

Auto Bild

EUROPAS NR. 1

VERBRAUCH
3,6 LITER
PRO 100 KM

IM TEST

TOYOTA Aygo X



**+ DIE BESTEN
KLEINSTWAGEN**

**ERSTE
FAHRT**

MAZDA CX-5



**9 SOMMERREIFEN
FÜR ALLRADLER
IM TEST**



**GEBRAUCHT
MAZDA 2**

GEFAHREN

**AUDI
RS 5**



SUV MIT DRITTER REIHE



**KIA EV9
VS.
VOLVO
EX90**



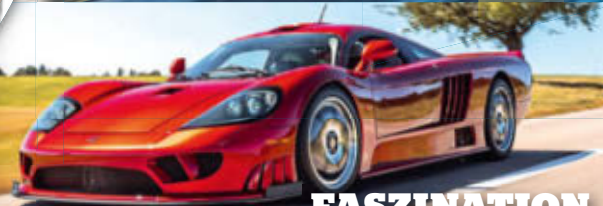
**+ DIE
BESTEN
GROSSEN SUV**

DACIA STRIKER



**UNTER
25 000 €**

NEU



FASZINATION

US-Supersportler Saleen S7

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



4 190433 303703

12

SCHON GEFAHREN

Mercedes
GLE & GLS
Prototyp



40 JAHRE VOLLGAS – JETZT 140 € SICHERN!

Zum Jubiläum: Jahresabo abschließen und mit etwas Glück bis zu 100.000 € gewinnen.



Ihre Vorteile:

- 12 Monate Europas Auto-Magazin Nr. 1 erleben
- 140 € Geldprämie als Dankeschön
- Nutzung des AUTO BILD CLUBs mit Events für Abonnenten
- Kostenlose Lieferung zu Ihnen nach Hause

Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter autobild.de/40jahre.



Jetzt bestellen:

 autobild.de/40jahre  **0800/12 45 60 7**

➤ 52 Ausgaben AUTO BILD für zzt. 192,40 € ➤ Bestell-Nr. | **10176371**

40 JAHRE
Auto Bild

EDITORIAL

Stellvertretende Chefredakteurin
LENA TRAUTERMANN



KONTAKT feedback@autobild.de

[autobildde](https://www.instagram.com/autobildde)

[youtube.com/user/autobild](https://www.youtube.com/user/autobild)

[facebook.de/autobild](https://www.facebook.de/autobild)

LOTTERIE AN DER ZAPFSÄULE

DER SPRITPREIS dreht gerade durch. Kaum hängen ein paar Öltanker in der Straße von Hormus fest, schnellen die Preise an deutschen Tankstellen nach oben. Noch bevor überhaupt klar ist, ob und in welchem Umfang Lieferungen tatsächlich betroffen sind, zahlen Autofahrer die Rechnung. Dabei kommt nur ein Bruchteil des deutschen Rohöls überhaupt über diese Wasserstraße zu uns.

Was wir derzeit erleben, ist weniger akute Knappheit, sondern Marktpanik. Der Blick ins europäische Ausland zeigt: Es geht auch anders. Dort steigen die Preise we-

niger stark. Warum? Zum einen haben wir die prozentuale Mehrwertsteuer, die mit dem Ölpreis den absoluten Preis nach oben treibt. Und andere Länder regulieren strenger: Oft sind Preisänderungen nach oben pro Tag auf einmal begrenzt. In einigen Ländern in Südeuropa gibt es sogar Preisdeckel, die zu starke Sprünge nach oben verhindern. Und in Deutschland? Hier flackern die Anzeigetafeln weiter im Dauerwechsel.

Solange sich daran nichts ändert, bleibt Autofahrern vor allem eines: den eigenen Verbrauch im Auge zu behalten. Und da haben wir in diesem Heft einen ganz be-

sonderen Champion: Der Toyota Aygo X (S. 38) zeigt, dass die Japaner die Effizienz ihrer Hybridantriebe inzwischen auf die Spitze treiben: Nur 3,6 Liter Super gönnt sich der Kleine auf unserer Sparrunde und unterbietet damit sogar die Herstellerangabe. Effizienz ist in Zeiten wie diesen mehr als ein Marketingversprechen, sie ist bares Geld wert.

HERZLICHST, IHRE

L. Traut

140€
Geldprämie
zum Abo!

autobild.de/jubel

WAS UNS BEWEGT

Mein erster Gedanke, als ich vor dem neuen Clio stehe: „Ist das noch ein Kleinwagen?“ Ein Kollege holt mich zurück auf den Boden: Diese Frage stellt man eigentlich nicht mehr. Autos werden größer – auch weil Sicherheit immer wichtiger wird. Wie ernst es die Branche meint, zeigt der verschärfte Euro-NCAP-Test ab 2026 (S. 26). Ab sofort werden dabei unterschiedliche Dummytypen systematisch durchs Fahrzeug rotiert. Mich als Frau freut das ganz besonders, schließlich sieht die Gesetzgebung in den Crashtests zur Fahrzeughomologation die sogenannte 5-Prozent-Frau maximal auf dem Beifahrersitz vor. Und der Clio? Der holt im NCAP-Test (2025) vier Sterne. Und was den Fahrspaß angeht, bekommt

er von mir persönlich sogar fünf. Ist aber auch kein Wunder, bei dem Antriebsstrang: Der Vollhybrid kombiniert einen 1,8-Liter-Sauger mit einem E-Motor zu 165 PS Systemleistung. An der Ampel geht es erst einmal rein elektrisch los – schön leise, schön direkt. Später schaltet sich der Verbrenner dazu. Geregelt wird das Ganze über ein Multi-Mode-Getriebe, das seine Wurzeln im Rennsport hat und schnelle Schaltvorgänge ermöglicht.

Mein einziger Kritikpunkt: der Motorsound. Der Vierzylinder klingt unter Last knorrig und recht laut, fast ein bisschen wie eine Nähmaschine. Das hätte man auf jeden Fall besser dämmen können. Denn der Sound will so gar nicht zur entspannten Sauger-Attitüde passen. Aber: Daran kann man sich gewöhnen. Unterm Strich ist der Clio ein echter Spaßmacher, der satt auf der Straße liegt und ein angenehm dynamisches Fahrgefühl vermittelt.

Renault Clio
ab 26 800 Euro
165 PS
5,2 l S/100 km Verbrauch



▼ Als „Esprit Alpine“ ist der Testwagen voll ausgestattet. Die Basis startet mit der gleichen Motorisierung schon bei 24 200 Euro

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION, GETTY IMAGES/ISTOCKPHOTO, OLAF ITTICH

INHALT

NEUHEITEN

- Neues Luxus-SUV DS N°7..... 6
- Striker: Dacia zeigt den neuen Kombi im Bigster-Format..... 8

TEST & TECHNIK

- SUV mit V8: Prototypenfahrt in Mercedes GLE & GLS..... 10
- Hubraum statt Turbo: Erste Fahrt im Mazda CX-5..... 18
- Stark und schwer: Neuer Audi RS 5..... 22
- Dreireiher: Kia EV9 GT und Volvo EX90 im Vergleichstest..... 28
- Bestenliste: Elektro-SUV über 4,70 m.... 36
- Der Toyota Aygo X entpuppt sich im Test als Drei-Liter-Auto..... 38
- Bestenliste: Kleinwagen mit Verbrennungsmotor..... 44
- Klein und günstig: Mazda 2 im Gebrauchtwagentest 64

REPORTAGE

- Glupschaugen-Comeback: Was der neue und der alte Twingo gemeinsam haben .. 14

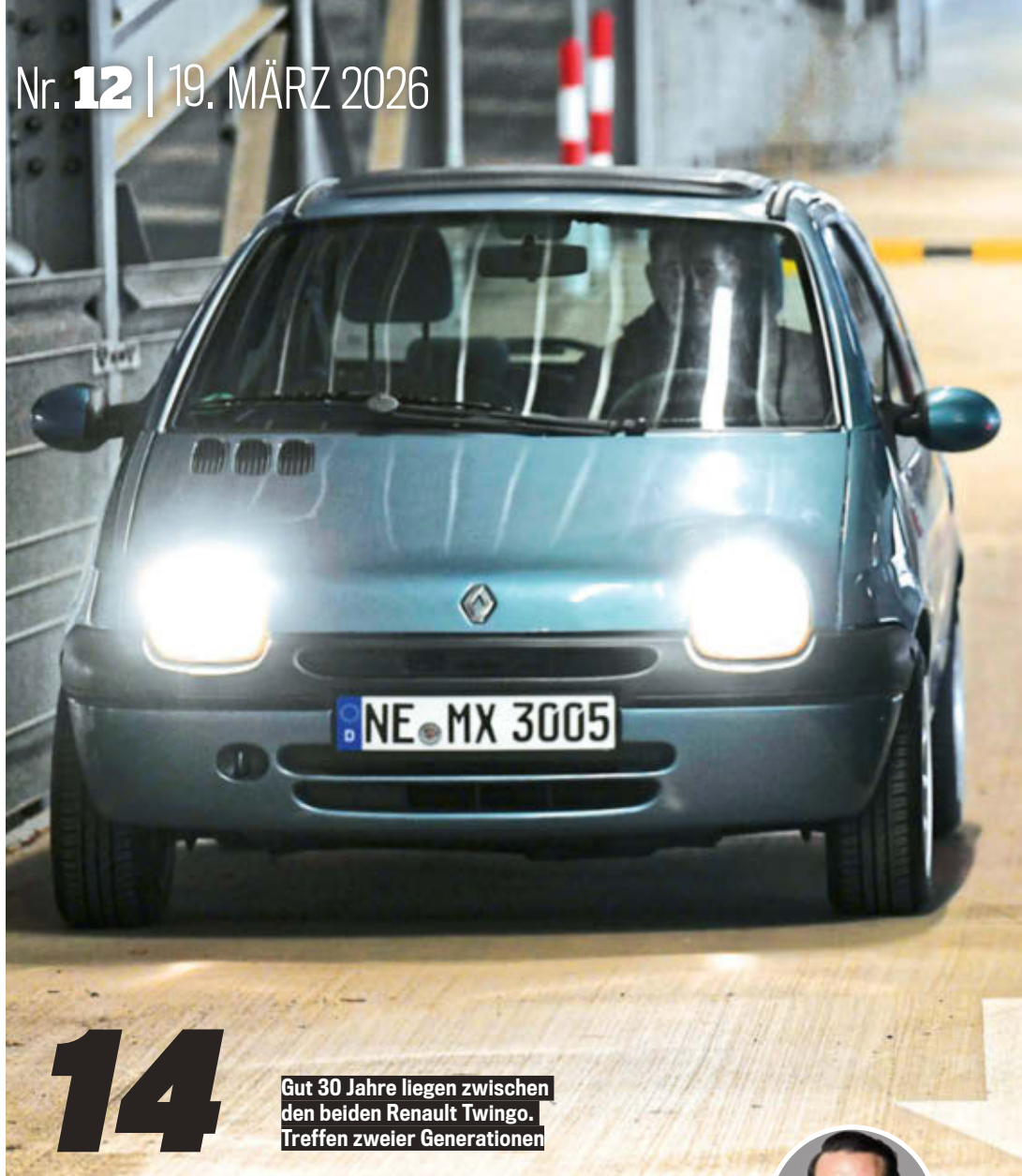
SERVICE

- Neue Regeln für den Euro-NCAP-Crashtest bei 35 km/h..... 26
- Die besten Reifen der Saison für Autos mit Allrad..... 54

