viel Lack ist ab bei A4, 3er und C-Klasse?

heit. Die Verkäufer von Dat Autohus in Bockel haben den Gebrauchtwagenpreis entsprechend niedrig angesetzt, auch weil der Mercedes untypischerweise von Hand geschaltet wird.

Dass ein Leasingrückläufer mit dieser Laufleistung viel besser aussehen kann, beweist der BMW. Trotz heller Ledersitze wirkt der 320d topgepflegt. Die Liste der aufpreispflichtigen Extras

ist bei ihm am längsten, neben Leder, Panoramadach und großem Navi hat der Chef des Vorbesitzers sogar schicke 19-Zoll-Felgen im Doppelspeichen-Design durchgewinkt. Insgesamt 15.360 Euro an Zusatzausstattung sind beim Touring an Bord, der von diesem Trio den höchsten Wertverlust auszuweisen hat. Allerdings gab es hier mal einen Frontalcrash, wie uns der nette

45 %
an Wert verlieren dreijährige Diesel im Schnitt. Bei guter Ausstattung sinkt der Wert deutlich stärker.

Verkäufer mitteilt. Daher schauen wir genau hin. Der Schaden ist sachgemäß repariert worden, zumindest aus technischer Sicht. Im gleißenden Neonlicht der Werkstatt offenbart sich das Problem: die unprofessionelle Lackierung der Motorhaube. Der Lack ist stumpf, ungleichmäßig und zeigt zahlreiche Einschlüsse. Ein typischer Nachteil von Leasingfahrzeugen: Nicht >>



BMW Gut nutzbares Ladeabteil mit teilbarer Rückbank in 40:20:40. Die Funktionalität des iDrive überzeugte im Gebrauchtwagentest am meisten



MERCEDES Variabilität und Ladevolumen auf 3er-Niveau. Ungewöhnlich und preismindernd: seltenes, aber gut funktionierendes Handschaltgetriebe

FOTOS: T. BADER (7)

» selten wird bei Reparaturen arg gespart. Ein so hochwertiges Auto hätte ein Privatbesitzer niemals derart bescheiden überduschen lassen.

Der A4, wie der Mercedes mit Mehrerausstattung für knapp 10 000 Euro bestückt, hinterlässt nicht nur auf uns den besten Eindruck. Wenige Tage nach unserem Besuch im Autohaus findet der fast makellose Avant einen neuen Besitzer. Eine knitrige Delle im hinteren Seitenteil, ein Kratzer am vorderen Stoßfänger – das war's. Der gute Eindruck bestätigt sich auch bei der Pro-



Am Infotainment erkennt man sein Alter. Der BMW wirkt dagegen noch richtig frisch

befahrt. Von den drei Vierzylinder-Dieseln ist der 2.0 TDI mit Abstand am besten gedämmt. Das Doppelkupplungsgetriebe des quattro, für zickiges Anfahren und Schaltrucker bekannt, macht keine Anstalten und verhält sich warmgefahren genauso vorbildlich wie im kalten Zustand. Eine sichere Bank: der Allradantrieb. Aus Kosten- und Verbrauchsgründen würden wir immer den Fronttriebler empfehlen. Doch es ist schon ein Erlebnis, wie schlupflos der quattro auf regennasser Straße loszieht. Ein echter Stimmungsdämpfer

ist hingegen das unlogisch wirkende und in die Jahre gekommene MMI. Hier offenbart sich, dass der Audi der Älteste im Bunde ist. Noch im Jahr der Erstzulassung unseres Modells kam die Generation B9 auf den Markt.

In diesem Vergleich gewinnt hier das iDrive des BMW, das mit Abstand am frischesten wirkt. Unsere Prognose: Dieses Infotainmentsystem wird auch in fünf Jahren noch Freude am Bedienen bereiten. Das gilt natürlich auch für den sehr agilen Antrieb, wobei der 320d mit den lautesten Nagel-

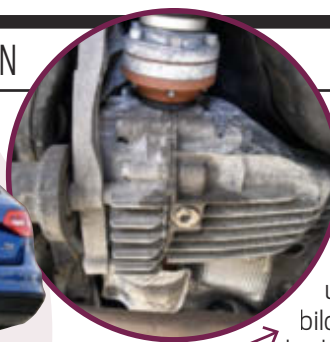
BEREITS NACH DREI JAHREN OFFENBAREN

SICH EINIGE SCHWACHSTELLEN



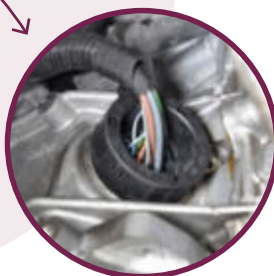
AUDI: NICHT IMMER PREMIUM

Der A4 der Generation B8 ist solide, es gibt aber ein paar Schattenseiten. Der hohe Ölverbrauch der 1.8-TFSI-Motoren etwa, brechende Zweimas-senschwungräder (TDI) und schnell verschleißende Kupplungen. Manuelle Schaltgetriebe nerven zudem mit Schwergängigkeit, die stufenlose Multitronic mit teuren Schäden. Besser als ihr Ruf: die Siebengang-S-tronic (Doppelkupplung). 3.0 TDI sind bekannt für undichte Kühler der Abgasrückführung. Und bei einigen B8 verursachte über die Rücklichter eindringendes Wasser Kurzschlüsse.



Hinterachs-Differenzial

Das hintere Differenzial des quattro ist minimal undicht. Nicht vorbildlich, aber so noch unbedenklich.



Getriebe-Kabellage

Wirkt schlecht isoliert, hält aber dicht. S-tronic-Modelle bei Probefahrt stets warm fahren und auf Ruckeln überprüfen.



Gelenke und Lager

Die aufwendige Vorderachse ist nicht immer verschleißfest. Probleme mit dem Fahrwerk bestätigt der TÜV-Report.



Ölverlust

Kommt bereits bei drei Jahre alten Modellen überdurchschnittlich oft vor – hauptsächlich beim 320d.

Eingerissene Polster

Passt zum schlechten Pflegebild, nicht aber zu Mercedes: eine gerissene Naht im Leder nach nur 150 000 Kilometern?



Unterbodenverkleidung

Ärgerlich, wenn der Vorbesitzer so rabiat mit dem Auto umging. Im Fahrtwind klappert es, die Teile reißen weiter ein.



MERCEDES: DETAILSCHWÄCHEN TRÜBEN DAS BILD

Die Erwartungshaltung hinsichtlich der Verarbeitung sinkt bei einem gebrauchten Mercedes nicht, im Gegenteil. Und genau hier enttäuscht die C-Klasse (W 205) zuweilen. Klappernde Vorderachsen, deutliche Windgeräusche bei höheren Tempi, lose

Verkleidungsteile im Innenraum – das alles passt nicht zum Stern. Bei unserem Testwagen verabschiedeten sich Teile der Typbeschriftung, das Touchpad des Controllers arbeitete mit Aussetzern, und das Leder des Fahrersitzes war eingerissen. Abgesehen davon fühlte sich der Benz solide an.



geräuschen beim Beschleunigen nervt. Die Vierzylinder-Selbstzünder von Mercedes und Audi sind da deutlich besser verpackt. Was alle drei eint: Im Fahrzeugschein steht Euro 6, allerdings nicht 6d-Temp. Das heißt: Sie könnten von möglichen zukünftigen Fahrverboten betroffen sein.

Der 3er hat als einziger der drei Testwagen ein Panoramadach. Und das macht sich schon bei Landstraßentempo mit Windgeräuschen bemerkbar. Gebrauchtwagenkäufer sollten zudem bedenken, dass so ein großes

Schiebedach zwar schick aussieht, aber stets als kostspielige Problemstelle infrage kommt.

Windgeräusche kann auch der Mercedes. Der windschnittige Kombi lässt sich flott auf Tempo bringen, wirkt trotz nur 170 PS kaum schwächer als seine beiden Konkurrenten. Doch ab Tempo 160 pfeift es durch die Windschutzscheibe. Nicht der einzige Mangel, der uns die Nase rümpfen lässt: Die Bedienung der Toucheinheit über dem zentralen Drehregler auf der Mittelkonsole reagiert nur widerwillig, teilweise gar

nicht auf unser Fingerwischen. Kleine Detailschwächen, doch sie ändern nichts daran, dass der Mercedes beim Fahren den besten Eindruck hinterlässt. Das, was wir der C-Klasse als Neuwagen attestiert haben, bestätigt das Auto auch noch 150 000 Kilometer als Gebrauchtwagen. Ein großer Faktor ist der Komfort: Federung, Sitze und die tolle Lenkung mit dem kleinsten Wendekreis – hier liegt der Mercedes eine halbe Klasse über dem, was A4 und 3er zu bieten haben – was der Vorbesitzer leider nicht zu schätzen wusste. -



Fahrzeugdaten

	AUDI	BMW	MERCEDES
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo,	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Kette
Hubraum	1968 cm³	1995 cm³	2143 cm³
kW (PS) bei U/min	140 (190)/3800	140 (190)/400	125 (170)/3000
Nm bei U/min	400/1750	400/1750	400/1400
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	226 km/h	230 km/h
Getriebe	Siebengang-Doppelkupplung	Achtstufenautomatik	Sechsgang manuell
Antrieb	Allradantrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s	7,4 s	7,9 s
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Reifentyp/Radgröße	245/40 R 18 Y	v. 225/40 R 19/h. 255/40 R 19 Y	v. 225/45 R 18/h. 245/40 R 18 Y
Abgas CO ₂	137 g/km	109 g/km	114 g/km
Verbrauch*	6,1/4,7/5,2 l	4,9/3,7/4,1 l	5,2/3,7/4,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	58 l/Diesel	57 l/Diesel	66 l/Diesel
Testverbrauch - CO ₂	6,0 l/D - 159 g/km	5,9 l - 157 g/km	5,8 l/D - 154 g/km
Reichweite	965 km	960 km	1135 km
Kältemittel/Klimaanlage	R134a	R134a	R134a
Leergewicht/Zuladung	1690/530 kg	1605/520 kg	1595/575 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	1700/750 kg	16 800/745 kg	1800/750 kg
Kofferraumvolumen	490-1430 l	495-1500 l	490-1510 l
Länge/Breite/Höhe	4699/1826-2040**/1436 mm	4624/1811-2031**/1429 mm	4702/1810-2020**/1457 mm

*innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; **Breite mit Außenspiegeln



Kosten

	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Abgasnorm			
Steuer pro Jahr	274 €	218 €	235 €
Typklassen HPF/VK/TK	16/22/24	18/25/27	17/24/24
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre	nach Anzeige/2 Jahre	25 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	250/600 €	220/550 €	280/650 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	3 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	30 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	5 Jahre	30 Jahre
Neupreis inklusive Extras	53 235 Euro	56 460 Euro	54 353 Euro
Gebrauchtwagenpreis	19 680 Euro	18 980 Euro	19 980 Euro
Wertverlust seit Erstzulassung	63,0 Prozent	66,4 Prozent	63,2 Prozent



Reparaturkosten

Lichtmaschine	828 €	848	1560 €
Anlasser	796 €	516 €	1153 €
Wasserpumpe	508 €	433 €	504 €
Endschalldämpfer	367 €	643 €	549 €
Kotflügel vorn, lackiert	826 €	826 €	925 €
Bremsscheiben und -klötze vorn	516 €	567 €	610 €
Zahnriemen	367 €	entfällt, Steuerkette	entfällt, Steuerkette



Wertung



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



FAZIT
Redakteur
STEFAN NOVITSKI

FOTOS: T. BAUER (12), S. HABERLAND

Augen auf beim Kauf eines Leasing-Rückläufers! Die getestete C-Klasse ist ein trauriger Beweis dafür, wie nachlässig Leasingnehmer auch mit hochpreisigen Autos umgehen. Der hohe Wertverlust ist zwar beeindruckend, sollte aber nicht blenden. Bei unseren Testautos lieferte nur der A4 ein rundum stimmiges Bild ab. Bitte bedenken: Die zukunftsichere Abgasnorm Euro 6d-Temp bietet keiner der drei.