RUBRIKEN

- Motorsport..... 46
- Leserwahl: Die besten Allradautos 48
- Aktion: Die besten Online-Shops 60
- AUTO BILD CLUB 62
- Post..... 72
- Impressum 73
- Extratour: Saleen S7 74
- Rückspiegel 80
- Kreuzwortsrätsel 81
- Vorschau 82

Nr. **12** | 19. MÄRZ 2026



14

Gut 30 Jahre liegen zwischen den beiden Renault Twingo. Treffen zweier Generationen



22

▲ Erster Plug-in-Hybrid im Sportler Audi RS 5



54

Neun Sommerreifen für Allradler in der Dimension 255/45 R 19 im Test



„In Zukunft wird die Höchstwertung von fünf Sternen bei Euro NCAP schwerer zu ergattern sein.“

Raphael Schuderer, Redakteur

AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi RS 5 Avant.....	22
Dacia Striker	8
DS N°7	6
Kia EV9	28
Mazda 2	64
Mazda CX-5	18
Mercedes GLE	10
Mercedes GLS	10
Renault Twingo	14
Saleen S7	74
Toyota Aygo X	38
Volvo EX90 Twin Motor AWD....	28



▲ Mazda CX-5: Fair eingepreistes SUV

FOTOS: FABIAN HOBERG, NIELS STARNICK / BILD



NOBEL-NUMMER SIEBEN



DS AUTOMOBILES

Mit dem neuen **DS N°7** geht das dritte Modell der Franzosen mit der neuen Namensgebung an den Start. Erster Check

MIT DER LEGENDÄREN CITROËN DS debütierte 1955 eines der technologisch und gestalterisch fortschrittlichsten Autos des 20. Jahrhunderts. 2010 erweckte Citroën das Kürzel zu neuem Leben für seine Premium-Modelle. 2014 hat sich DS zur eigenen Marke entwickelt, dann grundsätzlich neu aufgestellt und im letzten Jahr mit dem N°8 auch sein Modellportfolio komplett umgekrempelt. Jetzt steht das dritte Modell mit neuem Design und Namen an: der DS N°7.

Als Nachfolger des DS7 geht der Neue hauptsächlich als Elektroauto an den Start, wird aber auch als Hybrid kommen. Das Design des N°7 orientiert sich am größeren Bruder N°8, scharf gezeichnete Elemente treffen auf fließende Linien. Der Kühlergrill ist geschlossen gestaltet und mit zahlreichen vertikalen LED-Streifen versehen. Nach außen hin kommen schmale Scheinwerfer mit Tagfahrlicht in Zacken-Optik zum Einsatz. Diese vertikalen Elemente ziehen sich auch in den Heckbereich des N°7. Schwarz abgesetzte Seitenschweller und Schürzen vorne und hinten verleihen dem SUV einen flacheren Auftritt, gleichzeitig können optional auch das Dach und die Motorhaube in Schwarz geordert werden. Anders als der DS N°8 kommt Nummer sieben

mit einer deutlich praktischen SUV-Karosserielinie und nicht als Coupé-Variante, hat mit 560 Litern aber weniger Kofferraumvolumen als der N°8. Grund dafür ist die mit 4,66 Metern rund 16 Zentimeter kürzere Außenlänge.

Im Innenraum macht sich das aber kaum bemerkbar. In Reihe zwei geht's für Großgewachsene zwar etwas enger zu, unter Platzangst dürfte aber niemand leiden. Nur der hohe Kniewinkel stört etwas, lässt sich aufgrund des Akkus im Unterboden aber nicht vermeiden. Gelungen ist auch die hochwertige Materialanmutung; von Stoff über Alcantara bis Leder lässt sich der N°7 für jeden Geschmack konfigurieren. Das Lenkrad mit den X-förmigen Speichen ist aber gewöhnungsbedürftig.

Beim Blick auf die Motorenpalette gibt's keine großen Überraschungen – wie auch beim Opel Grandland Electric oder dem Peugeot E-3008 steckt unter dem DS N°7 die STLA-Medium-Plattform von Stellantis. Heißt: Beim DS N°7 wird eine Auswahl aus vier verschiedenen Antrieben zum Marktstart bereitstehen. Neben einer 145 PS starken Hybridversion gibt es für das SUV drei Elektroversionen, darunter zwei mit Frontantrieb und

► Neben den vertikalen LED-Streifen wird auch das DS-Logo beleuchtet, Kunden haben die Wahl aus fünf Lackierungen

▼ Die vergleichsweise flache Heckscheibe schränkt die Übersicht etwas ein



▼ Die Sitze sind sehr bequem, könnten aber etwas mehr Seitenhalt bieten



**DS N°7
E-Tense FWD**
260 PS

543 km Reichweite (WLTP)
27 Min. Ladezeit (20–80 %)
ca. 50 000 Euro

Das Armaturenbrett mit seiner horizontalen Linienführung wirkt sehr aufgeräumt



DS N°7 E-TENSE FWD

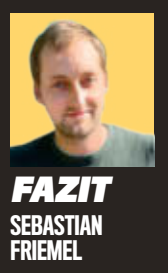
Motor Elektromotor, vorn • **Leistung** 191 kW (260 PS) • **max. Drehmoment** 343 Nm • **Antrieb** Frontantrieb/Einganggetriebe • **L/B/H** 4660/1900/1630 mm • **Radstand** 2790 mm • **Kofferraum** 560 l • **0–100 km/h** 7,7 s • **Höchstgeschwindigkeit** 190 km/h • **Verbrauch** 16 kWh/100 km • **Akkukapazität** 74 kWh • **Reichweite** 543 km • **Ladezeit 20–80 %** 27 Minuten • **Preis** ca. 50 000 Euro

eine Allradvariante. Bedenkt man, dass die Elektroversionen zwischen 260 und 350 PS auf die Straße bringen, wirkt es so, als wenn die Hybridversion eher notdürftig nachgelegt wurde, um Elektro-Skeptiker abzuholen. Dafür bietet der Hybrid mit 201 km/h die höhere Höchstgeschwindigkeit und mit angegebenen 1040 Kilometern auch mehr Reichweite.

Mit 190 km/h und einer Beschleunigung zwischen 7,7 und 5,4 Sekunden auf 100 km/h sind die Stromer keineswegs langsam unterwegs, sollen dabei

nur rund 16 kWh auf 100 Kilometer verbrauchen. Die Basis bekommt einen 74-kWh-Akku, der für eine Reichweite von 543 Kilometern nach WLTP gut ist, die beiden „Long Range“-Modelle erhalten eine 97-kWh-Batterie, die bis zu 740 WLTP-Kilometer ermöglichen soll.

Bestellstart des neuen N°7 ist ab Mai 2026, die ersten Auslieferungen erfolgen ab Herbst. Konkrete Preise gibt es noch nicht, DS sagt aber, dass der Hybrid bei rund 48 000 Euro starten soll und der Stromer ab gut 50 000 Euro zu haben ist. ⚡



FAZIT
SEBASTIAN
FRIEDEL

Wie auch schon beim DS N°8 steht beim DS N°7 klar das Luxus-Gefühl im Vordergrund. Der hochwertige Innenraum lädt auch zu längeren Fahrten ein. Wie gut er die meistert, werden wir sehen.

DIESE REISE

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

NEUER KOMBI IM

Schon vor Monaten gab es unter dem Namen C-Neo erste Bilder eines neuen Modells von **Dacia**, jetzt geht er als **Striker** in Serie – ein praktischer Lifestyle-Kombi

ES GIBT NACHWUCHS BEI **DACIA**. Mit dem Striker erweitern die Rumänen ihr Portfolio um ein weiteres Topmodell jenseits klassischer SUV. Schon vor einigen Monaten waren erste Informationen zu dem Kombi-Modell mit dem damaligen Arbeitstitel C-Neo durchgesickert, jetzt stellt Dacia die Serienversion vor.

Der Name Striker stammt laut Hersteller von dem Ausdruck „einen Strike machen“ oder „ins Schwarze treffen“ und bezieht sich auf Dacias Ambitionen mit dem neuen Modell. Statt auf noch mehr hochbeinige Autos setzt Dacia auf einen Lifestyle-Kombi im Bigster-Format – höhergelegt, mit dynamischer Silhouette und Anleihen bei Fließheck und Kombi zugleich.

Optisch zeigt sich der Striker mit dem aktuellen Dacia-Markengestalt: Der markante Kühlergrill geht seitlich in die Scheinwerfer über, die ein neues LED-Tagfahrlicht-Signet in T-Form erhalten. Kontrastelemente aus Plastik verleihen dem Kombi einen robusten Ausdruck, während die Silhouette etwas dynamischer gestaltet ist. Gleichzeitig hat die leicht abfallende Dachlinie des Kombis einen positiven Einfluss auf die Aerodynamik des Fahrzeugs.

Die gestreckte Seitenlinie spiegelt sich auch in den Zahlen wider, mit 4,62 Metern ist der Striker fünf Zentimeter länger als der Bigster und somit das aktuell längste Modell der Marke.

Im Heckbereich des Striker wird das Frontdesign mit den T-förmigen Leuchten wieder aufgegriffen, ein schwarz gehaltenes Designelement verbindet beide Rückleuchten miteinander. Mittig prangt



„Der Striker soll eine echte Alternative zum teureren VW Golf Variant sein.“

Sebastian Friemel, Redakteur

der unauffällig integrierte Markenschriftzug von Dacia. Die Fensterlinie zieht sich weit nach oben, die Heckscheibe fällt entsprechend flach aus. Sieht zwar gut aus, schränkt in der Regel aber die Übersicht nach hinten ein.

Zum Innenraum ist derzeit noch nichts bekannt, es ist aber davon auszugehen, dass Dacia dem klaren Nutzwertprinzip treu bleibt. Bedeutet: Fünf Sitze, viel Platz und ein großer Kofferraum sind für den Kombi gesetzt. Auch Komfortextras wie elektrische Sitze, Panoramdach oder sogar ein holografisches



Das Panoramadach sorgt für mehr Licht im Innenraum, kostet aber voraussichtlich Aufpreis



BIGSTER-FORMAT

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION, DACIA



Front- und Heckpartie des Striker sind bullig designt und mit neuen Leuchten mit vertikalen Elementen ausgestattet

Display sind im Gespräch, sollen aber preisbewusst dosiert werden. Materialien und Verarbeitung dürfen auch mit dem Striker Dacia-typisch robust und simpel gehalten sein, um das Auto zu attraktiven Preisen anbieten zu können. Denn mit einem Grundpreis von unter

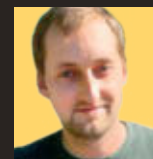
25 000 Euro soll der Striker zu einer echten Alternative zum vergleichbar großen, aber über 30 000 Euro teuren VW Golf Variant sein.

Motorenseitig bieten die Rumänen sowohl eine Hybridversion, einen Hybrid 4x4 sowie eine umweltfreundliche LPG-Variante.

Diese Antriebe kommen so auch bereits im Bigster vor und bringen zwischen 131 und 158 PS auf die Straße, gepaart mit Front- oder Allradantrieb. Es ist davon auszugehen, dass der Striker mit derselben Leistung wie der Bigster an den Start gehen wird.



Dacia Striker
131-158 PS
Front- und Allradantrieb
ab unter **25 000 Euro**



FAZIT
SEBASTIAN
FRIEMEL

Der Dacia Striker liefert eine gelungene Kombination aus Kombi, SUV und Shooting Brake, die mit praktischem Nutzwert punkten soll. Wenn das Konzept aufgeht, könnte er das werden, was schon sein Name verspricht: ein echter Treffer.

Hinter den Fondtüren läuft die Fensterlinie unten und oben zusammen, ein schwarzes Zierelement geht bis zur Heckscheibe über





◀ Der GLE ist der Bestseller aus dem US-Werk Tuscaloosa, wo Mercedes mittlerweile fünf Millionen Autos gebaut hat

BIG IN AMERICA



Zwar schaut in Stuttgart gerade alles auf den neuen, vollelektrischen GLC. Doch in Tuscaloosa baut **Mercedes** zwei neue SUV nach alter Schule – sehr zur Freude eines treuen Stammkunden

► Zum Facelift gibt's außen nur neue Schminke und neue Scheinwerfer, aber durchweg neue Motoren bis hin zu einem fetten V8



Während EQE und EQS als SUV eher schleppend laufen, sind GLE (links) und GLS zwei Erfolgsmodelle



DAS EINE TUN, ohne das andere zu lassen – das ist für die Autohersteller offenbar gerade die beste Strategie. Während Mercedes jetzt dann so langsam den elektrischen Hoffnungsträger GLC ausrollt und in dessen Windschatten bereits den GLB startklar macht, halten die Schwaben trotzdem auch ihre klassischen Bestseller auf der Höhe und gönnen GLE und GLS in diesem Frühjahr ein gründliches Facelift. Und weil es dafür nicht nur ein bisschen frische Schminke gibt und neue Scheinwerfer sowie natürlich mehr Lack und Leder, sondern auch ein paar technische Neuerungen, durchlaufen die beiden Bestseller aus Tuscaloosa/Alabama gerade ein aufwendiges Testprogramm.

Wer die Ingenieure dabei begleitet und mit einem der beiden großen SUV auf einsamen Highways und scharfgen Byways durch ihre zweite Heimat rollt, der will plötzlich nichts mehr wissen von elektrischer Entspannung und der schönen neuen Welt. Sondern während ein sonorer Sechs- oder

besser gleich ein Achtzylinder den hitverdächtigen Soundtrack zu diesem Roadmovie auf acht Rädern spielt, stellt sich schon nach wenigen Meilen in den bequemen Thronesseln dieses unnachahmliche King-of-the-Road-Gefühl ein, und wehmütig sickert dir das „Früher war alles besser“-Mantra in die Seele.

Nein, früher war nicht alles besser. Aber vieles war gut, besonders bei diesen beiden SUV. Nicht umsonst ist der kleinere aus diesem Duo in vier Generationen zu einem Bestseller gereift, der sich nur mit dem GLC um die Spitze in der Sta-



„Die beiden SUV sind wie eine Erinnerung an das gute alte Amerika: groß, stark, sympathisch und mit ganz viel Geborgenheit.“

Thomas Geiger, freier Autor

tistik kabbelte. Und sein großer Bruder ist vor allem für die amerikanische Oberschicht das, was für uns das T-Modell der E-Klasse oder gleich die V-Klasse ist. Und weil sie um die Stärken ihrer SUV wissen, soll das auch noch eine Zeit lang so bleiben. Natürlich führt an der Digitalisierung trotzdem kein Weg vorbei, und die Generation Smartphone darf sich auf den Superscreen freuen, der sich über die ganze Breite des Cockpits spannt und dank des eigenen Betriebssystems mehr Inhalte denn je bietet und obendrein leichter zu bedienen ist.

Doch wer beim Autofahren noch an Benzin denkt und nicht an Bits und Bytes, der freut sich an neuen Motoren und an der Botschaft, dass die noch lange Bestand haben werden. Denn während ihre Kollegen für GLC & Co eifrig Kupferspulen wickeln, haben die Entwickler von GLE und GLS eine neue Verbrenner-Generation eingebaut, die EU7 nimmt und damit zukunftsfest ist.

Während es für Amis und Chinesen wieder mit einem 265 PS >>



Thomas Geiger war mit den schwäbischen Amis schon in Nevada auf Testfahrt

Geduld, Geduld, noch vor Ostern kommt die Tarnung runter, und nach den Sommerferien gibt's die erste richtige Testfahrt



» starken Vierzylinder und für Knauser sogar mit Hinterradantrieb losgeht, bekommen wir auch weiterhin immer Allrad und mindestens einen Reihensechszylinder, der jetzt in allen Versionen mild hybridisiert ist und so einen 17-kW-Booster als Anlasser hat. Als Diesel leistet er 333 oder 367 PS und als Benziner 381 PS und bekommt auch noch einen elektrischen Verdichter, der das Turbo-Loch stopft und beim Anfahren oder beim Überholen für noch mehr Nachdruck sorgt.

Und bevor jetzt die Besserwisser aufmerken und an den Plug-in-Hybrid erinnern: locker bleiben und still sein, bitte! Denn während wir da bislang tatsächlich mit vier Zylindern abgespeist wurden, gibt es auch hier künftig einen standesgemäßen Sechszylinder, wenn auch nur mit 326 PS, und gleich auch noch eine auf 125 kW erstarkte E-Maschine. Nur am

► **Wie Sie sehen, sehen Sie nix: Der Innenraum soll noch geheim bleiben. Aber Spoileralarm: Es wird ganz schön digital und ziemlich bunt**

► **Im Mercedes-Werk in Tuscaloosa produziert der Hersteller seit den 1990er-Jahren große SUV für den Weltmarkt**

► **Alles begann mit diesem Ur-G: Die erste Generation der G-Class legte Ende der 1970er-Jahre den Grundstein**



Der GLS ist in den USA das ultimative Shuttle für die Soccer Moms, die ihre Kids und die der Nachbarn in Style zum Training bringen wollen



33-kWh-Akku ändert sich nichts. Aber mit rund 100 Kilometern elektrischer Reichweite und einem DC-Anschluss für immerhin 60 kW ist der ohnehin auf der Höhe der Zeit.

Aber die buchstäblich größte Neuheit und zugleich der „perfect fit“ für das dicke Doppel, vor allem natürlich hier in Amerika, ist der neue V8, der gerade in der „neuen“ S-Klasse seinen Einstand gegeben hat. Mittelfristig für alle Modelle von der E- bis zur G-Klasse geplant, wird es ihn hier erst einmal nur mit 537 PS und 750 Nm geben. Und wer glaubt, dass das für so ein Dickschiff noch immer nicht genug ist, dem macht auch hier der elektrische Booster Beine. Und die Jungs in Affalterbach sind ja auch noch da.

Doch Speed passt ohnehin nicht zu GLE und GLS, sondern es ist eher die Souveränität, die ihr Wesen definiert und die man auch hier bei der Erprobung schon zu schätzen lernt. Ganz gelassen gondelt man durch die Wüste von Nevada, lässt sich einlullen vom gemütlichen Grummeln im Bug und trottet dahin wie ein Bison in der Steppe. Bis man einen rostigen Pick-up überholen will oder einen die Sehnsucht nach einem Kaltgetränk packt und sich der gemütliche Gigant plötzlich in eine wütende Blechlawine verwandelt. Ja, das ist alte Schule. Aber das war früher schon gut und ist es auch heute noch.

Und das ist für Mercedes gleich doppelt wichtig. Denn mit der Modellpflege für seine beiden großen SUV, zu denen sich dann auch

noch das GLE Coupé und der GLS Maybach gesellen werden, bedienen die Schwaben nicht nur alle jene Kunden vor allem im Ausland, die mit der Elektromobilität noch fremdeln. Sondern sie gehen zugleich auch auf Kuschelkurs mit dem US-Präsidenten, der ja eigentlich ganz gerne Mercedes fährt. Oder in seinem früheren Leben gerne gefahren ist. Nur dass er das in MAGA-Zeiten halt nicht mehr zugeben kann.

Bei GLE und GLS allerdings muss er sich gar nicht so sehr zurückhalten. Nicht nur, dass die beiden mit ihren neuen Verbrennern perfekt in sein Weltbild passen dürften. Sondern sie laufen ja auch noch in Tuscaloosa vom Band und sind damit waschechte Amerikaner. ➔

! **Bärenstark und auf eine souveräne Weise behäbig: Der V8 ist der „perfect fit“**



FAZIT
THOMAS GEIGER

So richtig zukunftsweisend sind GLE und GLS natürlich nicht. Aber dafür verlängern sie uns die „gute alte Zeit“ und erinnern gerade in Zeiten wie diesen daran, dass nicht alles schlecht ist, was aus Amerika kommt.

URTEIL



Mitten in der Wüste von Nevada testen die Mercedes-Ingenieure die SUV-Modelle unter extremen Bedingungen

FOTOS: HERSTELLER/MERCEDES

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

DER KLEINE REBELL WIRD

Vor über 30 Jahren bringt **Renault** den ersten **Twingo** auf die Straße und baut sich eine Fanbase auf. Nun folgt der elektrische Twingo auf Basis des R5 und R4. Treffen zweier Generationen, die sich ähneln und doch unterschiedlicher nicht sein könnten



1993 zeigt der Renault Twingo, dass Glupschaugen auf der Straße durchaus niedlich sein können

DA ROLLT ER über die Straße, klein, frech und voller Selbstbewusstsein – der Renault Twingo. Kaum größer als ein Koffer auf Rädern, aber mit dem Charme eines Stadtakrobaten, der sich keine Sekunde um die Regeln der Straße kümmert. Seit 1993 bringt der Twingo die Menschen zum Schmunzeln, weil er beweist: Wer klein ist, kann groß auffallen. Mit dem Twingo setzt Renault im

A-Segment seine Philosophie der praktischen und cleveren Stadtwagen Anfang der 1990er-Jahre konsequent um. Nach dem Motto: Wer klein ist, kann trotzdem Großes leisten. Der Name Twingo soll eine Wortspiel-Kombination aus „Twist“, „Swing“ und „Tango“ sein – ein Name, der ein bisschen beschwingt und fröhlich ist. Genau 16 000 Mark verlangt Renault

Renault Twingo, 1993

55 PS
5,1 l S/100 km Verbrauch
ab 16 000 Mark

- 1 Mit 3,43 Meter Länge passt der Twingo in fast jede Parklücke
- 2 Umklappbare und verschiebbare Rückbank sorgt für Flexibilität im Alltag
- 3 Kaum zu glauben: 33 Jahre liegen zwischen diesen beiden Modellen

für das Basis-Auto – ein echter Kampfpriis.

Und heute? Schafft es der elektrische Twingo, das Konzept in die Neuzeit zu heben, ohne die Idee von damals zu verwässern? Wir schnappen uns das erste Modell von 1993 und den neuen elektrischen Twingo für einen ersten Foto-Vergleich.