ALFA ROMEO

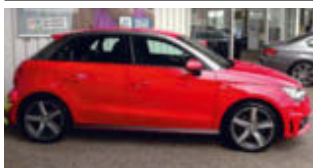


Alfa Romeo Giulia, Diesel, 179 PS/132 KW, 5145 km, 2143 cm³, EZ 06/16, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Nebelscheinwerfer, Navigationssystem, Wegfahrsperrung, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Xenonscheinwerfer, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Scheckheft, Rußpartikelfilter, Nichtraucherfahrzeug, Sportpaket, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Kurvenlicht, HU/AU neu, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Armlehne, Lederlenkrad, Reifendruckkontrollsystem, Schlüssellose Zentralverriegelung, Soundsystem, Spurhalteassistent, USB, **30880 €**, Tel. +49/2421 95370, Inserats-ID34482274



Alfa Romeo Stelvio, Diesel, 209 PS/154 KW, 17500 km, EZ 05/17, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Schiebedach, Alufelgen, Elektrische Sitze, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Panoramadach, Rußpartikelfilter, Nichtraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Berganfahrassistent, DAB-Radio, Elektrische Heckklappe, Lederlenkrad, Notbremsassistent, Reifendruckkontrollsystem, Soundsystem, Sprachsteuerung, USB, Allrad, **37990 €**, Tel. +49/20366982869, Inserats-ID313816244

AUDI



Audi A1, Benzin, 122 PS/ 90 KW, 59376 km, EZ 05/12, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Alufelgen, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Klimaautom., Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Sportfahrwerk, Sportsitze, HU/AU neu, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, **15200 €**, Tel. +49/54515442976, Inserats-ID350827977

BMW



BMW 120, Diesel, 184 PS/135 KW, 106300 km, EZ 07/14, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Schiebedach, Servolenkung, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Anhängerkupplung, Navi, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Xenonscheinwerfer, Einparkhilfe, Bordcomputer, Rußpartikelfilter, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Einparkhilfe Sensoren hinten, Lederlenkrad, Notrufsystem, Reifendruckkontrollsystem, USB, **15480 €**, Tel. +49/79416429162, Inserats-ID358921737



BMW 218, Diesel, 150 PS/110 KW, 67700 km, 1995 cm³, EZ 11/14, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Scheckheft, Rußpartikelfilter, Nichtraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Einparkhilfe Sensoren hinten, Armlehne, Beheizbares Lenkrad, Berganfahrassistent, Elektrische Heckklappe, LED-Scheinwerfer, Notbremsassistent, Notrufsystem, Reifendruckkontrollsystem, USB, **15250 €**, Tel. +49/39012909153, Inserats-ID343279428



BMW 320, Diesel, 184 PS/135 KW, 120000 km, 1995 cm³, EZ 05/13, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Alarmanlage, Nebelscheinwerfer, Navigationssystem, Wegfahrsperrung, Dachreling, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Xenonscheinwerfer, Einparkhilfe, Bordcomputer, Scheckheft, Rußpartikelfilter, Nichtraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Elektrische Seitenspiegel, Head-up display, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Armlehne, Lederlenkrad, Reifendruckkontrollsystem, USB, **15470 €**, Tel. +49/91193994466, Inserats-ID358455588

CITROËN



Citroën C4 Picasso, Diesel, 120 PS/88 KW, 59877 km, 1560 cm³, EZ 01/16, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navigationssystem, Wegfahrsperrung, Klimaautom., Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, Scheckheft, Rußpartikelfilter, Nichtraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Einparkhilfe Sensoren hinten, Armlehne, Berganfahrassistent, LED-Tagfahrlicht, Lederlenkrad, Notrufsystem, Reifendruckkontrollsystem, Touchscreen, USB, **16350 €**, Tel. +49/39043819321, Inserats-ID350895833

DACIA



Dacia Duster, Benzin, 125 PS/92 KW, 5800 km, 1197 cm³, EZ 12/17, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Nebelscheinwerfer, Anhängerkupplung, Wegfahrsperrung, Dachreling, Seitenairbag, Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, Tagfahrlicht, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Isofix, Einparkhilfe Sensoren vorne, Einparkhilfe Sensoren hinten, Einparkhilfe Kamera, Armlehne, Lederlenkrad, Soundsystem, USB, **17490 €**, Tel. +49/91319141585, Inserats-ID357401012

FIAT



Fiat Tipo, Benzin, 110 PS/81 KW, 18400 km, EZ 04/17, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi, Dachreling, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Nichtraucherfahrzeug, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Regensensor, DAB-Radio, LED-Tagfahrlicht, Reifendruckkontrollsystem, Touchscreen, USB, **15490 €**, Tel. +49/816199770, Inserats-ID347056956

ANZEIGEN-SONDERVERÖFFENTLICHUNG

UHREN

Happy Birthday

Der VW Käfer wird 80 Jahre alt!

1938 erblickte mit dem ersten VW Käfer, eines der bis heute erfolgreichsten Modelle der Automobilgeschichte, das Licht der Welt. Mit bescheidener Ausstattung und zunächst mageren 24 PS war dies der Startschuss für eine beispiellose Erfolgsstory. Während der gesamten Produktionslaufzeit wurde der VW Käfer kontinuierlich den steigenden Wünschen an Leistung und Komfort angepasst, ohne dabei seine Einzigartigkeit zu verlieren. Auch aus diesem Grund ist seine Beliebtheit weiterhin ungebrochen.

Die in Deutschland gefertigten und mit Schweizer Präzisionswerken bestückten Tacho-Armbanduhren von Bavarian Crono besitzen Zifferblätter, die maßstäblich verkleinert und detailgenau den Tachometern verschiedener Käfer-Baureihen entsprechen.



www.bavarian-crono.de

FORD



Ford Fiesta, Benzin, 101 PS/74 KW, 58981 km, PS/ EZ 03/15, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Klimaanlage, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Shzg., Garantie, Nichtraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Reifendruckkontrollsystem, USB, **10250 €**, Tel. +49/76150374391, Inserats-ID343284683



Ford Kuga, Benzin, 120 PS/ 88 KW, 37000 km, EZ 05/16, Fahrerairbag, Klimaanlage, Zentralverriegelung, Garantie, Tempomat, Nichtraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, **15350 €**, Tel. +49/21 315385999, Inserats-ID343058385

HYUNDAI



Hyundai iX20, Benzin, 125 PS/92 KW, 20000 km, EZ 03/17, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Alufelgen, Alarmanlage, Nebelscheinwerfer, Wegfahrsperrung, Klimaautom., Seitenairbag, Shzg., Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Kopfairbag, Scheckheft, Nichtraucherfahrzeug, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Kurve nicht, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Armlehne, Beheizbares Lenkrad, Berganfahrassistent, Lederlenkrad, Reifendruckkontrollsystem, Schlüssellose Zentralverriegelung, USB, **15750 €**, Tel. +49/44428849068, Inserats-ID355980703



Hyundai i40, Benzin, 177 PS/130 KW, 84000 km, EZ 12/13, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Schiebedach, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Dachreling, Klimaautom., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Xenon, Einparkhilfe, Bordcomputer, Panoramadach, Nichtraucherfahrzeug, Multifunktionslenkrad, Kurvenlicht, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, LED-Tagfahrlicht, Lederlenkrad, Lordosenstütze, Reifendruckkontrollsystem, Spurhalteassistent, **15490 €**, Tel. +49/3669 1899221, Inserats-ID359004927


Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

KIA


Kia Carens, Jahreswagen, Diesel, 141 PS/104 KW, 29640 km, EZ 06/17, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navigationssystem, Wegfahrsperrung, Dachreling, Klimaautomat., Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Rußpartikelfilter, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Berganfahrassistent, LED-Tagfahrlicht, Reifendruckkontrollsystem, **16360 €**, Tel. +49/87738329404, Inserats-ID344219796

MAZDA


Mazda 3, Benzin, 165 PS/121 KW, 61156 km, EZ 10/14, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Klimaautomat., Tempomat, Einparkhilfe, Bordcomputer, MP3, Scheckheft, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Elektrische Seitenspiegel, Bluetooth, Head-up display, Freisprecheinrichtung, Isofix, Lichtsensor, Regensensor, Einparkhilfe Sensoren vorne, Einparkhilfe Sensoren hinten, Berganfahrassistent, Notbremsassistent, Reifendruckkontrollsystem, Soundsystem, Sprachsteuerung, **15950 €**, Tel. +49/28013779276, Inserats-ID352896149



Mazda CX-5, Diesel, 150 PS/110 KW, 68864 km, EZ 11/13, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Klimaautomat., Traktionskontrolle, Shzg., Garantie, Tempomat, Einparkhilfe, Nichttraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Lichtsensor, Regensensor, Berganfahrassistent, Lordosenstütze, Müdigkeitswarnsystem, Notbremsassistent, Reifendruckkontrollsystem, Schlüssellose Zentralverriegelung, Sprachsteuerung, Totwinkel-Assistent, USB, Allrad, **16870 €**, Tel. +49/56519959542, Inserats-ID358681997

MERCEDES


Mercedes-Benz C 200, Benzin, 184 PS/135 KW, 97000 km, EZ 02/09, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Alufelgen, Elektrische Sitze, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi, Wegfahrsperrung, Dachreling, Katalysator, Klimaautomat., Traktionskontrolle, Shzg., Garantie, Tempomat, Bordcomputer, Nichttraucherfahrzeug, Multifunktionslenkrad, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Berganfahrassistent, Reifendruckkontrollsystem, **15450 €**, Tel. +49/60327088755, Inserats-ID358021681

MINI


Mini Cooper, Benzin, 136 PS/100 KW, 42221 km, EZ 03/15, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Zentralverriegelung, Navi, Wegfahrsperrung, Klimaautomat., Traktionskontrolle, Shzg., Nichttraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, Sportsitze, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Notrufsystem, **15230 €**, Tel. +49/94194218540, Inserats-ID358910418

OPEL


Opel Adam, Benzin, 116 PS/85 KW, 6180 km, EZ 09/17, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Schiebedach, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperrung, Traktionskontrolle, Seitenairbag, Shzg., Garantie, Tempomat, Nichttraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, Berganfahrassistent, Notrufsystem, Reifendruckkontrollsystem, USB, **15250 €**, Tel. +49/77416979036, Inserats-ID355444925



Opel Mokka, Benzin, 140 PS/103 KW, 26900 km, EZ 04/15, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Wegfahrsperrung, Klimaautomat., Traktionskontrolle, Garantie, Tempomat, Nichttraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Multifunktionslenkrad, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Reifendruckkontrollsystem, **15379 €**, Tel. +49/35255259009, Inserats-ID349171487

PEUGEOT


Peugeot 308, Benzin, 110 PS/81 KW, 25714 km, EZ 10/16, Fahrer-/ Beifahrerairbag, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Navi Wegfahrsperrung, Dachreling, Klimaautomat., Traktionskontrolle, Garantie, Tempomat, Nichttraucherfahrzeug, Start/Stop-Automatik, Tagfahrlicht, HU/AU neu, Elektr. Seitenspiegel, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Isofix, **15690 €**, Tel. +49/37602259087, Inserats-ID355454979

BIKES


SkyTEAM Skymini, 50/125 cm³, Motorradzulassung, Mini Bike, ideal für Camping u. Freizeit, 2 KW/7 KW, 89 km/h, Elektro- und Kickstarter, 64 kg, Euro4, große Modell- und Farbauswahl, sehr geringe Unterhaltskosten, steuerfrei, jetzt ab **1.099,- €**, solange Vorrat reicht, günstiger Versand direkt vom Importeur, www.x-atv.de, Tel. 0461/5 05 44-0

WOHNMOBILE

Wir kaufen Wohnmobile + Wohnwagen
03944-36160 www.wm-aw.de Fa.

NUTZFAHRZEUGE


Über 800 Ford Nutzfahrzeuge ständig auf Lager! Kostenlose Anlieferung Bundesweit!
Ford Transit Courier, Connect, Custom, Pritsche, Dreiseitenkipper, Ranger in allen Varianten als Tageszulassung oder Neuwagen SOFORT verfügbar schon ab 11.440 €. 06032/8004015, 61231 Bad Nauheim. Deutschlands größte Ford Ausstellung! Immer 2000 Ford auf Lager! www.ford-koegler.de

Auto Bild klassik
Jeden Monat neu im Handel!

MAXXIS®
REIFEN

ALL SEASON AP2
AP2

- ✓ Ganzjahresreifen mit modernem V-Profil und Vollsila-Lauflächmischung
- ✓ Ausgewogenes Verhältnis zwischen guter Nassbremsleistung und niedrigem Rollwiderstand
- ✓ Geringes Abrollgeräusch für hohen Fahrkomfort



Natürlich ist der All Season AP2 mit kostenfreier Reifengarantie erhältlich. Einfach im Garantie-Club anmelden und losrollen!

WWW.MAXXIS.DE



LESERBRIEFE
ZU AUSGABE 39/2018



**„Im Artikel-
anlauftext
steht: ‚Noch
nie passte bei
einem VW Bus
die Qualität
zur hohen
Nachfrage.‘
Streichen
Sie das Wort
Bus aus
diesem Satz,
und sie haben
eine passende
Aussage zur
VW-Langzeit-
qualität!“**

Wolfgang Nolzén
aus 42277 Wup-
pental zum
Gebrauchtwagen-
check des T6

HACKERANGRIFFE AUFS VERNETZTE AUTO

WAS SOLL diese schon fast an Schwachsinn grenzende Abhängigkeit von Vernetzung im Fahrzeug mit der digitalen Außenwelt? Die EU sollte sich sehr schnell etwas einfallen lassen für Bürger, die einfach nur Auto fahren möchten und keine rollende und von jedem angreifbare WLAN-Station.