Wir starten mit dem Klassiker. Der Twingo I sieht aus, als hätte



ELEKTRISCH



**Renault Twingo 80
Urban Range**
82 PS
13,1 kWh/100 km Verbrauch
30 Min. Ladezeit (10-80 %)
ab 19 990 Euro

ihn ein Comiczeichner entworfen: runde Scheinwerfer wie Glupschäugen, zwinkernde Front, hochgezogene Heckleuchten, er lacht Verkehrsteilnehmer an, bevor man überhaupt einsteigen kann. 3,53 Meter lang, 1,59 Meter breit, 1,42 Meter hoch, dazu eine Karosserie, die aussieht, als würde sie ständig schmunzeln. Hier hat jemand Spaß am Design gehabt, ganz klar. Zwei Türen und eine große Heck-

klappe reichen fürs große Abenteuer in der Stadt. Unter der Haube werkelt ein 1,2-Liter-Vierzylinder mit 40 kW/55 PS. Und ja, der beschleunigt über das manuelle Fünfganggetriebe nicht besonders flott, braucht von 0 auf 100 km/h 14 Sekunden, trotz eines Leergewichts von rund 825 Kilogramm. Aber wer braucht schon Tempo, wenn man Charme hat? Dennoch fährt der erste Basis-Twingo mit

4 Auch im neuen Twingo lassen sich die Rücksitzlehnen umklappen, das Kofferraumvolumen beträgt minimal 305 Liter

5 Historische Twingo-Rückleuchten neu interpretiert



langem Anlauf bis zu 150 km/h schnell. Autobahnetappen sind also schon damals kein Problem, auch wenn das straffe Fahrwerk und der kurze Radstand nicht besonders langstreckentauglich sind. Optional bietet Renault ein Dreistufen-Automatikgetriebe und ein automatisiertes Schaltgetriebe an.

Innen lösen die Franzosen alles clever: Rückbank verschieben, Sitz umklappen, Kofferraum vergrößern. Fast alles mit einem Handgriff. Für den Povernap zwischen durch lässt sich der Beifahrersitz ohne Kopfstützen als Liege komplett nach hinten umklappen. Der digitale Tacho liegt für die damalige Zeit ungewohnt in der Mitte des Armaturenbretts, die Knöpfe für die Heizung sind schön groß und griffig. Komfort? Minimal, aber sympathisch chaotisch. Die Heizung ist ein bisschen wie ein warmes Schulterklopfen: Man weiß nie genau, wie viel kommt, aber es kommt. Der Twingo I verkauft Fahrspaß pur, ohne dass man von Klimaanlage oder digitalen Bildschirmen abgelenkt wird. Und der Wendekreis? 9,5 Meter, was bedeutet, dass man beim Einparken fast schon eine Choreografie aufführen muss. Über einer halben Million deutscher Kunden gefällt das.

Und dann kommt bald der neue elektrische Twingo auf die Straße, der kleine Stromer mit großem Charakter – die moderne, vollelektrische Interpretation eines Klassikers. Der Franzose basiert auf der AmpR-Small-Plattform, die Renault bereits für den Renault 5 und den Renault 4 E-Tech nutzt, wie auch Nissan für den Micra.

Seine Abmessungen bleiben klassisch kompakt mit etwa 3,79 Meter Länge, 1,72 Meter Breite, 1,49 Meter Höhe. Der Innenraum bleibt clever, mit verschiebbarer Rückbank und einfach zu klapp- ➤

REPORTAGE



Über die Renault-App lassen sich einige Funktionen des neuen Twingo steuern

1 Übersichtlicher 7-Zoll-Digital-Fahrerbildschirm und ein 10-Zoll-Monitor fürs Multimedia-system

2 Dahinter verbirgt sich der Einfüllstutzen fürs Waschwasser

3 Mit an Bord: Konnektivität mit Google-Integration als schnelles Navi

4 Der 1,1-Liter-Vierzylinder leistet überschaubare 55 PS, muss aber nur 825 Kilogramm Leergewicht bewegen

5 Übersichtliche Bedienelemente. Den Twingo gab es damals als einen der wenigen Kleinstwagen auch mit Klimaanlage

6 Vor 33 Jahren ein eher ungewohntes Cockpit mit mittigem Mini-Display



Wirken skurril, sind aber praktisch: Türöffner des historischen Twingo

TECHNISCHE DATEN

Renault Twingo 80 Urban Range

Motorart Fremderregter Synchron-Elektromotor

Leistung 60 kW/82 PS **Drehmoment** 175 Nm **Batterie** 27,5 kWh **Getriebe** Eingang-

getriebe **Antriebsart** Frontantrieb **Reifen** 195/60 R 16

Leergewicht 1275 kg

Beschleunigung 0-100 km/h 12,1 s

Höchstgeschwindigkeit 130 km/h

Verbrauch kombiniert (WLTP) 13,1 kWh/100 km **Reichweite** 262 km **Länge/Breite/Höhe** 3789/1720/1491 mm **Kofferraumvolumen**

305 Liter Minimum - Maximum k. A.

Produktionszeitraum ab 2026

Preis ab 19 990 Euro



Während der historische Twingo mit drei Türen auskommen muss, gibt es den neuen Twingo ausschließlich mit fünf Türen

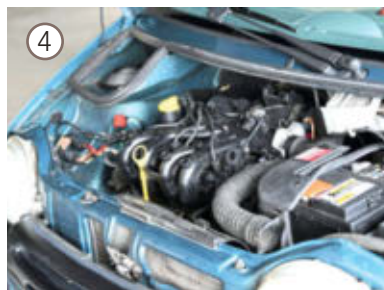
TECHNISCHE DATEN

Renault Twingo, 1993

Motorart R4, 1108 cm³ **Leistung** 40 kW/55 PS bei 5300 U/min **Drehmoment** 90 Nm bei 2800 U/min

Getriebe Fünfganggetriebe **Antriebsart** Frontantrieb **Reifen** 165 R 14 75 T **Leergewicht** 825 kg

Beschleunigung 0-100 km/h 14 s **Höchstgeschwindigkeit** 150 km/h **Verbrauch kombiniert (EU)** 5,1 l S/100 km **CO₂-Wert kombiniert (EU)** 120 g/km **Länge/Breite/Höhe** 3433/1630/1423 mm **Kofferraumvolumen** 168 bis 1096 Liter **Produktion** über 2,42 Millionen Stück weltweit **Produktionszeitraum** 1993-2006 **Kaufpreis** ab 16 000 Mark



>> penden Rücklehnen der Fondsitze. Auch dank des für diese Klasse großen Radstands von 2,49 Metern fällt der Platz auf der hinteren Sitzbank zumindest für Kinder ausreichend aus. Mindestens 305 Liter fasst der Kofferraum. Statt drei bietet der neue Twingo nun praktische fünf Türen – der Einstieg auf die hintere Reihe fällt daher leichter als bei der ersten Generation. Die Seitenscheiben der hinteren Reihe lassen sich aber nicht herunterfahren, sondern lediglich aufklappen.

Technisch bringt der Twingo moderne Konnektivität mit Google-Integration, ein 10-Zoll-Multimediasystem und einen 7-Zoll-Digital-Fahrerbildschirm, dazu zahlreiche Assistenzsysteme wie adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhaltehilfe und automatisches Notbremsystem, die in dieser Klasse nicht selbstverständlich sind.

Das Herzstück des kleinen Franzosen stellt ein 82 PS (60 kW)

starker Elektromotor mit 175 Nm Drehmoment, der den Twingo agil durch den Stadtverkehr beschleunigt. Für den Spurt von 0 auf 50 km/h vergehen nur 3,85 Sekunden, auf Tempo 100 12,1 Sekunden. Angetrieben wird er von einer 27,5-kWh-LFP-Batterie (Lithium-Eisenphosphat), die eine kombinierte WLTP-Reichweite von rund 262 Kilometern ermöglicht. Über den Fahrshalter wie beim R4 hinterm Lenkrad lassen sich Vorwärts- und Rückwärtsgang einlegen. Bis zu 130 km/h flitzt der Stromer dann über die Autobahn – ausreichend, um im Verkehr rund um Städte mitzuschwimmen.

Auch beim Laden ist der Twingo nicht der Schnellste: An DC-Schnellladesäulen benötigt er mit maximal 50 kW lange 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent, während AC-Laden per Wallbox (11 kW) komplett etwa zwei bis 2,5 Stunden dauert. Gleichzeitig unterstützt der Twingo dafür aber bidirektionales Laden (V2L), so



dass er Strom an Geräte abgeben kann, wenn er gebraucht wird. Die Akkus fordern aber ihren Tribut beim Gewicht: Knapp 1,3 Tonnen wiegt der E-Fünftürer nun.

Kurz gesagt: Der erste Twingo war ein simpler, charmanter Kleinwagen mit Fokus auf Alltagstauglichkeit, Wendigkeit und niedrigen Kosten. Der neue Twingo E-Tech Electric übernimmt diesen Geist, interpretiert ihn aber für das 21. Jahrhundert. Er vereint klassisch-witziges Design und kompakte Proportionen mit effizienter EV-Technik und überraschend großzügigem Innenraum. Ein emissionsfreier Stadtfritzer, der dort glänzt, wo er hingehört: zwischen Ampeln und Parkplatzabenteuer. 🚫 *Fabian Hoberg*

▲ Unser freier Autor Fabian Hoberg ist ein Fan von kleinen Stadtfritzern. Endlich bekommt der Twingo einen würdigen Nachfolger. So geht Kleinwagen heute

ANZEIGE

SAILUN REIFEN



sailun-tyres.eu



YOUR SMART PERFORMANCE.

niedriger Verbrauch | lange Haltbarkeit | hohe Leistung

SAILUN ATREZZO ZSR2



SAILUN 4SEASONS ULTRA



SAILUN ELITE 2



HUBRAUM STATT

Mit dem neuen **Mazda CX-5** wollen die Japaner zeigen, dass auch ein Saugmotor noch zeitgemäß ist. Geht das Konzept auf?

MAZDA BLEIBT SICH TREU und setzt weiterhin auf Rightsizing statt Downsizing. Während andere auf kleine Turbomotoren schrumpfen, beweisen die Japaner auch mit dem neuen CX-5, dass ein großer Saugmotor zeitgemäß sein kann.

Und so werkelt auch unter der Haube des frisch aufgelegten Kompakt-SUV der Japaner der nicht mehr ganz unbekannte 2,5-Liter-Vierzylinder ohne Turbo-Zwangsbeatmung. In der Mazda-Nomenklatur heißt das Ganze dann e-Skyactiv G 141.

Der Kenner wird hier stutzig, weil er weiß, dass das Vorgängermodell als Zweiliter namens e-Skyactiv G 165 vorfuhr. Was nichts anderes bedeutet, als dass dort 500 Kubikzentimeter weniger Hubraum zur Verfügung standen, aber 24 PS mehr Leistung bereitgestellt wurden. Der Grund ist schnell erklärt. Da die Japaner unbedingt am Saugmotor festhalten wollen, sich aber auch den CO₂-Reglementierungen der EU beugen müssen, war es notwendig, mit dem Hubraum auch die Verdichtung auf 13,0:1 zu erhöhen, gleichsam aber die Leistung zu senken.

Um dennoch einen kraftvollen Durchzug zu sichern, wurde das Drehmoment auf 238 Newtonmeter erhöht und vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich bereitgestellt. Dabei hilft ein Startergenerator, der auf einer 24-Volt-Architektur basiert. Warum nicht 48



2,5 Liter Hubraum für 141 PS - das hört sich etwas dürftig an. Die Rettung sind 238 Nm maximales Drehmoment

Volt, wie man das von anderen Herstellern kennt? Ganz einfach, weil das quer eingebaute Triebwerk nicht den Platz dafür bietet und Mazda 48 Volt nur für die längs eingebauten Motoren nutzt.

Bevor wir uns in weiteren Details verlieren und damit anfangen, dass andere Hersteller das ja auch können, zum wichtigsten Punkt: Ist das Gesamtkonzept im CX-5 schlüssig und bietet es das, was der Hersteller für seine potenzielle Kundschaft vorgesehen hat? Das wäre dann ein vorzugsweise entspanntes Fahren in einem mit 4,69 Metern großzügig bemessenen Fahr-



TURBO



Mazda CX-5 e-Skyactiv G 141

141 PS
7,0 l S/100 km Verbrauch (WLTP)
ab 34 990 Euro



Groß und gediegen wirkt der CX-5 auf der Straße. Optisch durchaus eine Klasse höher

zeug, das vor allem Familien anziehen soll.

Aus dem Stand braucht der Japaner knapp elf Sekunden, bis er Landstraßentempo erreicht hat, und die Endgeschwindigkeit ist für den Fronttriebler mit 187 und für den Allradler mit 185 km/h angegeben. Ob das reicht, muss jeder für sich entscheiden. Fakt ist, dass es auf der ersten Ausfahrt nicht als störend empfunden wurde.

Anders verhält es sich bei spontanem Leistungsabruf. Hier braucht es vor allem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Und genau da wirkt der 2,5-Liter akustisch etwas bemüht. Hinzu kommt, dass die sonst sanft über sechs Stufen schaltende Wandlerautomatik anfängt zu zupfen.

Wer aber das Stampfen auf das Gaspedal unterlässt und mit leichtem Fuß auf Tempo kommt, erlebt einen sehr homogenen Antritt, bei dem der Motor auch bei Höchstgeschwindigkeit nicht dazu neigt, sich akustisch in den Innenraum zu schummeln.

Das gefällt und passt zum gediegenen Gesamteindruck, den der CX-5 vermittelt. Will der Fahrer es am Ende des Tages doch mal wissen, hat er die Möglichkeit, in den Sportmodus zu schalten. Am Anfang wirkt der eher verhalten, kann aber gerade bei der Kurvenhatz richtig Spaß machen. Das deutliche Knurren wirkt jetzt sportlich, die Automatik sorgt mit erstaunlich flotten Gangwechseln >>

▲ Der neue Mazda CX-5 ist ein echter Gleiter, der bei Bedarf auch mal flott um die Kurve stechen kann

MAZDA CX-5 e-SKYACTIV G 141

Motor

Vierzylinder, Sauger, vorne quer

Hubraum
2488 cm³

Leistung
104 kW (141 PS)
bei 4500/min
max.

Drehmoment
238 Nm bei
3500/min

Antrieb
Frontantrieb
L/B/H
4690/1860/
1695 mm

Leergewicht
1629 kg

Kofferraum
583–2019 l

0-100 km/h
10,5 s

Höchstgeschw.
187 km/h

Verbrauch*
7,0 l S/100 km

Abgas*
CO₂ 157 g/km

Preis
ab 34 990 Euro

* WLTP-Angaben



Gut verarbeiteter Innenraum mit schicken Details. Nur dort, wo die Finger selten sind, ist das Plastik hart

1 Die Sitze sehen sportlicher aus, als sie sind. Seitenhalt gibt es in schnellen Kurven wenig

2 Bei Nacht kann die Türinnenverkleidung mit sieben Farben des Ambientlichts angestrahlt werden

3 Die Einstellung der Klimaanlage ist in ein Untermenü des Zentralscreens gewandert, was nicht wirklich komfortabel ist

4 Das Platzangebot für die Passagiere in der zweiten Reihe ist üppig und lässt auch größere Personen bequem reisen



>> und Zwischengas für sportliche Gefühle.

Dabei wird auch deutlich, dass die neu abgestimmten Dämpfer, der längere Radstand und die größere Spurbreite für eine Stabilität sorgen, die in dieser Klasse lobenswert ist. Zugegeben, die Lenkung könnte bei der sportlichen Fahrt etwas mehr Rückmeldung geben, aber das spielt für den überwie-

gend positiven Gesamteindruck nicht wirklich eine Rolle.

Wichtiger ist hier, dass das komfortable Fahrwerk die Stöße von mächtigen Temposchwellen, wie man sie in Spanien allenthalben findet, gekonnt schluckt. Und wer aus Sorge um Fahrgäste und Fahrzeug doch den Anker wirft, bremst mit Brake-by-Wire.

Und auch dafür müssen die Ingenieure bei Mazda gelobt werden. Trotz der elektronischen Steuerung haben sie es geschafft, ein sehr natürliches Bremsgefühl zu erzeugen, das auch dann nicht verwässert wird, wenn im voraus-eilenden Gehorsam – zum Beispiel vor Kreisverkehren oder bei vorausfahrenden Autos – die Geschwindigkeit reduziert werden muss.

Sollte es tatsächlich dazu kommen, dass die Elektronik versagt, hat Mazda dafür gesorgt, dass die Hydraulik im Rahmen der mechanischen Bremse zur Verfügung steht und darüber der Bremsvorgang eingeleitet werden kann.



Die klassisch runden Endrohre und die schmalen LED-Heckleuchten geben dem CX-5 einen dynamischen Abschluss



FOTO: AUTO BILD SYNDICATION



Bis zu 2019 Liter Stauraum bietet das Gepäckabteil des CX-5



Die schwarzen Leichtmetallfelgen mit Bereifung in 225/55 R 19 gibt es in der höchsten Ausstattung Homura

Aber nicht nur das ist neu im CX-5. Wer Fan der analogen Instrumente und des Multi-Commander-Drehdruckstellers in der Mittelkonsole war, muss jetzt stark sein. Erstgenannte sind einem digitalen Display gewichen, das keine Rundinstrumente mehr präsentiert, sondern eine sehr reduzierte Darstellung, die optisch an BMW erinnert, aber wesentlich weniger Informationen liefert.

Das Zentralsdisplay misst jetzt in der Grundausstattung Prime-Line 12,9 Zoll, ab der Ausstattung Centre-Line 15,6 Zoll und ist abseits eines manuellen Steuergerätes nur noch per Touch zu bedienen. Ja, das ist jetzt der neue Standard, funktioniert allerdings gut und ist recht verständlich. Den Charme des Vorgängermodells erreicht es leider nicht, und es trägt in Summe nicht dazu bei, dass der Fahrer die Augen auf der Straße lässt – eben da, wo sie hingehören.

Augen auf heißt es auch beim Preis, den es für den Mazda CX-5

zu berappen gilt. Wer sich mit der Basis zufriedengibt, muss nicht mehr als 34 990 Euro ausgeben. Verzichten muss man an dieser Stelle lediglich auf das schon erwähnte große Zentralsdisplay; statt der 19-Zoll-Räder gibt es Pneu auf 17-Zoll-Felgen, und wer Apple CarPlay oder Android Auto spiegeln will, der muss dafür ein Kabel nutzen.

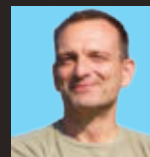
Schon ab 38 790 Euro und mit der zweiten Ausstattungslinie Centre-Line ist das obsolet: 19-Zoll-Räder sind ebenso dabei wie die kabellose Verbindung des Smartphones mit der nunmehr 15,6 Zoll messenden Multimedia-Einheit. Hinzu kommen ein brillantes und direkt in die Windschutzscheibe projizierendes Head-up-Display sowie das neue Bediensystem mit

Google built-in, das Navigation und Sprachsteuerung nahtlos integriert.

Am Ende der Ausstattungsfahrenstange steht bei Mazda wie gehabt das Homura-Modell mit belüfteten und beheizbaren Lederpolstern, schwarzen 19-Zoll-Leichtmetallfelgen, einer 360-Grad-Rundumsicht sowie dem Surround-Sound-System Centerpoint 2 von Bose – macht dann 44 090 Euro.

Will man an dieser Stelle noch einen draufsetzen, dann wären für die höchste Ausstattung mit Allradantrieb 46 090 Euro zu entrichten. Die 2000 Euro zusätzlich sind im Übrigen eine echte Empfehlung, denn wer neben der Sicherheit auf verschneiten Straßen und ein bisschen Offroad-Feeling auch in sportlich gefahrenen Kurven mehr Grip sucht, ist mit der Kraftverteilung auf alle vier Räder richtig gut bedient. ➔

Schwarz glänzend lackierte Stoßfänger, Radhausverkleidungen und Seitenschweller gehören auch zur höchsten Ausstattung



FAZIT
HOLGER
PREISS

Man mag Saugmotoren für veraltet halten, aber Mazda schafft es, mit diesem Antrieb immer wieder zu überraschen. Wenn das Ganze dann auch noch so ansehnlich verpackt ist und wirklich fair gepreist daher kommt, darf man nach dem ersten Eindruck einfach mal den Hut ziehen.

URTEIL



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

DIESE REISE

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

SCHWER

Vernünftig statt verrückt, politisch korrekt statt provozierend und dann auch noch des neuen **Audi RS 5** von den Petrolheads erst mal einen Shitstorm. Kann man



GEWICHT IST AUCH NUR EINE THEORETISCHE GRÖSSE und obendrein ganz schön relativ. So hat Audi zwar viel Kritik einstecken müssen für die knapp 2,5 Tonnen, die der neue RS 5 auf die Waage bringt, weil er erstmals einen Plug-in-Hybrid bekommt und damit mal eben um ein Drittel zugelegt hat. Und weil er fast zwölf

Zentimeter länger wird, weshalb er nun als Fünfer einsortiert ist und nicht mehr als Vierer. Doch Steffen Bamberger, der Entwicklungschef bei Audi Sport, nimmt den Gegenwind relativ gelassen.

Denn recht viel von dieser Kritik löst sich in Luft auf, wenn man zum ersten Mal am Steuer sitzt. Oder besser den beißenden Qualm verbrannten Gummis in

Mit dem RS 5 betritt Audi Neuland und baut seinen ersten Plug-in-Hybrid. So steigt die Leistung auf irre 639 PS und der Fahrspaß ins Unermessliche

der Nase hat. Denn Bamberger wuchert nicht nur mit einem viel größeren Pfund, weil der RS 5 in der Kombination eines 2,9 Liter großen Sechszylinders mit 510 PS und einer im Getriebe integrierten E-Maschine mit 177 PS gegenüber dem Vorgänger eben auch 50 Prozent an Leistung zulegt und jetzt auf in dieser Klasse irrwitzige 639 PS kommt – mehr

IN ORDNUNG

| Text Thomas Geiger |

pfundsschwer. Statt benzintriefendem Jubel gab's zur Premiere verstehen. Bis man zum ersten Mal am Steuer sitzt




**Audi
RS 5 Avant**
639 PS
83 km Reichweite (elektrisch/WLTP)
22 kWh Netto-Kapazität
ab **107 850 Euro**

noch als der selige RS 6, der gerade erst die Segel gestrichen hat. Sondern der Cheftechniker hat dem RS 5 auch eine dynamische Drehmomentverteilung mitgegeben, die mit einem E-Motor und einem Planetengetriebe an der Hinterachse in Millisekunden bis zu 2000 Nm so von links nach rechts und wieder zurück schubst, dass aus dem Elefanten eine Elfe

wird und der Boliden wie eine Ballerina über die Dynamikfläche tanzt. Und selbst Picasso wäre stolz auf die schwarze Kalligrafie in 21 Zoll, die er dabei in den Asphalt brennt.