HANS PETER KILLEIT, 41334 Nettetal

UN-Behörde für Cybersicherheit

Die einfache Lösung wäre: Wir fahren wieder wie früher – ohne Internet. Mein Alternativvorschlag: Eine übergeordnete Behörde übernimmt die Kontrolle über das freie Internet und sorgt für Cybersicherheit. Die UN wäre dafür die geeignete Institution. Jeder erhält eine weltweit einmalige, lebenslange Cyber-Identität, die während des Aufenthaltes im Netz nicht geändert werden kann. Dadurch geht zwar Freiheit verloren. Aber wenn wir nichts tun und uns weiterhin von Kriminellen drangsalieren lassen, verlieren wir mehr als nur ein Stück Freiheit.

WERNER HEINEMANN, 75175 Pforzheim

Minuspunkte für Connectivity

Das ist die Konsequenz der von AUTO BILD immer gelobten Internet-einrichtung im Auto. Wer benötigt Internet und WLAN während der Fahrt? Das müsste bei Tests

statt Pluspunkten Minuspunkte geben, dann hört der Unsinn auf.

KARL-HEINZ LUEG, 59399 Olfen

VERGLEICH: KOMPAKT-SUV MIT BENZINMOTOR

Mehr Assistenten fürs Geld



Wir haben uns vor vier Wochen einen Kia Sportage gekauft, nachdem wir Sportage, Tucson und Tiguan miteinander verglichen hatten. Woher bei Ihrem Test die großen Unterschiede in den Kategorien Karos-

serie und Komfort kommen, können wir uns nicht erklären. Bei unserem Test haben wir das bei allen drei Autos ähnlich empfunden. Und die Ausstattung mit Assistenzsystemen war gemessen am Preis bei den Koreanern deutlich besser.

PETER MAY, 57548 Kirchen

Testsieger mit alter Abgasnorm

Innerhalb kürzester Zeit hat zweimal ein Fahrzeug aus dem Hause „Volks(Betrug)wagen“ einen Test gewonnen, obwohl es nur einen Motor mit der Abgasnorm Euro 6b hat, alle Mitbewerber aber mit Euro-6d-Temp-Motoren ausgestattet sind. Konsequenz wäre es von Ihnen, keine Fahrzeuge zu testen, gegen deren Hersteller derzeit ein Ermittlungsverfahren läuft.

KARL ROSENGART, 86399 Bobingen

Ausschlusskriterium Abgasnorm

Man kann doch kein Auto ohne aktuelle Abgasreinigung in einen Vergleichstest schicken und dann auch noch gewinnen lassen (VW Tiguan). Das ist ein Ausschlusskriterium! Da ist es egal, ob alles andere an ihm gut ist oder nicht.

WALTER STEINER, A-5071 Wals



STUDIE: ENDE DES VERBRENNERS DROHT SCHON 2043

Emissionsfreies Autofahren ist ein Hirngespinnst

Die sogenannten TTW-Emissionen (Tank-to-Wheel) sind doch Augenwischerei. Bis 2028 werden wir definitiv noch nicht unseren Strom ausschließlich aus regenerativen Quellen erzeugen können. Mithin ist emissionsfreies Autofahren ein Hirngespinnst.

VOLKER KORSANKE, 12357 Berlin



Verfechter der Verbrennung

Warum sollten wir den Verbrennungsmotor verbannen? Warum beschwören wir das Ende dieser ur-deutschen Hochtechnologie? Ich bin absoluter Verfechter dieser Technik und möchte trotzdem die Luft sauber halten. Wann nehmen wir endlich die Politik und Hersteller in die Pflicht, Wasserstoff als Antriebskonzept Nummer eins für die Zukunft zu fördern bzw. zu entwickeln? Und zwar direkt in einem Kolbenmotor verbrannt, wie einst bei wenigen BMW 7ern? Neben sauberem Wasserdampf aus dem Auspuff behalten wir die Wertschöpfungskette der Zulieferer am Leben. Motor, Getriebe, Tanks – das alles fiel beim reinen E-Auto weg, Tausende Arbeitsplätze gingen verloren. Wer kann dann noch ein E-Auto kaufen?

FABIAN BRINKMEIER, 48369 Sauerbeck

Blick in die Zukunft

Meine eigene Studie hat folgende Szenarien ergeben: 2024 kommt die neue Abgasnorm Euro-EX-Temp, die nur noch Neuzulassungen von Elektroautos erlaubt. Euro-6d-Temp Fahrzeuge gelten dann als dreckig. 2028 kommt Euro-EE-Temp: Nur die Neuzulassung von E-Autos, deren Batterie weniger als 5 Kilo wiegt, ist gestattet. 2035 kommt Euro-Wind-Temp: Nur Autos mit Segel auf dem Dach können neu zugelassen werden. Dabei wird für mehr Segelfläche mehr Steuer fällig. Die EU-Staaten geben den Herstellern Subventionen für die Umstellung. Käufer bekommen Prämien. Beides zahlen wie immer am Ende sowieso die Steuerzahler.

DEJAN LOBNIK, SLO-2000 Maribor

RABATTSCHLACHT WEGEN WLTP-UMSTELLUNG

Minusgeschäft bei Wiederverkauf

Interessantes Fazit, dass man mit den Tageszulassungen der 6b-Fahrzeuge viel Geld sparen kann! Denn



wenn es in drei bis fünf Jahren an den Wiederverkauf geht und man keinen Abnehmer mehr für die „Stinker“ findet, legt man das heute Gesparte (und vielleicht noch mehr?) gerade wieder drauf. Glückwunsch!

MARIO LUXENBURGER, 66740 Saarlouis

GANZJAHRESREIFEN-TEST IM FORMAT 195/65 R 15



Rechnung geht nicht immer auf

Vorausgesetzt, die Reifen werden jedes Jahr passend zum Oktober neu gekauft, kann das wie im Test beschrieben funktionieren. Die Kostenrechnung sieht aber ganz anders aus, wenn die Reifen schon im Frühjahr aufgezogen werden müssen, den Sommer durch bei hoher Fahrleistung abgerubbelt werden und dann im Spätjahr bestenfalls noch fünf bis sechs Millimeter Profil haben. Kommt die Profiltiefe gegen vier Millimeter, ist der Reifen im Winter nicht mehr fahrbar. Das Ganze funktioniert nur, wenn die Fahrleistungen entsprechend der Jahreszeit und der Laufleistung passend sind. Ansonsten ist der Ganzjahresreifen unterm Strich teurer als ein zweiter Reifensatz mit Einlagerung.

DANIEL HÖFFLIN, 79268 Bötzingen

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

KONTAKT

Abonnements: 0 18 06 - 18 15 33*



Leserbriefe: redaktion@autobild.de
Kummerkasten: www.autobild.de/kuka



AUTO BILD.
Brieffach 55 10, 20350 Hamburg



0,20 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk maximal 0,42 €/Min. Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen. AXEL SPRINGER 24H-SERVICE: Telefon: 0 18 06 - 63 00 30

Impressum

CHEFREDAKTEUR
Tom Drechsler (verantwortlich für den Inhalt)

STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEUR
Tomas Hirschberger, Stefan Voswinkel

BERATER DES CHEFREDAKTEURS Holger Karkheck

GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR Maximilian Bitter

ART DIRECTOR Peggy Hiltrop; Martin Klug (Stellv.)

CHEF VOM DIENST Mario Puksec; Jennifer Kühn (Stellv.)

REDAKTIONSMANAGER Andreas Borchmann

CHEFREPORTER Claudius Maintz, Hauke Schrieber

AUTOREN Martin Putzh, Joachim Staat

TEST UND TECHNIK Andreas May; Gerald Czajka (Stellv., Leiter Testabteilung), Dirk Branke, Malte Büttner, Tim Dahlgard, Jan Horn, Manfred Klangwald, Henning Klipp, Mirko Menke, Dierk Möller, Stefan Novitski, Berend Sanders

TESTKOORDINATION Gunnar Heisch

DATENMANAGER Olaf Itrich

REPORTAGE, INVESTIGATIVES, INNOVATION Matthias Moetsch; Frank Rosin

SERVICE Jörg Maltzan; Bernd Volken (Stellv.), Bendix Krohn, Stefan Szych

KOORDINATION FOTO Katja Genkel

FOTOSYNDICATION Franziska Geertz (franziska.geertz@axelspringer.de), Michael Grossmann (michael.grossmann@autobild.de)

GRAFIK Arne Bahruth, Katrin Bredemeyer, Svenja Herm, Nadine Hoff, Laura Kluczy, Annika Montanus, Sabine Möhle, Dennis Posselke

KOORDINATION Thomas Lammertz

REPRO Hauke Johannsen, Bernd Klinner, Heiko Loose, Marco Weidig

DOKUMENTATION Wilfried Kock

INTERNATIONAL LICENSING Alexander Broch (Leitung); Christin Lappe, Martine Wollborn-Moons

LESERREDAKTION Stephan Puls

AKTIONEN UND KOOPERATIONEN Olaf Leichert

FREIE MITARBEITER Timo Ahrens, Christian Bruns, Hendrik Diekmann, Malte Dunkhase, Andreas Feßler, Sabine Franz, Benjamin Gehrs, Georg Kacher, Roland Kontry, Larson, Betina Matern, Diether Rodatz, Mile Stevic, Matthias Techau, Thomas Wirth

FOTOGRAFEN Harald Almonat, Toni Bader, Christian Bittmann, Christoph Borries, Angelika Emmerling, Bernd Hanselmann, Alfred Harder, Markus Heimbach, Sven Krieger, Martin Meiners, Roman Rätzke, Thomas Ruddies, Uli Sonntag, Frank Stange, Ralf Timm

AUTO BILD DIGITAL Boris Pieritz (Chefredakteur); Robin Hornig (Stellv.)

REDAKTIONSANSCHRIFT AUTO BILD
Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

LEITER MARKENKOOPERATIONEN Kay Schlemmer, Lars Zühlke

GESAMTANZEIGENLEITUNG Benjamin Schweppe

ANZEIGENLEITUNG Christian Kloppenburg (verantwortl. für d. Inhalt d. Anzeigen)
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 34

HERSTELLUNG Thomas Künne; Andy Dreyer

VERTRIEB (EINZELVERKAUF) DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, www.dpv.de; Vertriebsleitung: Benjamin Frank

DRUCK Prinovis GmbH & Co. KG, Betrieb Ahrensburg, Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg.
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: autobildabo@axelspringer.de
Telefon: 0 18 06-18 15 33* 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 2,00 Euro (inklusive 7% Umsatzsteuer) pro Heftfolge.
Der Jahresabonnementspreis im Inland beträgt 102 Euro (51 Hefte). Bei Mitbezug des AUTO BILD MOTORSPORT-Supplements erhalten wir eine zusätzliche Gebühr von zurzeit 0,10 Euro pro Heft.
Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage.
Ein aktuelles Abo-Angebot finden Sie auf Seite 42.
AUTO BILD wird als Zeitschrift und digital vertrieben.
Alle Rechte vorbehalten.
ISSN 0930-7035
Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische Pressespiegel erhalten Sie über die PMG Presse-Monitor GmbH, 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.

axel springer

VERLAG Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, www.axelspringer.de, Telefon: 0 40-3 47 00

GESCHÄFTSFÜHRER Frank Mahlberg, Christian Nienhaus

GENERAL MANAGER Stephan Fritz

VERLAGSREFERENT Florian Müller

AUTO BILD ERSCHEINT IN 29 LÄNDERN.
DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD GRUPPE:
Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Türkei, Griechenland, Polen, Schweiz, Österreich, Portugal, Tschechien, Bulgarien, Estland, Finnland, Slowakei, Lettland, Ungarn, Litauen, Spanien, Serbien, Montenegro, Slowenien, Rumänien, Norwegen

WEITERE AUSGABEN AUSSERHALB EUROPAS:
China, Georgien, Indonesien, Mexiko, Thailand

Endlich wirbelt Audi mal wieder Staub auf

Lange nicht mehr einen so aufregenden Audi erlebt. Der e-tron hat 408 PS Leistung, über 400 km Reichweite und kostet ab 79 900 Euro. Ab in die Wüste mit dem Strom-SUV!



Feinstaub-Belastung? Nee, ein Tiefplateau mitten in Namibia. Dort hat Audi einen 1,4 Kilometer langen Handlingkurs aufgebaut

LINKER HAND eine Handvoll Impalas im gestreckten Galopp. Rechts ein vor Schreck erstarrter Springbock. Dazwischen Sand, Staub, Salz und Steine, so weit das Auge reicht. Normalerweise geht es hier auf dem ausgetrockneten Tiefplateau am Rande der Kalahari-Wüste im Herzen Namibias eher beschaulich zu. Und nun das: In einer riesigen

Staubwolke rasen sechs Audi e-tron über den Driftparcours.