Dass der RS 5, der im Sommer zu Preisen ab 107 850 Euro als Avant und für 1650 Euro weniger erstmals auch wieder als – nun ja – Limousine an den Start geht, auf

! Ja, er ist schwer. Aber er ist auch stark – und das Erlebnis mehr als in Ordnung

der Geraden förmlich in Vortrieb explodiert, darüber wird sich kaum einer wundern. Erst recht nicht, wenn die Boost-Taste die vollen 825 Nm freischaltet. Die 3,6 Sekunden auf Tempo 100 fühlen sich richtig schnell an. Genau wie die bald 20 Meter, die er seinem Vorgänger in den ersten 2,5 Sekunden ganz ohne Launch-Control abnimmt. Und auch >>



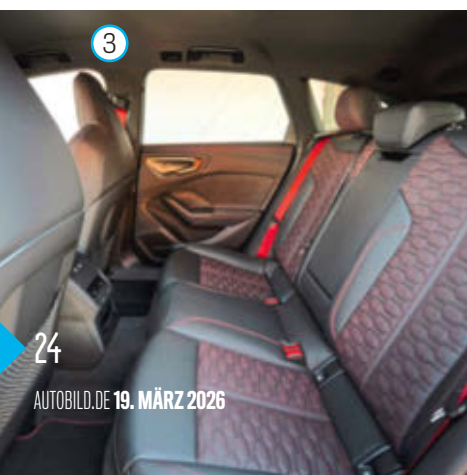
Innen gibt's das aktuelle Sportstudio mit reichlich Lack und Leder und viel digitaler Spielerei für die Generation PlayStation



1



2



3

» 285 km/h sind imposant, selbst wenn man dafür noch mal extra bezahlen muss.

Aber was der RS 5 an Querdynamik zu bieten hat, das hätte bei diesem Gewicht keiner erwartet. Mit einer deutlich direkteren Lenkung (mit 13 statt wie in der Großserie 15:1 übersetzt), scharf wie ein Skalpell, und mit dem 2-Ventil-Fahrwerk immer perfekt ausbalanciert, fliegt das Schwergewicht über den Kurs, als wäre er der Biggest Loser beim Wettkampf der Weight Watchers: Da können die Kräfte noch so sehr seitwärts fliehen, tapfer stemmen sich die breiten Walzen gegen die Querkraft und bringen den Kraftmeier spurtreu durch jede Schikane.

Zumindest solange er im RS-Mode unterwegs ist. Mit lockerer Sicherheit zwar, aber mit kühlem Blick und klarem Verstand. Doch wehe, wer den Wahnsinn herausfordert und in den Torque-Rear-Mode wechselt. Dann wird das Dickschiff zum Drifter, das Heck macht sich ganz leicht, und im beißenden Qualm aus den weit ausgestellten Radkästen gibt der Sportler den Querschläger, der sich feinfühlig kontrolliert ganz knapp bis hinter den Grenzbereich bringen und trotzdem mühelos wieder einfangen lässt. Selten hat man mit breiterem Grinsen als hier das Geld für einen neuen Satz Reifen buchstäblich verbrannt. Und weil Audi nicht nur Petrolheads

ansprechen will, sondern auch die Generation PlayStation, gibt's dazu eine App, auf der sich die Schwimmwinkel und die Querkräfte detailgenau aufzeichnen und später analysieren lassen. Fehlt eigentlich nur noch der Link zu Instagram & Co, zumal die Dashcam auch schon eingebaut ist und das passende Roadmovie zur Raserei liefert.

Aber das ist nur die eine Seite der Medaille. Die andere zeigt dieser Audi gerne im Alltag, auf der Autobahn oder auf dem Weg zur Arbeit. Denn bei aller Schärfe bewahrt der RS 5 eine Milde, die ihn mit wohligem Restkomfort und einer auf Stärke gebauten Souveränität zum perfekten Pampersbomber macht oder zum designierten Dienstwagen für Entscheider in Eile. Und da hat der Plug-in einen weiteren Vorteil und qualifiziert den RS 5 zum Steuerabbat. Klar ist der RS 5 mit Stecker aller Power zum Trotz irgendwie Mainstream und mit seinem Plug-in-Hybrid fast schon politisch korrekt. Und das zu einer Zeit, in der die Konkurrenz gerade eine Rolle rückwärts macht, AMG den Plug-in aus dem C 63 wirft und sie Bentley die Bude einrennen, seitdem es den Continental wieder nur mit Benzintank statt Batterie gibt.

Doch was dem Antrieb an Provokationspotenzial fehlt, machen die Designer mehr als wett. Denn der RS 5 leistet sich nicht nur

1 Unser freier Autor Thomas Geiger bei der exklusiven Testfahrt im RS 5

2 Mit einer App lassen sich Driftwinkel und Kurvenbeschleunigung messen und teilen

3 Wer hinten sitzt, braucht einen stabilen Magen – und einen verständnisvollen Fahrer. Gut, dass der RS 5 auch eine zahme Seite hat

FOTOS: HERSTELLER, AUDI



Billig ist das Vergnügen nicht. Mindestens 107 850 Euro muss man für den Avant anlegen

Schultern, so breit wie bei Schwarzenegger in den besten Tagen, Schürzen und Schweller, so scharf wie von einem japanischen Messerschmied, und eine Flanke, die aussieht, als hätte Popeye dem Serienmodell eine ganze Palette Dosenspinat hineingeprügelt. Sondern am Heck trägt er zwei Endrohre, so groß und düster wie der Schlund zur Hölle. Oder zumindest das, was die Klimaschützer für die Hölle halten, während die Petrolheads schon vom Himmel schwärmen.

Und auch wenn die wahrscheinlich dicksten Rohre, die je eine Pkw-Zulassung in Deutschland bekommen haben, natürlich nur eine Blende sind, bollert dadurch ein Sound hart an der Schallschutzverordnung. Nein, dieser Audi hat keine Kreide gefressen, sondern brüllt seine Power vorlaut heraus.

Aber nicht nur Gewicht ist relativ, sondern auch Geräusch. Und während der RS 5 mit offenen Klappen natürlich nicht den dezenten Musterknaben gibt, bewei-



Ein neues Hinterachsdifferenzial macht den Elefanten zur Ballerina im Drift



Von 0 auf 100 geht's in 3,6 Sekunden, und bei Vollgas läuft er 285 km/h

AUDI RS 5 AVANT

Motor

V6-Biturbo-
Plug-in-Hybrid

Hubraum

2894 cm³

Leistung

470 kW (639 PS)

max.

Drehmoment

825 Nm

Antrieb

Allrad/
Achtstufen-
automatik

L/B/H

4896/2099/
1472 mm

Leergewicht

2445 kg

Kofferraum

361-1302 l

0-100 km/h

3,6 s

Höchstgeschw.

250 km/h

(optional

285 km/h)

Verbrauch

4,5 l S + 18,7

kWh/100 km

Abgas

CO₂ 102 g/km

Preis

107 850 Euro

sen die Bayern sonst erstaunlich viel Zurückhaltung. Nicht umsonst fährt der RS 5 mit seinem 22-kWh-Akku auch gute 80 Kilometer rein elektrisch und entsprechend leise. Mit den 177 PS der E-Maschine gelingt das mit bis zu 140 km/h, und es gibt einen guten Grund, dieses Potenzial auszureizen. Denn je flotter man fährt, desto schneller ist der Akku leer, der RS 5 wird dann wieder laut und zeigt so seinen wahren Charakter. ⚡



FAZIT
THOMAS GEIGER

Natürlich ist der RS 5 sackschwer und außerdem sauteuer. Und so richtig sexy klingt die Sache mit dem Stecker bei so einem Manifest gegen den Mainstream erst mal auch nicht. Aber die zusätzliche Kraft wiegt so viel mehr als die Extra-Kilos, und das Torque Vectoring an der Hinterachse lässt den Elefanten tanzen wie eine Ballerina. Am Ende ist es mit der ersten Testfahrt ein bisschen wie früher in der Zahnpasta-Werbung, wenn der Nachwuchs aus der Praxis kommt, übers ganze Gesicht strahlt und verkündet: Es hat ja gar nicht wehgetan!

URTEIL



WARUM EIN CRASHTEST

Euro NCAP verschärft die Sicherheitsregeln für Pkw. **AUTO BILD** war exklusiv beim ersten neuartigen Unfallversuch des **ADAC** dabei

DAMIT AUTOS IMMER SICHERER werden, steigen die Anforderungen an neue Pkw stetig: Seit Anfang 2026 verlangt die Sterne-Wertung der Prüforganisation Euro NCAP diverse neue Tests. Der ADAC hat als Euro-NCAP-Mitglied in sein Testzentrum in Landsberg geladen, um die neuen europäischen Sicherheitsmaßstäbe vorzuführen. **AUTO BILD** war exklusiv vor Ort.

Auf dem Programm: ein Crashtest mit einem chinesischen MG 3. Früher war nur ein Test mit 50 km/h im Prüfprogramm enthalten. Neu ist in diesem Fall, dass der Wagen mit Tempo 35 gegen die Barriere „geschossen“ wird.

SO VERLIEF DER CRASHTEST

Mit einem gewaltigen Knall schlägt der weiße MG 3 in die blaue Crashbarriere ein. Zerbeultes Blech an der Front, gesplittertes Glas. Doch in der Fahrgastzelle sieht's gut aus: Bei einem früheren Test löste sich beim Aufprall der Fahrersitz des MG 3 aus der Verankerung, diesmal bleibt er an seinem Platz. Direkt nach dem Versuch rufen die ADAC-Verantwortlichen bei der Rettungszentrale an: Entwarnung! Das Rettungssystem eCall hatte den vermeintlichen Unfall registriert und automatisch die zuständigen Retter alarmiert.

UNFALL BEI NIEDRIGEM TEMPO: GEFAHR FÜR SENIOREN

Warum nun eine niedrigere Geschwindigkeit beim Crashtest? Das erklärt Volker Sander, ADAC-Experte für Fahrsicherheit, gegenüber **AUTO BILD**: „Bei der Auswertung von echten Unfällen fiel uns auf, dass niedrigere Geschwindigkeiten oft schwerere Verletzungen bei den Insassen hervorrufen als bei 50 km/h.“

Eigentlich wird die Energie, die beim Aufprall freigesetzt wird, von der Karosserie aufgefangen: indem



„Bei geringem Tempo stellten wir schwerere Verletzungen als bei Tempo 50 fest – vor allem bei Senioren.“

ADAC-Sicherheits-experte
Volker Sander

DAS IST EURO NCAP

Euro NCAP ist ein europäischer Zusammenschluss aus Verbraucherschutz-Organisationen, Versicherungen, Ministerien und Automobilclubs. Seit 2009 testet der Verband die Sicherheit von Fahrzeugen und entwickelt die Anforderungen stetig weiter.

sie sich verformt. Nur: „Bei geringem Tempo verformt sich das Fahrzeug weniger. Die Kräfte werden ungebremsst auf die Insassen übertragen. Die Gurte und Airbags sind allerdings nicht für geringe Geschwindigkeiten ausgelegt. Be-

sonders Senioren sind bei solchen Unfällen gefährdet“, so Sander.

Euro NCAP unterteilt die Fahrzeugsicherheit mit den neuen Regeln künftig in vier Bereiche: sicheres Fahren, Unfallvermeidung, Unfallschutz und Rettung nach dem Unfall. Jeder Bereich wird einzeln bewertet, in den Teilbereichen müssen bestimmte Mindestwerte erreicht werden – um die Bestnote „fünf Sterne“ zu erzielen.