Der feinkörnige Sand animiert geradezu zum Querfahren. 1,4 Kilometer lang ist der Handlingkurs, der aussieht wie eine glatt gebügelte Rallyecross-Piste. Doch das Gripniveau der braunen Brösel ist kaum besser als Schnee. Fünf Runden, dann wird nachgemessen. Klar, die Reichweite ist ge-

schrumpft. Nicht so klar: Es gibt keinerlei Leistungsabfall. Darauf sind die E-ntwickler von Audi besonders stolz. „Der e-tron kann zehnmal volle Kanne von null auf 100 km/h beschleunigen, ohne dass er im Lauf der Übung langsamer wird“, sagt Markus Siewert, einer von mehreren Projektleitern. „Auf der Autobahn darf man 20 Minuten lang Vollgas fahren, ehe



Driften? Kein Problem!
Der sandige Untergrund am Rande der Kalahari-Wüste bietet kaum mehr Grip als Schnee. Einziger Unterschied: Bei Kälte würde die Akku-Reichweite von rund 400 auf etwa 300 Kilometer sinken



„Der e-tron kann zehnmal volle Kanne von null auf 100 km/h beschleunigen, ohne dass er im Laufe der Übung langsamer wird.“
Markus Siewert, Audi-Projektleiter

wir die Power progressiv reduzieren, um der hohen thermischen Belastung Rechnung zu tragen.“ Das seien Alleinstellungsmerkmale, betont Audi. Wer seinen Gasfuß im Griff hat, komme rund 425 Kilometer weit. Selbst im Winter seien unter ungünstigen Bedingungen etwa 300 Kilometer drin.

E-tron fahren ist ein Erlebnis der besonderen Art. Die Motoren

beginnen auf Knopfdruck verhalten zu summen. Die Fahrstufe wird durch Ziehen oder Schieben einer Chromkachel unter dem Handschmeichler in der Mittelkonsole eingelegt. Das Gaspedal schnalzt im Boost-Betrieb bis 664 Newtonmeter an die vier Räder.

Es gibt nur einen Vorwärtsgang, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 200 km/h beschränkt. Bei entspre-

chend hohem Reibwert spurtet der 2450 Kilo schwere Stromer in 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das fühlt sich gut an, ist aber 1,4 Sekunden langsamer als das schwächste Model X.

Auf den Gegenentwurf zum Tesla Model X P100D mit „Ludicrous Mode“, der per Drehmomentexplosion Fabelzeiten auf den Asphalt knallt, müssen E-tron-Kunden >>

TECHNISCHE DATEN

Motor

Zwei E-Motoren, vorn und hinten

Leistung

300 kW (408 PS)

max.

Drehmoment

664 Nm

Antrieb

Allrad/stufenloses Getriebe

L/B/H

4900/1940/1620 mm

Leergewicht

2450 kg

Kofferraum

660-1725 l

0-100 km/h

6,6 s

Spitze

200 km/h

Akku

95 kWh

Reichweite

425 km

Preis

ab 79 900 Euro

FOTOS: HERSTELLER (3)

Zehn Sekunden lang kann der e-tron 300 kW Leistung abrufen. Im Dauerbetrieb ist der Audi ein 140 kW starker Hecktriebler



FOTOS: HERSTELLER (3), A. SCHICK-ZECH

>> noch knapp zwei Jahre warten. Die Leistungsabgabe erfolgt gestaffelt: Geboostete 408 PS stehen zehn Sekunden lang zur Verfügung, 360 PS sind über 60 Sekunden abrufbar, die Dauerleistung beträgt 190 PS.

Im Normalfall ist der e-tron also ein 190 PS starker Hecktriebler. Erst wenn das nicht reicht, schaltet sich der 170-PS-Motor an der Vorderachse zu. Der in Sekundenbruchteilen aktivierte Allradantrieb sorgt mithilfe der variablen Drehmomentverteilung für tadellose Traktion und ein absolut unkritisches Eigenlenkverhalten.

Gepeist werden die beiden Asynchronmaschinen von einer Hochvoltbatterie, die 95 kWh Energie speichern kann. Der Ladevorgang ist ein Musterbeispiel für den Unterschied zwischen Theorie und Praxis. An der Schnellladesäule (bis Ende 2018 soll es entlang deutscher Autobahnen 200 Stück davon geben) kann das 700 Kilo schwere Akku-Paket mit 150 kW in einer halben Stunde neu befüllt werden. Zu Hause dauert der Spaß über acht Stunden – außer man investiert in ein zweites Ladegerät an Bord und in eine stärkere Wallbox.

Wer sich im Q8 zurechtfindet, hat auch im e-tron kein Problem mit der Bedienung. Einzige Ausnahme sind die optionalen kamerabasierten Außenspiegel, an die man sich erst gewöhnen muss. Den Blick zurück zeigen zwei Bildschirme in den oberen Ecken der Türtafeln.

Das System bietet drei optische Finessen. Auf der Autobahn verdeutlicht das dann kleinere Bild Tempounterschiede zu Überholten und Überholenden, beim Blin-

ken erweitert sich der Bildausschnitt zur entsprechenden Seite, beim Parken schwenken die Kameras nach unten.

Über das drive select lassen sich sieben verschiedene Fahrprogramme von „Eco“ bis „Dynamic“ anwählen. Und die wichtigsten Parameter (ESC, Dämpfung, Lenkunterstützung, Antrieb) im Individualmodus in den Kennungen komfortabel, ausgewogen und

sportlich nach Wunsch miteinander kombinieren.

Die serienmäßige Luftfederung hebt den Aufbau in der Offroad-Stellung um 35 bis 50 Millimeter an. Auf der Autobahn wird die Karosserie dagegen automatisch um 26 Millimeter abgesenkt. Bestnoten gibt es für Straßenlage und Richtungsstabilität. Die Gründe dafür? Der elektrische Allradantrieb, die ausgeglichene Achslastverteilung, die vom Q7 übernom-

„Bestnoten gibt es für Straßenlage und Richtungsstabilität.“
Georg Kacher





FAZIT

Mitarbeiter
GEORG KACHER

Mit dem e-tron könnte Audi der dringend nötige Neustart gelingen. Schon 2019 folgen der schnittigere Sportback und ein stärkeres S-Modell. Wenn die Qualität stimmt und sich die Eckdaten im Alltag reproduzieren lassen, dann hat der gewichtige Saubermann das Zeug dazu, das Motto „Vorsprung durch Technik“ mit zeitgemäßem Inhalt zu füllen.

neu definiert werden muss. Auf Wunsch kann die Rekuperation über die Schalt paddel in drei Stufen aktiviert werden – links runterschalten, rechts hochschalten. Stufe 1 heißt lautloses Segeln ohne bremsendes Schleppmoment. In Stufe 2 wird relativ behutsam verzögert, in Stufe 3 reicht das Rekuperationspotenzial bis 0,3 g. In diesem Modus genügt einfaches Gaswegnehmen, um neun von zehn Bremsmanövern zu absolvieren. Wenn das nicht reicht, treten die vier Scheibenbremsen in Aktion. Das geschieht nahtlos, mit konstantem Kraftaufwand, schneller als bei einem hydraulischen System und mit verstärkter Rekuperation. Klingt gut, funktioniert aber bei sportlicher Fahrweise nicht so linear wie erhofft. Nachhaltige Verzögerung bis zum Stillstand erfordert zudem hohen Pedaldruck. Dem Wildwechsel zuliebe sind wir mehr als einmal tief in den ABS-Regelbereich abgetaucht – schnelle Reaktion und guter Wille ersetzen so manchen Zebrastrifen... ➔



„Der e-tron ist kein schwarz-weißes Entweder-oder-Auto, das zwischen Verzicht und Überschwang hin und her wechselt.“

Georg Kacher

mene Fünf-Lenker-Aufhängung rundum und die clevere Fahrdynamikregelung. Außerdem sind die Batterien so eingebaut, dass der Audi einen niedrigen Schwerpunkt hat. Die ab Werk montierten 19-Zöller bieten einen ordentlichen Grundkomfort, die formatfüllend-standesgemäßen 21-Zöller rollen deutlich härter ab und reagieren unwirsch auf Querfugen. Der Wechsel von „Comfort“ zu „Dynamic“ verringert die Seitenneigung der Karosserie, das Eintauchen des Vorderwagens beim Bremsen, den Anfahr-Knicks und das etwas zu leichtgängige Ansprechverhalten der Lenkung.

Audi schafft mit dem e-tron einen Strom-SUV, dessen Bewegungsfluss sich fein dosieren lässt. Und bei dem der Begriff „leise“



AM 18. OKTOBER IM NEUEN HEFT
Die nächste Ausgabe erscheint am Donnerstag – unter anderem mit diesen Themen:

Flotte Flachdächer

Diesel geht ab: BMW X4 xDrive20d gegen Mercedes GLC 250 d 4Matic Coupé.



Sechs Autos, sechs Antriebe

Großer Vergleich von B wie Benziner bis W wie Wasserstoff. Einmal von Hamburg nach München. Wer braucht am längsten, wer ist am teuersten?



VW Golf mit Diesel – jetzt kaufen!

Nie war es preiswerter, einen gebrauchten Diesel zu kaufen. Zum Beispiel einen Golf VII mit Euro 5 für 9000 Euro. Worauf Sie nach dem Diesel-Gipfel achten müssen – wir sagen's Ihnen!



Ganz neu: C-Klasse und GLC

Alles über die neuen Erfolgsmodelle von Mercedes.



Schöner Laster: Citroën Berlingo

Dieser Franzose packt was ein, sieht gut aus und macht uns Freude. Auch beim Preis: Ab 19 090 Euro geht's los.



Inside Lada: Werksbesuch an der Wolga

So entsteht der legendäre 4x4. Und so erfindet Renault die Russen-Marke neu.

Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

Auf in die Sommer-Verlängerung!

26x AUTO BILD lesen und mit der MÄNNERBOX das Sommer-Feeling zurückholen

Ihre Vorteile

- ✓ Ihr Dankeschön: MÄNNERBOX Summer-XXL-Edition mit Produkten im Wert von über 170 €
- ✓ 26 Hefte für nur je 2 €
- ✓ Portofrei ins Haus

Exklusive Vorteile auf
autobild.de/vip-lounge



PRODUKTE
IM WERT VON
ÜBER 170 €

Jetzt bestellen:



autobild.de/summer



0 18 06 / 18 15 33

0,20 € / Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 € / Anruf

10155852

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle 26x AUTO BILD zum Preis von zzt. nur 2 € pro Heft (51 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Abbezugspreises. Nach Ablauf der 26 Ausgaben kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführer Frank Mahlberg, Christian Nienhaus, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag/.



Der Dacia Sandero.

Deutschlands günstigster Neuwagen.



Schon ab

6.990,- €¹

3 Garantie
Jahre
oder **100 000 km**
Je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt

Dacia Sandero Access SCe 75: Gesamtverbrauch (l/100 km): innerorts: 5,9; außerorts: 4,7; kombiniert: 5,2; CO₂-Emissionen kombiniert: 117 g/km. Energieeffizienzklasse C (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

¹UPE zzgl. Überführung für einen Dacia Sandero Access SCe 75. Abb. zeigt Dacia Sandero Stepway Celebration mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

Der neue Opel

COMBO LIFE.

- ✓ Bis zu 19 Fahrer-Assistenzsysteme¹
- ✓ Panoramadach mit Dachgalerie und Ambientebeleuchtung¹
- ✓ 180-Grad-Panorama-Rückfahrkamera¹

Rate mtl. ab

179 €*



Jetzt Probe fahren!

Abb. zeigt Sonderausstattung.



DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

¹Beispiel-Angebot für den Opel Combo Life Selection, 1.2 Direct Injection Turbo, 81 kW (110 PS)², Start/Stop, Euro 6d-TEMP, manuelles 6-Gang-Getriebe, einmalige Leasingsonderzahlung 999,00 €, voraussichtlicher Gesamtbetrag 9.591,00 €, Laufzeit 48 Monate, mtl. Leasingrate 179,00 €, Gesamtkreditbetrag/-fahrzeugpreis (UPE) 20.995,00 €, effektiver Jahreszins 3,90 %, Sollzinssatz p. a., gebunden für die gesamte Laufzeit, 3,90 %, Laufleistung 10.000 km/Jahr.

Ein Angebot (Bonität vorausgesetzt) der Opel Leasing GmbH, Mainzer Straße 190, 65428 Rüsselsheim, für die das Autohaus als ungebundener Vermittler tätig ist. Bei dem Angebot handelt es sich um ein repräsentatives Beispiel nach § 6a Preisangabenverordnung. Alle Preisangaben inklusive Umsatzsteuer. Gegebenenfalls anfallende Überführungskosten sind separat an den Händler zu zahlen. Der Gesamtbetrag setzt sich zusammen aus Leasingsonderzahlung und Summe der monatlichen Leasingraten. Sollzins p. a., gebunden für die gesamte Laufzeit. Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) sowie eventuell vorhandene Schäden werden nach Vertragsende gesondert abgerechnet. Als Privatkunde steht Ihnen nach Vertragsabschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht zu. Angebot freibleibend und nur gültig bei Vertragseingang beim Leasinggeber bis 30. 11. 2018. Das Angebot gilt für den Ersatz eines Fremdfabrikates. ¹Optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar.