NEU: PRAXISTESTS IM ECHTEN STRASSENVERKEHR

Auch Praxistests stehen jetzt auf dem Programm. Der Grund: Moderne Fahrzeuge könnten erkennen, dass sie gerade einem Testszenario unterzogen werden



BEI 35 KM/H WICHTIG IST



Die Front des MG 3 leidet auch bei 35 km/h Aufprallgeschwindigkeit

– und passen möglicherweise ihr Verhalten entsprechend an. Das ist in der Vergangenheit auf Abgas-Prüfständen bereits vorgekommen und hat das Ergebnis verfälscht. Um das auszuschließen, werden im Rahmen der neuen



▲ Mit Attrappen werden Hilfsysteme wie der Notbrems-Assistent getestet

➤ Messung: Wie viel Kraft braucht man zum Öffnen der Türen nach einem Unfall?

◀ Hochgeschwindigkeitskameras zeichnen den Crashtest aus zahlreichen Perspektiven auf



Funktionen? Lenkt eine umständliche Menüführung oder der Touchscreen den Fahrer unnötig ab? In diesem Fall droht eine schlechtere Bewertung.

Wie sich ein Auto nach einem Crash verhält, wird im Bereich „Rettung nach dem Unfall“ untersucht – der ist vor allem bei E-Autos relevant. Wird die Antriebsbatterie vom Stromnetz abgekoppelt? Gerät das Fahrzeug in Brand? Fahren nach dem Unfall etwaige in die Karosserie versenkte Türgriffe automatisch aus? Und letztlich: Wie viel Kraft ist nötig zum Öffnen der Türen? Die Auswertung all dieser Fragen bestimmt, wie viele Sterne das Fahrzeug bei der Euro-NCAP-Wertung ergattert.

Fahrtests im echten Verkehr können Probleme aufzeigen, die sonst nicht auffallen

NCAP-Richtlinien jetzt auch Prüffahrten im echten Straßenverkehr durchgeführt. So muss ein Auto auf mindestens 2000 Kilometern und in drei verschiedenen Ländern die Funktion seiner Fahrassistenzsysteme unter Beweis stellen. Gibt es Falschmeldungen zu Tempolimits oder ein unnötiges Eingreifen von Hilfsystemen? Das wird künftig mit Punktabzug bestraft.

Auch wichtig bei den neuen Testregeln: Wie gut lässt sich das Fahrzeug bedienen? Gibt es echte, physische Schalter für wichtige

DIE WICHTIGSTEN NEUERUNGEN BEI EURO NCAP

1. Crashtest auch mit 35 km/h.
2. Assistenzsysteme werden im echten Straßenverkehr getestet.
3. Minuspunkte für ablenkende Bedienung im Auto.
4. Neue Assistenzsysteme im Test.
5. Fokus auch auf „Sicherheit nach dem Unfall“.

Neuer Crashtest im ADAC Technik Zentrum Landsberg. AUTO BILD-Reporter Raphael Schuderer neben dem gecrashten MG 3



FAZIT
RAPHAEL SCHUDERER

In Zukunft wird die Höchstwertung von fünf Sternen bei Euro NCAP schwieriger zu ergattern sein. Der Vorteil: Das kommt der Gesundheit der Autofahrer, ihrer Passagiere und auch aller anderen Verkehrsteilnehmer zugute.

FOTOS: RAPHAEL SCHUDERER / AUTO BILD, NIELS STARONCK / BILD

DREIREIHER IN

Zwei summende Wuchtbrummen mit drei Sitzreihen: der verbesserte **Volvo**



Kia EV9 GT

508 PS

308/510 km Reichweite (Test/WLTP)

24 Min. DC-Ladezeit (10–80 %)

ab 89 990 Euro



REGELMÄSSIGEN LESERN dürfte nicht entgangen sein, dass wir Kia EV9 und Volvo EX90 schon einmal gegeneinander antreten ließen, und zwar in AUTO BILD 18/2025. Nur waren sie damals fast nur von den Abmessungen her vergleichbar. Der Testwagenpreis des Volvo lag 20 000 Euro höher, und er kam anders als der Kia nur mit 400-Volt-Bordsystem – klar, dass

Unser Test-Volvo hatte noch die Lidar-Beule am Dach. Er kommt künftig ohne Laserscanner aus

Foto ganz rechts: Beim Volvo ist die Radarnase heizbar, beim Kia ist die Sensorik leider zugesteckt

der Koreaner den Vergleichstest gewann. Für das Modelljahr 2026 hat Volvo den in South Carolina gebauten EX90 auf 800-Volt-Bordnetz umgestellt, und Kia hat die EV9-Baureihe mit der feinen GT-Version gekrönt. Beides ebnet die Preis- und Technik-Diskrepanz ein gutes Stück ein – deshalb vergleichen wir sie erneut.

Beide sind Sechssitzer von normgaragensprengender Länge

(Volvo 5,04 m/Kia 5,02 m) und Breite (Volvo 1,97 m/Kia 1,98 m). Während sich der Kia konventionell per Funkschlüssel öffnen und per – etwas verstecktem – Startknopf zum Leben erwecken lässt, versetzt der Volvo die Fans traditioneller Bedienkonzepte schon beim Öffnen in erhöhte Fluchbereitschaft. Nichts da zum Draufdrücken – man muss darauf vertrauen, dass der Wagen seinen

ÜBERGRÖSSE

EX90 Twin Motor AWD gegen die nachgereichte GT-Version des **Kia EV9**



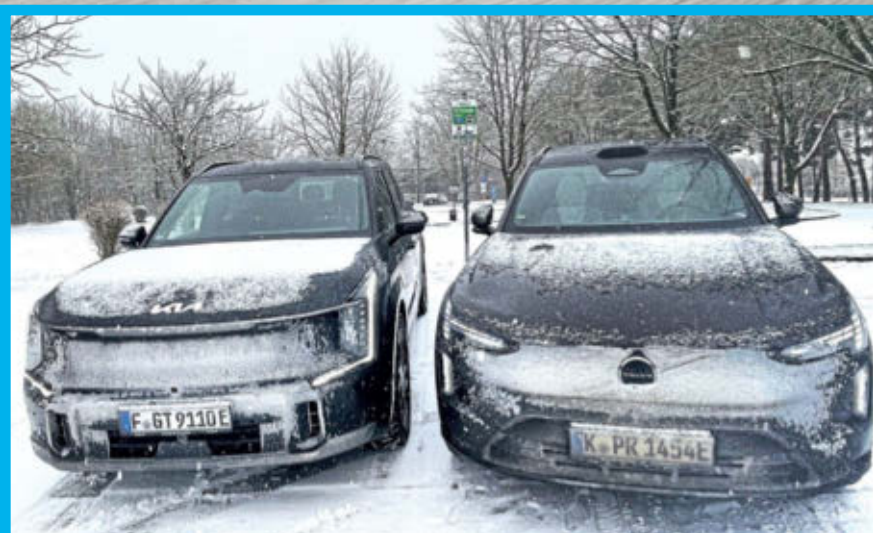
**Volvo EX90
Twin Motor AWD**

456 PS

368/611 km Reichweite (Test/WLTP)

22 Min. DC-Ladezeit (10-80 %)

ab 94 690 Euro



„Der Kia bietet nur Stahlfedern, nutzt aber seine Federwege – komfortabel ist auch er.“

Mirko Menke,
Redakteur

rechtmäßigen Nutzer erkennt und ihm automatisch öffnet.

Nach dem Platznehmen geht die Sucherei weiter: keine Lenkrad- und Spiegelversteller, kein Handschuhfachöffner – alles nur noch über den 14,5-Zoll-Zentralschirm. Was man kennen sollte, ist das Menü „Fahrer-Einstellungen“. Ist selbiges aufgerufen, lässt sich das Lenkrad über Tasten in der rechten Lenkradspeiche >>



VOLVO EX90

1 Keine Knöpfe für Lenkrad- und Spiegelverstellung, findet sich alles im Menü „Fahrereinstellungen“

2 Handschuhfach, zu öffnen nur per Touch

3 Die Federhärte lässt sich in zwei Stufen verstellen – nachdem man sich durch ein mehrstufiges Menü gehandelt hat

4 Lordosenstützen und Seitenwangen ebenfalls nur via Menü einstellbar

5 Lenkradtasten nicht beleuchtet, nachts ein Suchspiel

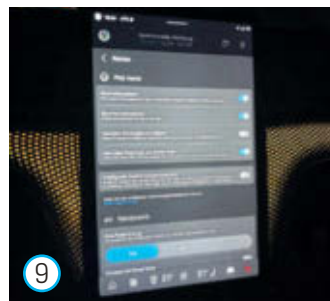
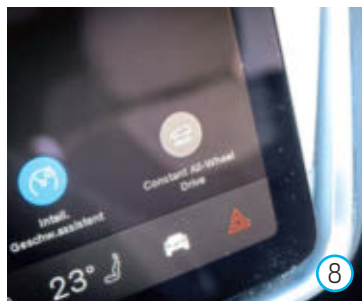
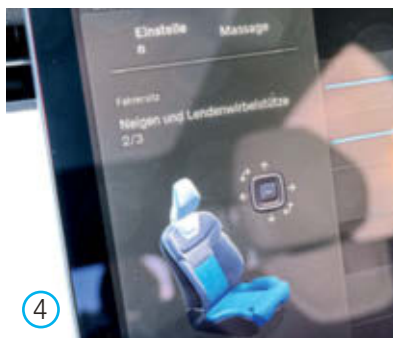
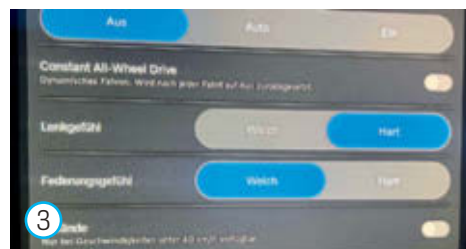
6 Alles spielt Verstecken, etwa der Tempomat im Fahrstufenwählhebel

7 Abbey-Road-Modus der Bowers-&-Wilkins-Audioanlage – für Audiophile von höchstem Nährwert

8 Touchbutton für dauerhaften Allradantrieb

9 Menüs seitenweise, hier für den Spurwechselassistenten (Pilot Assist) oder One-Pedal-Fahren

10 Luftfedern, vom Laderaum aus bedienbar



» einstellen. Ganz schlimm: Wenn der Fahrer nachts eine Fehlermeldung – in unserem Falle ein falscher Scheinwerferfunktions-Alarm – mit der OK-Taste bestätigen soll. Die aber ist nicht beleuchtet und im Dunkeln nicht auffindbar. Auch die Tempomat-

Tasten sind unbeleuchtet. Anfangs sucht man ständig irgendetwas. Es dauert viel zu lange, bis man sich mit diesem Auto versteht.

Gemütlich sind dafür die Sitze (Seitenwangen-/Lordosenstützen-Verstellung auch wieder übers Zentralmenü), die im Kia sind aber

noch besser dank mehr Halt im oberen Schulterbereich – fester und sportiver als das ganze Auto.

Wagen wir uns in die dritte Reihe. Der Volvo beeindruckt anfangs mit ebener Ladefläche und Easy Entry (Fondsitze falten sich zusammen und sausen nach vorne).