²Kraftstoffverbrauch Opel Combo Life Selection, 1.2 Direct Injection Turbo, 81 kW (110 PS), Start/Stop, Euro 6d-TEMP, manuelles 6-Gang-Getriebe innerorts 6,9–6,3 l/100 km, außerorts 5,2–5,0 l/100 km, kombiniert 5,8–5,5 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 133–125 g/km; Effizienzklasse B–A (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151)

Meine Herren: Wie emotional wird das letzte DTM-Rennwochenende für Mercedes und für Sie?

Paul Di Resta (32):

Das Ende ist schneller da als gedacht, es wird sicher besonders. Es wäre schön, wenn wir Mercedes zum Abschied den Fahrertitel bescheren könnten.

Gary Paffett (37):

Wir waren die ganze Saison über vorne, aber der Vorsprung auf Audi und René Rast wird immer kleiner. Er fährt stark, aber ihm wurden auch durch Teamorder Punkte geschenkt. René ist nicht unschlagbar. Zwei Titel haben wir schon (Anm. der Red.: Marken- und Teamwertung), Mercedes verdient auch den dritten.

Spüren Sie vor dem Finale dadurch noch mehr Druck?

Di Resta: Der Druck liegt bei uns, es sind die letzten DTM-

» Weiter auf Seite 2

FINALE

IN DER DTM

Holt Mercedes zum Abschied aus der DTM auch den Fahrertitel? Gary Paffett und Paul Di Resta im Interview über das große Finale und ihre Zukunft



GARY PAFFETT
(37 / GB)



PAUL DI RESTA
(32 / GB)



PLUS: MERCEDES • PORSCHE • AUDI • HYUNDAI • SKODA

„Es wäre mega, für Mercedes diesen Titel zu holen“



**PAUL DI RESTA
CHAMPION 2010**

Di Resta führt zwei Rennen vor Ende mit 229 Punkten knapp vor Paffett (225), Dritter ist Rast (Audi, 199 Zähler)



**GARY PAFFETT
CHAMPION 2005**

» Fortsetzung von Seite 1

Rennen für Mercedes. Wir haben hart gearbeitet und hatten nach der Audi-Dominanz in den vergangenen Jahren das beste Auto. Der Titel zum Abschied wäre ohne Frage ein bittersüßes Gefühl.

Paffett: Ich kenne diese Situation bereits. Den Titel auf den letzten Metern noch zu verlieren, wäre sehr hart für das Team und für mich. Es könnte mein zweiter DTM-Titel werden, das haben nicht viele geschafft.

Sie sind Teamkollegen, aber auch Rivalen. Was ändert sich zwischen Ihnen?

Paffett: Das Wichtigste für uns beide ist, Audi und Rast zu schlagen und den Titel für Mercedes zu holen. Wenn das sicher ist, können wir gegeneinander kämpfen.

Di Resta: Wir haben viel Respekt voreinander, und wir wer-

» **Niemand will, dass eine Dummheit entscheidet**

den hoffentlich auch respektvoll und fair gegeneinander fahren.

Also keinerlei Psychotricks?

Paffett: Wir sind zu erfahren und kennen uns zu lange, um irgendwelche Tricks zu versuchen. Niemand will, dass der Titelkampf durch eine Dummheit entschieden wird.

Wem gehört vor dem Finale das berühmte Momentum?

Paffett: Paul und ich hatten zuletzt eine ähnliche Pace und Performance. René ist mehr Risiken eingegangen.

Di Resta: Wir sind alle drei auf einem ähnlichen Niveau. René erlebt

ein großartiges Comeback. Er ist in Topform. Es wird am Ende auch ein kleines Glücksspiel, wer das Setup richtig trifft.

Paffett: Es wird auch darauf ankommen, wer weniger Probleme mit Gegnern oder Fehlern bei Boxenstopps hat. Die können am Ende den Titel kosten. Kleinigkeiten werden am Ende wohl den Ausschlag geben.

Was für eine Zukunft hat die DTM ohne Mercedes?

Paffett: Es ist eine große Serie, mit den besten Fahrern und sehr viel Qualität. Ich würde mir mehr Unterstützung durch mehr Hersteller wünschen. Denn die DTM braucht mehr Stabilität. Aber sie ist sportlich in einer großartigen Ausgangsposition.

Di Resta: Ich hoffe, dass es weitergeht. Die DTM ist hinter der Formel 1 die beste Meisterschaft, die die Möglichkeit bietet, sich für die Königsklasse zu empfehlen. Sie hat mir in all den Jahren eine Menge gegeben.

Gary, Sie fahren in Zukunft für HWA in der Formel E. Warum?

Paffett: Mit meiner Erfahrung kann ich helfen, das Team mit aufzubauen. Auf mich wartet sehr viel Neues: ein neues Auto, neue Strecken, ein komplett anderes Racing, ein neues Kapitel, ein Abenteuer.

Wie sehen Ihre Pläne aus, Paul?

Di Resta: Es liegen ein paar Optionen auf dem Tisch. Im Grunde bin ich für alles offen, auch für die DTM. Mal sehen.

Andreas Reiners

TV TIPP

DTM

SAT.1 überträgt die Rennen vom Saisonfinale in Hockenheim am 13. und 14.10. live ab 13.00 Uhr sowie die Qualifyings Samstag ab 10.55 Uhr und Sonntag ab 11.10 Uhr im Livestream online unter www.ran.de

Die Hyundai SUV-Modelle Erlebnistechnologie für Sie.



**6d
TEMP**

**Neueste
Motorentechnologie
serienmäßig.**

All-in-Leasing

ab
mtl. **229 EUR¹**

Fahren Sie der Zeit voraus – mit neuesten Motoren nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP.

Purer Fahrspaß, ein Gefühl von Freiheit, das Abenteuer, das manchmal da beginnt, wo die Straße endet: Die Hyundai SUV-Modelle Santa Fe, Tucson und KONA wecken sofort Emotionen. Und demonstrieren in ihrer Klasse Innovationskraft. Ihre Motoren erfüllen schon heute die strenge Abgasnorm Euro 6d-TEMP, die erst Ende 2019 verbindlich wird. Und modernste Assistenzsysteme sorgen außerdem für mehr Sicherheit und Komfort – auf dem Weg zu neuen Erlebnissen. **Lernen Sie jetzt die Faszination SUV neu kennen: als Erlebnistechnologie von Hyundai – für Sie. Mehr Informationen unter hyundai.de/SUV**



Kraftstoffverbrauch Hyundai Tucson Pure 1.6 GDI innerorts: 8,2 l/100 km; außerorts: 6,6 l/100 km; kombiniert: 7,2 l/100 km. CO₂-Emission kombiniert: 165 g/km; Effizienzklasse: D. Die angegebenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet.

¹ Ein repräsentatives und unverbindliches Leasingangebot für Privatkunden auf Basis einer Kilometerabrechnung von der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, im Rahmen des Produktes Hyundai Leasing für den Hyundai Tucson Pure 1.6 GDI 97 kW (132 PS). Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers in Höhe von 23.220,- EUR inklusive einer Polar White Uni Lackierung in Höhe von 250,- EUR. Das Full-Service-Angebot mit monatlicher Leasingrate von 229,- EUR beinhaltet die Kosten für alle Wartungsarbeiten, Teile und Verschleißreparaturen gemäß den Bedingungen des Technik-Service-Dienstleistungsumfanges. Das Angebot ist auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH erstellt und ist gültig für eine Laufzeit von 48 Monaten, mit einer Sonderzahlung von 0,- EUR und mit einer Gesamtleistung von 40.000 Kilometern bei einem effektiven Jahreszins von 3,10 % und einem gebundenen Sollzins von 3,06 %. Den verbindlichen Endpreis, einschließlich anfallender Nebenkosten für Zulassung und Überführung, erfahren Sie bei Ihrem Hyundai Vertragshändler. Mehr- und Minderkilometer werden am Ende der Leasinglaufzeit gesondert abgerechnet. Abgebildete Modelle können zusätzliche kostenpflichtige Ausstattungspakete und Sonderzubehör enthalten, die im Leasingangebot nicht berücksichtigt sind. Vorstehende Angaben stellen den Beispielwert des nach § 6a Abs. 4 PAngV zu erwartenden effektiven Jahreszins in 2/3 aller voraussichtlich aufgrund der Werbung zustande kommender Verträge dar. Das Angebot ist freibleibend und richtet sich an Verbraucher. Vertragsabschluss nur bei hinreichender Bonität des Verbrauchers. Verbraucher haben gemäß § 355 BGB und § 495 BGB ein Widerrufsrecht. Angebot gültig bis 30.09.2018. Für einen zustande gekommenen Leasingvertrag gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen der ALD AutoLeasing D GmbH. Druckfehler, Zwischenverkauf, Änderungen und Irrtümer bleiben vorbehalten.

5
**Jahre
Garantie ohne
Kilometerlimit***

* Ohne Aufpreis und ohne Kilometerlimit: die Hyundai Herstellergarantie mit 5 Jahren Fahrzeuggarantie (3 Jahre für Car Audio inkl. Navigation bzw. Multimedia), 5 Jahren Lackgarantie sowie 5 Jahren Mobilitätsgarantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen im Garantie- und Serviceheft). 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxis und Mietwagen gelten generell abweichende Regelungen. Diese Hyundai Herstellergarantie für das Fahrzeug gilt nur, wenn dieses ursprünglich von einem autorisierten Hyundai Vertragshändler im Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz an einen Endkunden verkauft wurde.

René Rast

ATTACKE MIT DOPPELTEM GASFUSS



Zu Beginn der Saison war Audi beim Set-up nicht aussortiert. Rast fährt eine etwas andere Einstellung als die Markenkollegen

René Rast ist beim Finale in Hockenheim der Verfolger, hat 30 Punkte Rückstand. Aber der Audi-Star feierte zuletzt vier Siege in Folge – der Lohn für versessene Detailarbeit

René Rast (31) ist der etwas andere DM-Star: Der Audi-Pilot ist so verrückt wie seine Aufholjagd! Rast holte in den vergangenen neun Rennen 176 Punkte, gewann die letzten vier Läufe in Folge. Die Gründe für den Aufschwung sind vielfältig und ungewöhnlich. Ein Spleen, der ihn gut charakterisiert: sein doppelter Gasfuß. Auf Geraden drückt er den linken Fuß auf seinen rechten, damit er auch auf Bodenwellen keine Millisekunde vom Gas geschubst wird. Rast: „Den Performance-Gewinn kann man nicht messen. Das ist eine mentale Unterstützung und passiert unbewusst. Ich mache das überall, seitdem ich Motorsport betreibe.“

Rast ist ein versessener Detailarbeiter, lässt sich nicht ablenken. Wälzt nachts im Bett noch Daten, um sich akribisch vorzubereiten, schwänzt im Gegensatz zu anderen

Fahrern kein einziges Meeting, auch die freiwilligen nicht. Rast: „Fast jeder Tag geht für die DTM drauf.“ Audi-Motorsportchef Dieter Gass: „Das ist mit ein Schlüssel für seinen Erfolg.“ Kurios: Rast fragte in Spielberg sogar Mick Schumacher nach dessen Sieg nach den Streckenbedingungen aus. Und nicht jeder Fahrer hat wie Rast einen Simulator im Wohnzimmer stehen. Vorbereitung à la Rast. Nichts, wirklich gar nichts dem Zufall überlassen.

Ein weiterer Faktor: Das Zusammenspiel mit seinem Audi RS5 DTM, das im Gegensatz zu den ersten neun Rennen (23 Punkte) funktioniert. Gass verrät: „Wir waren nicht zu 100 Prozent aussortiert, es war schwierig, das aufzuholen. Das Paket funktioniert jetzt besser.“ In der Kombination mit Rasts Erfahrung aus unzähligen Serien und Autos ergibt das einen Meister, der wieder

mittendrin ist im DTM-Titelkampf. Rast ist der Verfolger. Wie 2017, als er 21 Punkte aufholte. Diesmal sind es 30 beziehungsweise 26 Zähler Rückstand auf das Mercedes-Duo Gary Paffett (37) und Paul di Resta (32). Rast: „Alles ist drin! Mercedes spürt den Druck.“

Das stimmt. Teamchef Ulrich Fritz schlägt Alarm: „Die Performance von Audi und René ist für uns bedenklich. Wie unsere eigene Fehlerquote auch.“ Aber: „Ich warne davor, jetzt alles schlechtzureden oder sich in irgendeine Negativspirale zu begeben.“ Auch Dieter Gass weiß: „30 Punkte sind ein Haufen Holz. Aber wir haben nach wie vor nichts zu verlieren. Wir gehen ‚all in!‘“ Rast stellt vor dem Dreikampf klar: „Wir Fahrer kommen sehr gut miteinander aus, es wird auf der Strecke keine bösen Aktionen geben.“ Dafür aber den doppelten Gasfuß. **ar**

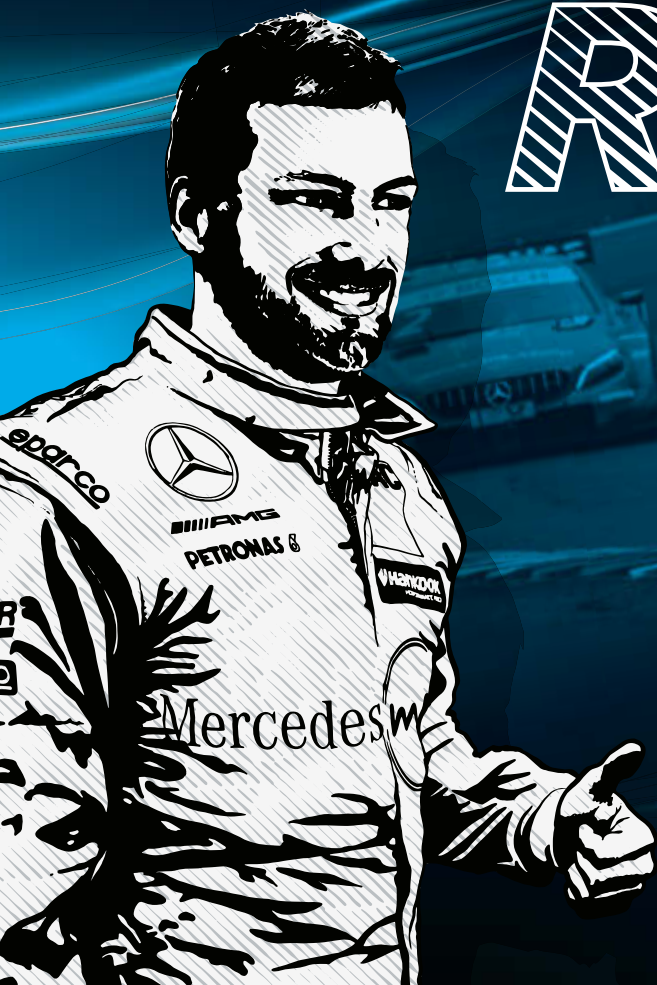
Rast hat beim Finale in Hockenheim nicht nur die Titelverteidigung im Blick, sondern auch die DTM-Historie. Er könnte als erster Fahrer in der Serien-Geschichte fünf Siege in Folge schaffen



„Ich bin bis auf ein Formel-1-Auto fast alles gefahren, was vier Räder hat. Was Fahrstile betrifft, bin ich mit allen Wassern gewaschen“

René Rast (31)

12.-14.10. ONE MORE RACE



Kampf um den Titel.

Seid live dabei, wenn wir beim großen DTM-Finale am Hockenheimring (12.-14.10.2018) um den Meistertitel kämpfen und gemeinsam Motorsportgeschichte schreiben.

Wir freuen uns darauf, Euch in unserer Mercedes-AMG Motorsport Erlebnisswelt begrüßen zu dürfen!

Jetzt Tickets sichern:

www.qtiix.com/mb_motorsporttickets



AMG
MOTORSPORT

» ERGEBNIS

Großer Preis von Japan in Suzuka, 7. Oktober 2018

17. von 21 GP, Strecke: 5,807 km, 53 Runden.
Nächstes Rennen: GP USA (21. Oktober 2018)

Platz	Fahrer / Team
1.	Lewis Hamilton (Mercedes)
2.	Valtteri Bottas (Mercedes)
3.	Max Verstappen (Red Bull-Renault)
4.	Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault)
5.	Kimi Räikkönen (Ferrari)
6.	Sebastian Vettel (Ferrari)
7.	Sergio Pérez (Racing Point-Mercedes)
8.	Romain Grosjean (Haas-Ferrari)
9.	Esteban Ocon (Racing Point-Mercedes)
10.	Carlos Sainz (Renault)
11.	Pierre Gasly (Toro Rosso-Honda)
12.	Marcus Ericsson (Sauber-Ferrari)
13.	Brendon Hartley (Toro Rosso-Honda)
14.	Fernando Alonso (McLaren-Renault)
15.	Stoffel Vandoorne (McLaren-Renault)

Punktevergabe: 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1 Zähler für die Plätze eins bis zehn, für die Konstrukteurswertung werden die Punkte beider Fahrer eines Teams zusammengezählt

Platz	WM-Stand Fahrer	Punkte
1.	Lewis Hamilton (GB)	331
2.	Sebastian Vettel (D)	264
3.	Valtteri Bottas (FIN)	207
4.	Kimi Räikkönen (FIN)	196
5.	Max Verstappen (NL)	173

Impressum **Auto Bild motorsport**

Redaktionsleiterin:
Bianca Garloff
(verantwortlich für
den Inhalt)
Redaktionsmanagerin:
Stefanie Wranik
Redaktion:
Michael Zeitler,
Alexander Warneke (Volontär)
Freie Mitarbeiter:
Thomas Arndt,
Ralf Bach,
Sönke Brederlow,
Frederik Hackbarth,
Andreas Reiners,
Christian Schön
Fotos: Andreas Arndt
Schlussredaktion:
Torge Elser
Produktion: r2 GmbH,
Wendelsteiner Str. 2a,
91126 Schwabach
Grafik: Carl Seger,
Manolya Thimthong,
Variola Wimmer
Druck: Frank Druck,
Industriest. 20,
24211 Preetz
Autobild.de:
Boris Pieritz
General Manager:
Stephan Fritz
Objektleiter:
Tobias Franke
Verlagsreferent:
Florian Müller
Marketing-/Anzeigenleitung:
Wolfgang Berghofer
(verantwortlich für

Anzeigeninhalte),
Stefan Müller
Anzeigenvertretung:
B&M Marketing GmbH,
Wendelsteiner Str. 2a,
91126 Schwabach
info@bm-marketing.net
Telefon: 09122-6313300
Fax: 09122-6313301
axel springer
auto verlag
Verlag: Axel Springer
Auto Verlag GmbH,
Axel-Springer-Platz 1,
Brieffach 8240,
20350 Hamburg
Geschäftsführer:
Frank Mahlberg,
Christian Nienhaus
ISSN-Nr. 1617-4100
Leserbriefe:
AUTO BILD
MOTORSPORT,
Wendelsteiner Str. 2a,
91126 Schwabach
redaktion@
autobildmotorsport.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.

Fotos: mspj/L., Andre/Picture Alliance; C. Coates/Getty Images; Hersteller

DARUM WIRD HAMILTON



Fast schon Fünffach-Champion: Hamilton holte in Suzuka seinen 71. Sieg. Vettel (re.) wurde nur Sechster

Fahrer: Lewis Hamilton (33) fährt in der Form seines Lebens, ohne Zweifel. Das macht er aber auch, weil er sich auf Mercedes verlassen kann. „Die Harmonie im Team und die Leistung jedes Einzelnen ist besser als alles, was ich bisher erlebt habe“, sagte er euphorisch nach seinem Sieg in Suzuka. Mit gutem Grund: Das Team erfüllt ihm jeden Wunsch, lässt auch Teamkollege Valtteri Bottas (29) für ihn fahren. Hamilton zahlt das Vertrauen „mit Leistungen zurück, die mich an Ayrton Senna erinnern“, beobachtet Ex-Senna-Teamkollege Gerhard Berger (59).

Der Brite braucht das Vertrauen aber auch. ABMS erfuhr: Als er 2016 im Dauerzoff mit Nico Rosberg (33) lag, wollte er Mercedes verlassen. F1-Aufsichtsratschef Niki Lauda (69) sorgte damals dafür, dass Hamilton blieb, garantierte ihm ab 2017 einen Sonderstatus im Team. Auch das

führte zum Rücktritt von Rosberg.

Mit Valtteri Bottas hat Mercedes eine Nummer zwei engagiert. Berger: „Bottas hat nicht die Klasse von Hamilton. Mit einem Piloten auf Augenhöhe wie Fernando Alonso, Max Verstappen oder Sebastian Vettel wäre Harmonie im Team nicht möglich. Wenn du gegen ein anderes Team um die WM kämpfst, musst du Stallkämpfe so verhindern.“

Vettel dagegen spürt bei Ferrari Gegenwind. Teamkollege Kimi Räikkönen, obwohl schon seit Wochen ohne Titelchance, konnte nach Lust und Laune auch gegen Vettel kämpfen. Deshalb fuhr der Deutsche laut Alain Prost (63) zu aggressiv. Der viermalige Weltmeister: „Wenn sich ein Pilot im Team alleingelassen fühlt, neigt er dazu, unnötige Risiken einzugehen, die dann zu Fehlern führen.“ Berger ergänzt: „Es war auch ein taktischer Fehler von Ferrari,

» Formel 3



Mick Schumacher (19/D) steht beim Finale der Formel-3-EM in Hockenheim (N-TV, Sa./So., 10.10 Uhr) vor dem bisher größten Triumph seiner Karriere. 49 Punkte liegt er derzeit vor Titel-Gegner Daniel Ticktum (19/GB), 75 Zähler sind nur noch zu vergeben. Fünf der letzten sechs Rennen gewann Schumi junior.

N WELTMEISTER ...

Den WM-Titel kann Sebastian Vettel abschreiben. 67 Punkte Rückstand bei noch vier Rennen sind zu viel. Wir erklären, wie Mercedes Ferrari überholt hat



Räikkönen schon vor dem Rennen in Monza zu sagen, dass man seinen Vertrag nicht verlängere.“

Technik: Während sich Ferrari nach der Sommerpause scheinbar zurückentwickelte, hat Mercedes einen Schritt nach vorn gemacht. Nach dem Rennen in Spa und Vettels Sieg konzentrierten sich die Silberpfeile auf ihre Schwächen. Die fehlende

» Mercedes entwickelte weiter, Ferrari zurück

Traktion aus langsamen Kurven war der wunde Punkt. Daraus folgte eine Kettenreaktion: Durchdrehende Räder beim Beschleunigen beeinträchtigten die Höchstgeschwindigkeit und führten zu überhitzenden Reifen. Nach Singapur brachte Mercedes deshalb neue Bremsstrommeln und Felgen, die Hitze von den Reifen ableiten können. Mercedes-Motor-

sportchef Toto Wolff (46) gibt zu: „Nach dem Desaster in Spa gingen wir in uns und fanden Lösungen.“

Team: Während bei Mercedes Einheit herrscht, verstrickt sich Ferrari in interne Machtkämpfe, die unweigerlich zu Reibungen und Leistungsverlust führen. Hamilton drückt das so aus: „Alle Teams haben schlaue Leute, aber es geht darum, unter Druck die richtigen Entscheidungen zu treffen. Darum sind wir das beste Team der Welt.“

Die Mercedes-Harmonie kommt nicht von ungefähr: „Toto Wolff macht einen tollen Job. Der weiß, wie man Leute motiviert und zusammenschweißt“, sagt Berger. „Und er hat bei Niki Lauda gelernt, wie man auch politisch in einem Konzern agiert. Wie man seinen Willen bekommt und die nötigen Gelder. Das hilft ihm jetzt in der Zeit, in der Niki noch nicht arbeiten kann.“



KOMMENTAR

Redaktionsleiterin
BIANCA GARLOFF

Er kann einem fast schon leidtun. Krampfhaft versucht Sebastian Vettel seinem springenden Pferd die Sporen zu geben. Doch immer, wenn er ins Galoppieren kommt, schmeißt das störrische italienische Rennpferd ihn ab. In Suzuka kämpfte Vettel nach einem von seinem Team vermasselten Qualifying mit dem Messer zwischen den Zähnen und kollidierte mit Max Verstappen.

Aber warum muss er überhaupt erst so viel riskieren? Warum fühlt er sich wie ein David ohne Schleuder im Kampf gegen die Mercedes-Goliaths? Weil der interne Machtkampf Ferrari ins Chaos stürzt. Deshalb krampft der deutsche Vierfachweltmeister. Und VERkrampft dabei. Denn natürlich war seine Attacke auf Verstappen überoptimistisch. Einsehen wollte Vettel all das nicht. Dabei ist Einsicht der erste Weg zur Besserung.

Ferrari fällt dagegen immer mehr ins Chaos. Der nach dem Tod von Präsident Sergio Marchionne offen ausgetragene Machtkampf zwischen Teamchef Maurizio Arrivabene (61) und Technikchef Mattia Binotto (48) reibt das Team auf. Insbesondere Arrivabene wirkt unsouverän, gibt Interviews, bei denen er immer wieder seine Meinung ändert. In Singapur noch übernahm er „für alles die Verantwortung“. Nach dem Reifendebakel im Qualifying von Japan zeigte er mit dem Finger auf seine Techniktruppe. Es war das erste Mal in der Geschichte der Scuderia, dass sich ein Teamchef gegen seine eigenen Leute stellt und in italienischen Zeitungen neue Verantwortliche fordert. Ein Insider: „Auch wenn er Fehler macht, bei dem Chaos kann Vettel gar nicht ruhig bleiben.“ Fest steht: Ferrari fehlt es an einer starken und ordnenden Hand. **B. Garloff/R. Bach**



Der neue Porsche 935 (I.) ist eine Replica des Porsche 935 aus der Saison 1978, der als „Moby Dick“ Kultstatus erlangte

935 ZU JUBILÄUM PORSCHES 70.

Porsche bringt zum 70. Geburtstag eine Replica des legendären Moby-Dick-Rennwagens heraus: Dieser Porsche 935 ist aber ein exklusives Auto: Nur 77 Stück des 700-PS-Flitzers werden gebaut

Porsche feiert Geburtstag. 70 Jahre ist es her, dass die Edelmarke das erste Porsche-Auto auf Kiel legte. Und zum Geburtstag gibt es für die Fans ein besonderes Schmankehl: eine hochmoderne Replica des 935 aus der Saison 1978. Der hatte gleich den Einstand beim Sechsstunden-Rennen in Silverstone gewonnen. Wegen seiner verbreiterten Karosserie, des stromlinienförmigen Heckbereichs und der weißen Farbe wurde der Rennwagen als „Moby Dick“ zum Kultauto.

Der neue 935, der im Juni 2019 an Kunden ausgeliefert wird, hat keine Straßenzulassung und ist auch für keine Rennserie homologiert. „Daher mussten sich unsere Designer und Konstrukteure nicht an die üblichen Reglements halten, sondern konnten sich völlig frei entfalten“, erklärt Porsche-Motorsportchef Dr.

Frank-Steffen Walliser (49). Einsatzgebiet für den neuen Luxusflitzer sind also Clubsport-Veranstaltung und private Rennstrecken-Trainings.

Walliser zu ABMS: „Der 935 hat zwar den 911 GT2 RS als Basis, aber wir haben den Flitzer nicht im Hinblick auf das mögliche GT2-Reglement gebaut, das Stéphane Ratel gerade plant. Mal schauen, wie die Regelgeber darauf reagieren und wie die Resonanz ist.“ Ratel, Chefpromoter der Blancpain-GT-Serie und Vater der GT3-Kategorie, plant schon für 2019 eine GT2-Klasse mit 700 PS starken Gran-Turismo-Rennwagen für Amateurfahrer.

Auf 700 PS kommt auch der Porsche 935 – dank eines 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotors mit Bitturboaufladung. Bei den ersten Testfahrten, die unter anderem der deutsche Porsche-Le-Mans-Sieger

von 2016 Marc Lieb (38) absolvierte, wurden noch keine Daten wie Top-speed oder Beschleunigung von 0 auf 100 erhoben. „Aber das ist definitiv ein Spaßauto“, erklärt Lieb gegenüber ABMS. „Auf den Geraden ist er sogar schneller als der Porsche 911 RSR, der bei den 24 Stunden von Le Mans zum Einsatz kommt.“

Porsche hat in den 935 viele Elemente aus dem Motorsport einfließen lassen, etwa die LED-Leuchten an den Heckflügelendplatten, die vom 919 Hybrid stammen. Oder die Außenspiegel, die dem 911 RSR nachempfunden sind.

Nur 77 Stück des Porsche 935 werden gebaut. Zum Stückpreis von 701 948 Euro. Die 70 steht für 70 Jahre Porsche, die 1948 für das Jahr des ersten Porsche-Autos. Dazu kommt noch die landesspezifische Mehrwertsteuer.

Michael Zeitler

TECHNISCHE DATEN

Porsche 935

Motor

Sechszylinder-Boxer, Bitturboaufladung

Hubraum
3800 cm³

Leistung
515 kW (700 PS)

Getriebe
7-Gang-Wippenschaltung

Antrieb
Hinterrad

L/B/H
4865/2034/
1359 mm

Leergewicht
1380 kg

0-100 km/h
k. A.

Spitze
k. A.

Verbrauch
k. A.

Preis
701 948 Euro

Der Porsche 935 hat exponierte Auspuffendrohre aus Titan, die dem Porsche 908 von 1968 nachempfunden sind



TICKETS
DTM.COM

LIVE ACT SAMSTAG
THE DISCO BOYS

12.-14.10.
2018

FINALE HOCKEN HEIM



LIVE IN
SAT.1 SA 13:00
SO 13:00

DTM
LAUT.NAH.DRAN.

ADAC



BOSCH
Technik fürs Leben



Deutsche Post



Franz und Luca Engstler

EINE SCHRECKLICH SCHNELLE FAMILIE

700 Pokale hat Tourenwagen-Ikone Franz Engstler als aktiver Rennfahrer gewonnen. Jetzt ist er der Teamchef seines Sohnes und TCR-Vizemeisters Luca. Das Doppelinterview

Herr Engstler, Sie waren in Ihrer eigenen Karriere sehr erfolgreich, holten unter anderem einen Sieg in der Tourenwagen-WM. Wird Ihr Sohn Luca, Deutschlands größtes Tourenwagen-Talent, auch mal 700 Pokale im Schrank haben?

Franz Engstler (57): Wer weiß (lacht)? Darum geht es nicht. Wichtig ist, dass er Spaß hat und in einem fairen Team unterkommt.

Luca Engstler (18): Ich will so lange wie möglich im Motorsport bleiben. Ich stelle in meinem Leben alles für das Rennfahren hintenan.

Dieses Jahr ist Luca in Ihrem eigenen Team Vizemeister in der TCR Deutschland und Champion in der TCR Asien geworden. Folgt jetzt der Sprung in den großen Tourenwagen-Weltcup?

Franz: Das wünschen wir uns. Für Luca wäre das ein wichtiger Schritt. Er hat immer noch den Status, dass er der Sohn des Teambesitzers ist. Wenn er in die WTCR aufsteigt, kann er sich davon lösen.

Luca: Langfristig ist mein Ziel, Werksfahrer zu werden. In zwei bis drei Jahren will ich das erreichen.

Sie haben 2018 in den Rennen bis zu elf Fahrzeuge in einer Runde

überholt. Luca, woher kommt dieses Überholtalent?

Luca: Ich liebe einfach die Zweikämpfe. Ich habe extrem viel Vertrauen in meinen Hyundai i30N TCR, kann deshalb sehr spät in die Eisen gehen. Außerdem täusche ich meine Gegner vor dem Überholen oft. Dadurch schaffe ich mir Lücken, die ich eiskalt nutze.

Franz: An seinem Fahrstil sehe ich, dass er mal ein ganz Großer des Sports wird. Und das sage ich nicht, weil ich sein Vater bin. Er fährt sehr intelligent und konsequent. Jedes Überholmanöver, das er ansetzt, zieht er auch gnadenlos durch. So ein Selbstbewusstsein hätte ich mit 18 auch gern gehabt.

Mit dem Hyundai sind Sie die letzten vier Rennwochenenden gefahren. Davor waren Sie mit einem VW Golf GTI unterwegs.

Luca: Der Wechsel hat sich auf alle Fälle ausgezahlt. Leider hat es nicht ganz für den Titel gereicht, aber ich konnte mit dem i30 drei Siege holen. Das Auto ist stärker als mein alter Golf.

Wo liegen die Unterschiede?

Luca: Das Starten ist zwar schwieriger als beim VW, aber dafür kommt

Ein eingespieltes Team: Luca Engstler nimmt Vater Franz huckepack



Mit dem Hyundai i30N TCR hat Luca Engstler drei Saisonsiege eingefahren. Der 2,0-Liter-Turbo-Vierzylinder leistet 350 PS



man besser los, wenn man den Start gut hinkommt. Außerdem ist der Hyundai auf der Bremse die Nummer eins. Das hat mir auch bei meinen Überholmanövern in die Karten gespielt.

Franz: Hyundai hat gegenüber dem VW einen Entwicklungsvorsprung. Sie sind später in die Serie eingestiegen und konnten ihr Fahrzeug so optimaler auf das TCR-Reglement abstimmen. Das Fahrwerk des i30 ist eine Wucht.

Welchen Anteil hat Ihr Vater am Erfolg, Luca?

Luca: Ich habe ihm alles zu verdanken. Vor allem meine Disziplin und meine Einstellung, so hart wie möglich für den Erfolg zu arbeiten. So wie er damals auch. Er war erst Bäcker, hat dann aus Schrottkarren Rennwagen geschustert, und jetzt ist er Teamchef und Serienpromoter der TCR Deutschland.

Franz: Ich werde ja gleich rot (lacht). Luca hat sich aber auch viel

» Die TCR-Serie ist keine Konkurrenz für die DTM

selbst erarbeitet. Mit zehn Jahren hat er zum Beispiel seinen ersten Sponsorvertrag eingetütet. Er hat seinen Hausarzt so lange bequatscht, bis der ihn gesponsert hat. Den Kontrakt hat er dann selbst mit der Hand geschrieben.

Und als Fahrer?

Luca: Er hat sich früher immer mit dem Funkgerät in die Kurven gestellt und mir Tipps gegeben. Mit seiner Erfahrung sieht er sehr viel.

Franz: Und dann hat er immer in den Funk geschrien, dass ich auf einer schnellen Runde nicht dazwischenquatschen soll (lacht).

Franz, neben der Teamchef- und Vaterrolle sind Sie auch noch als Promoter der TCR Deutschland aktiv. Kann die TCR der DTM Konkurrenz machen?

Franz: Nein. Aber die Serien sollte man auch nicht miteinander vergleichen. Die TCR ist reiner Kundensport. Teams kaufen ihre Fahrzeuge bei den Herstellern für bis zu 130 000 Euro ein. Die DTM ist zurzeit ein reiner Werksport mit Mercedes, Audi und BMW. Die beiden Serien verfolgen deshalb marketing-technisch ganz unterschiedliche Ziele.

Alexander Warneke



Gabriele Tarquini führt nach 24 von 30 Rennen die Tabelle im Tourenwagen-Weltcup an

WTCR

Hyundai-Opa kämpft um Titel

Hyundai dominiert auch im Tourenwagen-Weltcup und steht mit einem der schillerndsten Piloten vor dem Titelgewinn

Hyundai dominiert den Tourenwagen-Weltcup nach Belieben: Drei Fahrer des 330 PS starken Hyundai i30N führen die Tabelle an, zwölf von 24 Rennen hat die koreanische Marke gewonnen. Zum Vergleich: Audi kommt auf vier Siege, Honda auf drei, Peugeot und VW auf je zwei, Cupra auf einen.

Tabellenführer ist Gabriele Tarquini (56), der älteste Fahrer im Feld – und einer der populärsten. Weil er von der Rennerei ein-

Gabriele Tarquini (56)

Der älteste WTCR-Pilot im Feld gewann 2009 mit Seat die Tourenwagen-Weltmeisterschaft und fuhr zwischen 1987 und 1995 38 Formel-1-Rennen für Osella, Coloni, AGS, Fondmetal und Tyrrell (6. Platz Mexiko 1989).

» Formel-1-Pleiten als Schule fürs Leben

fach nicht genug bekommt. Weil er in Duellen mit anderen Fahrern keine Gnade kennt und mit harten Bandagen kämpft. Und weil er nicht nur Autogramme schreibt, sondern mit den Fans auch spricht. Vor allem, wenn sie ihn auf seine Formel-1-Vergangenheit ansprechen.

Da hat er zwischen 1987 und 1995 38 Grand Prix bestritten und dank Rang sechs

beim Mexiko-GP 1989 im AGS-Ford einen Punkt geholt. Allerdings: Ganze 40 Mal konnte sich Tarquini nicht qualifizieren. Damit hält er den Rekord der meisten Nichtqualifikationen. Oft musste er schon am Freitag nach der Vorquali wieder abreisen.

„Das war eine wirklich bittere Lehrstunde. Denn wir mussten sogar die Fahrerlagertickets abgeben. Das war demütigend, aber auch prägend“, erklärt Tarquini gegenüber ABMS. „Es schärfte meinen Sinn dafür, nie aufzugeben. Daher fahre ich heute noch.“

In der WTCR traut sich Tarquini den Titel zu: „Ich bin vielleicht nicht mehr der schnellste Fahrer im Qualifying, aber in den Rennen kann ich nach wie vor mithalten.“ Vor allem dank seines starken Hyundai. „Mit diesem Auto“, sagt der Italiener, „will Hyundai zeigen, dass sie keine Billigmarke sind. Und das funktioniert sehr gut.“

Zwei Wochenenden stehen noch aus: Japan (27./28. Oktober) und Macau (17./18. November).

Michael Zeitler



Tracktest

Rallycross für Anfänger

Autos beim Rallycross müssen stark, schnell, wendig und belastbar sein. Wir konnten das in einem Audi S1 EKS WRX erleben

DTM-Profi Nico Müller (26) hat eigentlich nur etwas von „schalten“ gesagt, nichts von „reißen“ oder „drücken“. Und auch nichts davon, dass für den Gangwechsel weniger Zeit bleibt als ein erschrockenes „Aaarrghh“, wenn die Betonbarriere auf einen zurast. Wer glaubt, damit sei schon alles gesagt über den 580 PS starken Audi S1 EKS WRX, der irrt: Es geht noch viel schlimmer...

Dabei war es doch ein ganz friedliches Angebot: ein harmloser Test in Riga mit dem Einsatzwagen von Nico Müller. Der ist eigentlich Audi-Werksfahrer in der DTM, rast aber ab und zu als Gastfahrer beim Rallycross mit. Und er ist mein Instruktor – alles gut also.

„Alles gut“ auf Audianisch heißt: eine 1,3 km lange Piste, deren Auslaufzonen nicht größer sind als der Vorgarten eines Plattenbaus; deren Betonbegrenzungen härter sind als der Siegeswille von Profipiloten; deren Fahrbahnuntergrund wechselt wie das Wetter im April. Und ein Auto, für das „gaga“ noch die freundlichste Bezeichnung darstellt: klein,

leicht, stark und so weich im Fahrwerk wie die Birne eines jeden Amateurs, der sich in dieses Ding setzt.

Das Cockpit sieht ähnlich aus wie in anderen Rennwagen: Schalter zum Starten, für die Motorsteuerung („Finger weg“), am Lenkrad Knöpfe für Funk und ALS. Das steht für „Anti Lag System“: Ausgeschaltet schont es Antriebsstrang und Auspuff in Sachen Hitze. Beim Rennen ist es aktiv, hält beim Schalten die Drehzahl hoch, verhindert so ein Turboloch. Eine LED-Leiste informiert, wann geschaltet werden sollte, eine große Anzeige auf der Lenksäule zeigt den eingelegten Gang an. Und dann sind da noch die zwei Hebel rechts vom Fahrersitz: Mit dem kleineren dirigiert man das sequenzielle Getriebe, der große trennt die Hinterräder

Komplizierter, als es aussieht: Große Sprünge mit dem EKS-Audi sind nur etwas für Profis

vom Allrad und bremsst sie ab, um einen knackigen Drift einzuleiten.

„Viel Spaß“, wünscht Müller noch und erwähnt nebenbei, dass die Kiste keinerlei elektronische Hilfen besitzt: kein ESP, keine Traktionskontrolle, kein ABS, keine Servounterstützung für Lenkung oder Bremse, rein gar nichts. So pur will man es doch immer haben, oder?

Die Beschleunigung dieses 1300 Kilo schweren Allradlers ist kaum zu beschreiben. Die kurze Startgerade ist in Nullkommanix durchgeilt, dabei ist gerade mal der dritte Gang reingehauen. Schon kommt eine leichte Linkskurve, runter in den zweiten, rechts, links und so weiter, und so weiter. Und dann kommt das erste Schotterstück, das hier in Riga gar kein Schotter ist, sondern hell ge-

TECHNISCHE DATEN

Audi S1 EKS RX quattro

Motor

4-Zylinder, Turbo

Hubraum

2000 cm³

Leistung

426 kW (580 PS)

max.

Drehmoment

über 700 Nm

Getriebe

6-Gang sequenziell

Antrieb

Allrad

L/B/H

3975/1840/

1417 mm

Gewicht

1300 kg

(inkl. Fahrer)

0-100 km/h

2,5 Sekunden

Spitze

210 km/h

Tankinhalt

20 Liter (Benzin)



1 Finger weg von den Schaltern: 1 = Boost, 2 = RPM, 3 = Wet, 4 = Delay, 5 = ALS, 6 = Map - mehr wird nicht verraten. Die restlichen Schalter erklären sich von selbst. **2** Schaltknüppel und Handbremse: fast so groß wie Spazierstöcke. **3** Übersichtliches Lenkrad: Knöpfe für Licht, Scheibenwischer, Funk und ALS





» WM-Lauf in Buxtehude

Der Weltmeister gibt sich die Ehre



Wer stoppt den Siegeszug des Weltmeisters? Am 13./14. Oktober gastiert die Rallycross-Elite auf dem Estering in Buxtehude bei Hamburg. Der WM-Titel ist allerdings schon vergeben. Beim zehnten Lauf in Austin (USA) feierte der schwedische Titelverteidiger Johan Kristoffersson (29, Foto) in seinem VW Polo R Supercar bereits den neunten (!) Saisonserfolg und damit vorzeitig den erneuten WM-Gesamtsieg. Tagestickets für den deutschen WM-Lauf gibt es ab 25, Wochentickets inklusive Fahrerlager ab 80 Euro.

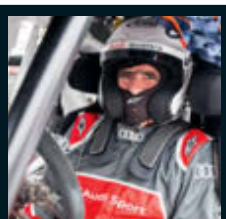
tar

färbter Grob beton mit ein bisschen Split drauf. Und dann schon der erste Sprung: „Gerade anfahren, kurz vorm Abheben ein Gasstoß, noch kürzer vorm Abheben kurz bremsen, im Flug Fuß vom Gas, aber nicht bremsen, gerade landen.“ Und ich dachte immer, man springt einfach los und landet dann irgendwie.

Ein Profi schafft hier 30 Meter, mir werden etwa 10 attestiert. Klar könnte ich auch die 30 Meter schaffen – wäre da nicht kurz nach der Landung diese verdammt enge Linkskurve (und gleich danach noch eine Sprungkuppe). Völlig crazy, diese Piste. Und noch viel verrückter diese Piloten, die im Rennen bei Vollgas um Zentimeter kämpfen.

Als ob das alles noch nicht genug wäre, fallen fette lettische Regentropfen. Bald fährt es sich wie auf Schmierseife mit den Semislicks, sodass das Team entscheidet, auf Regenreifen umzurüsten. „Die sind gut zum Beschleunigen und Bremsen“, sagt Müller, „bieten aber keine Seitenführung. Also bloß nicht driften...“ Die spinnen, die Rallycrosser. Aber sie haben echt geile Karren!

Roland Löwisch



FAZIT

Ein brutales Sportgerät
ROLAND LÖWISCH

Kein Auto für Angsthassen: Ein WRX-Renner ist ein brutales Sportgerät. Damit schnell zu sein, erfordert viel Übung – und Mut. Was allerdings auch mit den Strecken zu tun hat: Jeder kleinste Fehler wird sofort bestraft. Hut ab vor den Profis, die unter diesen schwierigen Bedingungen Mann gegen Mann alles aus der Kiste rausholen.

Hankook
driving emotion



Sei eins mit Deinen Reifen.
Und die Straße wird eins mit Dir.

EINS MIT HANKOOK



Offizieller Partner der **DTM**

www.hankookreifen.de



Besuchen Sie uns
01.12. - 09.12.2018
Halle 7, Stand A16, A19

DIESES AUTO IST SCHON EUROPAMEISTER ... fragt sich nur, mit wem

Fabian Kreim und seine Gegner im Kampf um den U28-Titel fahren einen Skoda Fabia R5. Aber warum ist das tschechische Auto für viele Top-Fahrer erste Wahl?

Drei Jungstars kämpfen beim Finale der Rallye-EM in Lettland an diesem Wochenende um den Titel in der Wertung der unter 28-Jährigen (U28). Nikolay Gryazin (21), mit lettischer Lizenz fahrender Russe, führt vor dem Engländer Chris Ingram (24) und dem Deutschen Fabian Kreim (26).

Aufgrund des U28-Wertungsmodus – nur die besten vier Resultate aus sechs Rallyes zählen – ist Gryazin (130 Punkte, drei Siege) Titelfavorit. Kreim (122, ein Sieg) und Ingram (123, ein Sieg) müssen in Lettland auf jeden Fall gewinnen. Selbst dann würde Gryazin schon ein dritter Rang zum U28-Titel reichen.

„Auf Schotter ist Nikolay kaum zu schlagen“, bleibt der deutsche Asphalt-Spezialist Kreim realistisch. „Nur wenn ich es schaffe, an die Fortschritte von der letzten EM-Rallye in Polen anzuknüpfen, habe ich eine kleine Chance.“

Fotos: Hersteller

Wer auch immer U28-Champion wird, bei Skoda wird auf jeden Fall gefeiert – alle drei Titelkandidaten fahren Fabia R5 (1,6-Liter-Turbomotor, 285 PS, Allrad). Die tschechische Marke ist seit Jahren international die Nummer eins in der sogenannten R5-Kategorie. Der inzwischen mehr als 250-mal gebaute Fabia R5 (Preis: 189.000 Euro netto) beherrscht die WRC2-Wertung der WM ebenso wie die U28-EM.

„Die technischen Unterschiede zwischen den Autos in der R5-Kategorie sind aufgrund des eng gefassten Reglements gering“, sagt Raimund Baumschlager (58), dessen Firma BRR die Einsätze von Kreim für Skoda Auto Deutschland bestreitet. „Aber weil Skoda den Fabia R5 auch bei Werkseinsätzen in der Weltmeisterschaft ständig weiterentwickelt, ist er der Konkurrenz in vielen Details überlegen. Außerdem ist niemand bei der Ersatzteilversor-

gung so gut aufgestellt wie Skoda.“ Gerade dieser Punkt ist für die in der Europameisterschaft durchweg privat organisierten Teams entscheidend. Von den 16 zur Rallye Lettland angemeldeten R5-Fahrzeugen kommen deshalb allein 10 aus Mladá Boleslav, der Heimat von Skoda. In der U28-Wertung sind es sogar 6 von 7 Autos.

Christian Schön

Fabian Kreim (rechts) und Belfahrer Frank Christian fuhren im Skoda Fabia R5 bei bisher fünf U28-Läufen viermal aufs Podium und feierten einen Sieg



**SKODA FABIA R5
1.6-TURBO, 285 PS**



Geht mit Chancen auf den U28-Titel in das EM-Finale in Lettland: der Odenwälder Fabian Kreim aus dem Team von Skoda Auto Deutschland

Shell V-Power



INNOVATION ERLEBEN

IN 3... 2...

So sollte sich Autofahren anfühlen

Die Shell V-Power Kraftstoffe enthalten unsere verstärkten DYNAFLEX Technologien¹ und wurden entwickelt, um Ihren Motor zu reinigen und zu schützen. Sie bieten unsere beste Leistung und Effizienz. Und mit dem Shell V-Power SmartDeal erhalten Sie unsere Shell V-Power Kraftstoffe sogar zum Preis der Shell Standardkraftstoffe².

Machen Sie den Test – tanken Sie smart.

Weitere Infos und die AGB unter shellsmart.com/vpowerdeal

Informationen zur DYNAFLEX Technologie finden Sie unter shell.de/v-power

GO WELL



¹ Informationen zu DYNAFLEX Technologien finden Sie unter shell.de/v-power. Vorteile können je nach Fahrsituation, Fahrstil und Fahrzeug variieren. ² Der Shell V-Power SmartDeal berechtigt Sie, Shell V-Power Diesel zum jeweils aktuellen Zapfsäulen-Literpreis von Shell Diesel FuelSave und Shell V-Power Racing zum jeweils aktuellen Zapfsäulen-Literpreis von Shell Super FuelSave 95 im von Ihnen gebuchten Zeitraum und für die von Ihnen gebuchte Menge zu tanken. Teilnehmende Shell Stationen finden Sie unter shell.de. Die Höhe der Shell ClubSmart Punkte richtet sich nach der Höhe der für Shell Diesel FuelSave bzw. Shell Super FuelSave 95 jeweils aktuell ausgelobten Punkte. Es besteht kein Anspruch, dass Shell V-Power Diesel und/oder Shell V-Power Racing jederzeit an allen teilnehmenden Shell Stationen verfügbar sind. Nur für in Deutschland registrierte Shell ClubSmart Mitglieder. Die Nutzung von euroShell Flottenkarten oder sonstigen Tank- und Servicekarten ist im Rahmen der Nutzung des Shell V-Power SmartDeals in Kombination mit der Shell ClubSmart Karte ausgeschlossen. Keine Kombination mit anderen Rabatten/Aktionen möglich. Weitere Infos und die AGB unter shellsmart.com/vpowerdeal



Premium Partner BMW M Motorsport

Unser schnellster Tourenfahrer.

Deutsche Post: stolzer Partner der DTM.

Täglich sind unzählige Fahrer der Deutschen Post in ganz Deutschland unterwegs. Und für die ganz eiligen Runden ist unser schnellster zuständig: Timo Glock. Ob Hockenheimring oder Ringelblumengasse: Jeder unserer rund 150.000 Mitarbeiter gibt immer sein Bestes, damit täglich 59 Millionen Briefe für 32 Millionen Haushalte sicher, schnell und zuverlässig an ihr Ziel kommen.

[deutschepost.de](https://www.deutschepost.de)

Deutsche Post 

Die Post für Deutschland.