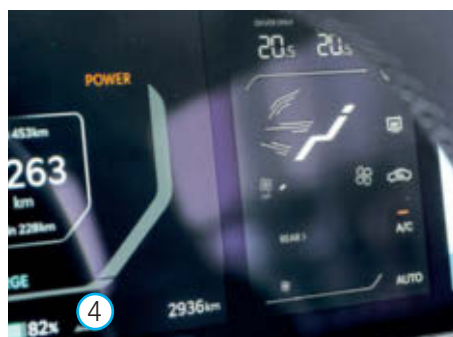


KIA EV9 GT

- 1** Zusatz-Stauraum im Fond: Auszieh-Tisch und Schublade
- 2** Zugang zur dritten Sitzreihe unverbauter als im Volvo
- 3** Die Wadenstütze im Stil von Maybach & Co ist sinnarm: Wohin mit den Füßen?
- 4** Digitale Klimabedienung, teils vom Lenkrad verdeckt



Kia-Cockpit: Sieht wild aus, ist aber mit seiner Kombi aus festen Tasten, Sensortasten und 12,3-Zoll-Schirm simpel zu bedienen



Ein Knopfdruck, und der Fondsitz faltet sich zusammen



- 5** Drei Geländefahrmodi. Das für Schnee haben wir im Februar oft genutzt und für wirksam befunden
- 6** Feste Tasten für die Fahrmodi
- 7** Sensortasten unterm Touchscreen. Man trifft sie mangels Handstütze oft ohne Absicht
- 8** Der GT-Modus schärft alle Parameter an
- 9** Nur im GT: Details in Kontrastfarbe ...
- 10** ... wie etwa die Bremssättel

So ganz easy ist der Zugang zur dritten Sitzreihe dann doch nicht, da bietet der Kia den Füßen mehr Platz. Im Kia hält man es in Reihe drei wegen der höheren Sitzposition und weniger steiler Lehne länger aus. Und nur bei ihm lässt sich auch die zweite Sitzreihe vom La-

deraum aus elektrisch verstellen. Vorteil: Man muss nicht wieder ums halbe Auto herumlaufen, um die zweite Reihe zu konfigurieren. Der Kia nutzt den Raum besser dank kastigerer Form, auch die elf Zentimeter mehr Radstand merkt man. Was mit der Bedienung des

Volvo versöhnt, sind drei Dinge. Erstens: Er ist so „hygge“ wie eine skandinavische Edel-Wohnlandschaft. Akustik-Doppelglas haben beide, aber beim Volvo ist es dicker und wirksamer. Zweitens die Luftfederung (2160 Euro, verstellbar über ein sechststufiges Menü) >>



VOLVO EX90

1 Reihe zwei wahlweise mit drei Sitzplätzen oder zwei wie in unserem Testwagen mit Ultra-Ausstattung. Der Fond ist komfortabel, Reihe drei eher mit Notsitz-Charakter

2 Bequeme Sitze der Ultra-Ausstattung mit etwas umständlich zu verstellenden Lendenwirbelstützen und Seitenwangen, Sitzfläche ausziehbar. Der Stoffbezug nennt sich Tailored Wool Blend, kostet 550 Euro extra. Leder nur als Nachbildung

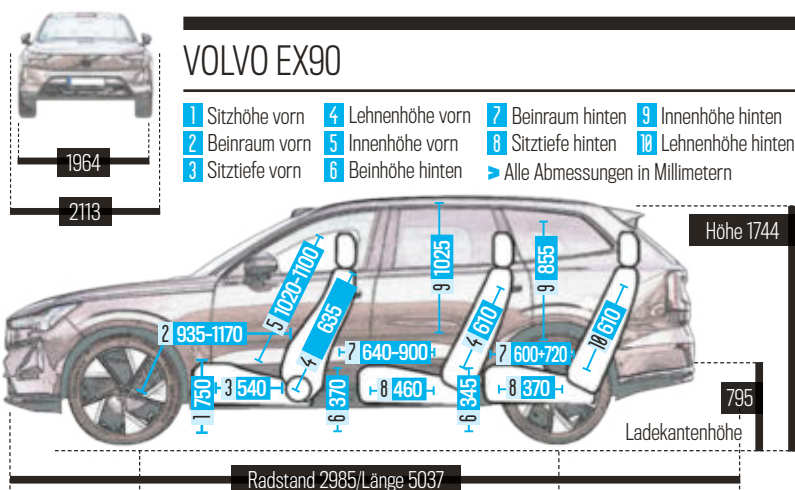


Dickes Doppelglas (Serie beim Ultra) schafft Ruhe im EX90



Der Volvo ist viel ruhiger gezeichnet. Kürzerer Radstand (2,99 Meter) und mehr Bodenfreiheit als beim Kia: bis zu 25 Zentimeter, da luftgefedert

! Auf „Okay, Google“ beantwortet der EX90 Wissensfragen, kann aber keine Klimabefehle befolgen



Die Unterteilung des 46-Liter-Frunks verhindert Gerappel des Inhalts

» ist so komfortbetont abgestimmt, dass nicht einmal 22-Zoll-Räder dem wattigen Eindruck viel anhaben können – mit Ausnahme von Mikrostoßen auf Querrillen. Das Kia-Fahrwerk mit Stahlfedern und Adaptivdämpfern gibt sich in

der GT-Version klar straffer, macht aber auf heftigen Bodenwellen die Dämpfer weit auf und nutzt seine Federwege – nicht der fliegende Teppich einer Luftfederung, aber ebenfalls komfortabel. Drittens überrascht der EX90 mit kleinem

Wendekreis, der das Leben mit ihm in der Stadt erleichtert. Was die links platzierte, große Ladeklappe gleich wieder konterkariert, denn an typischen Stadt-Ladeplätzen parallel zur Fahrbahn ragt sie in den Verkehr. Viertens: die Bo-

Doppelglas auch beim Kia (Serie beim GT), allerdings dünner



1

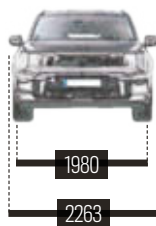


2

Mit bloßem Auge zu erkennen: kastigere Grundform und längerer Radstand (3,10 Meter) beim Kia EV9 - das ist innen spürbar

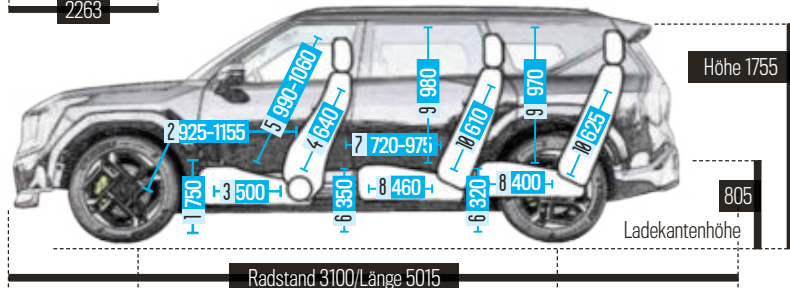


Der 52-Liter-Frunk bietet sich für Typ-2-Ladekabel oder Kleinkram an



KIA EV9 GT

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



KIA EV9 GT

- Sitze mit viel Seitenhalt auch im Schulterbereich. Serie sind Lordosenstützen beidseitig und Massage für den Fahrer
- In Reihe drei sitzt man 350 mm über dem Blech, bei nicht zu steiler Lehne. - akzeptabel!



3



4

- Versteckspiel: Lenkradheizung in der Türverkleidung, wo sie kaum jemand vermutet

- Praktisch: Neben der dritten ist auch die zweite Sitzreihe elektrisch verstellbar

Klima und Fenster im Kia hören aufs Wort - nach Tastendruck

wers-&-Wilkins-Audioanlage (3460 Euro). In deren Abbey-Road-Modus fühlt man sich, als säße man in den legendären Londoner Studios selbst am Mischpult. Pink-Floyd-Klassiker oder späte Aufnahmen der Beatles, die ja dort

entstanden, klingen noch raumfüllender und irrwitziger als sonst. Die Lenkungen sind bei beiden nicht perfekt, aber passen zum jeweiligen Charakter. Beim Volvo aus der Mitte heraus beinahe zackig, ansonsten teigig - passt zum

Wohnzimmer-Charakter. Der EV9 GT lenkt sich, wie er heißt, verlangt nach mehr Handmoment. Der Volvo scheint für Menschen mit ausgeprägter Abneigung gegen mechanische Lösungen und das Fahren generell konzipiert zu >>

FAHRZEUGDATEN

	KIA	VOLVO
Motor Bauart	2 Synchron-Elektromotoren	2 Synchron-Elektromotoren
Einbaulage	vorn und hinten	vorn und hinten
Spitzenleistung	374 kW (508 PS)	335 kW (456 PS)
Dauerleistung	124 kW	237 kW
maximales Drehmoment	740 Nm	370 Nm
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	180 km/h
Getriebe	Eingangsgetriebe	Eingangsgetriebe
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	285/45 R 21 Y	v. 265/50 R 22, h. 295/35 R 22
Reifentyp	Continental SportContact 6	Pirelli Scorpion Elect
Radgröße	9 x 21"	v. 9 x 22", h. 10 x 22"
Reichweite*	510 km	611 km
Verbrauch*	21,7 kWh/100 km	19,6 kWh/100 km
Batterieart	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Batteriekapazität (netto)	99,8 kWh	107 kWh
Ladeleistung (AC/DC)	11/210 kW	11/250 kW
Ladezeit (DC-Laden; 10-80 %)	24 Minuten	22 Minuten
Ladeanschluss	hinten rechts	hinten links
Vorbeifahrgeräusch	66 dB(A)	66 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	2500/750 kg	2200/750 kg
Stützlaster	125 kg	100 kg
Kofferraumvolumen	333-2393 l	324-2135 l
Länge/Breite/Höhe	5015/1980-2263**/1755 mm	5037/1964-2113**/1744 mm
Radstand	3100 mm	2985 mm

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

KOSTEN/GARANTIE

Abgasnorm	Elektrofahrzeug	Elektrofahrzeug
Steuer pro Jahr	befreit	befreit
Typklassen HPF/VK/TK	22/30/26	22/28/24
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/1 Jahr
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	7 Jahre/150 000 km	3 Jahre/ohne
Batterie/km-Begrenzung	8 Jahre/150 000 km	8 Jahre/150 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre	3 Jahre

MESSWERTE

Beschleunigung	0-50 km/h	1,9 s	2,6 s
	0-100 km/h	4,5 s	5,9 s
	0-130 km/h	7,0 s	9,3 s
	0-160 km/h	10,8 s	14,3 s
Zwischenspur	60-100 km/h	2,2 s	2,8 s
	80-120 km/h	2,8 s	3,7 s
Leergewicht/Zuladung		2661/549 kg	2791/509 kg
Gewichtsverteilung v./h.		48/52 %	47/53 %
Wendekreis links/rechts		12,9/12,9 m	12,2/12,1 m
Sitzhöhe		750 mm	750 mm
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	38,0 m	36,2 m
	aus 100 km/h warm	35,2 m	35,2 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	53 dB(A)	51 dB(A)
	bei 100 km/h	61 dB(A)	59 dB(A)
	bei 130 km/h	66 dB(A)	65 dB(A)
Sparverbrauch		26,0 kWh/100 km	25,0 kWh/100 km
Testverbrauch		36,2 kWh/100 km	35,6 kWh/100 km
Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)		(+67 %)	(+82 %)
Sportverbrauch		42,2 kWh/100 km	37,0 kWh/100 km
CO ₂ (lokal)		0 g/km	0 g/km
Reichweite (Testverbrauch)		308 km	368 km

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Kia EV9 GT	Volvo EX90 Twin Motor AWD
Grundpreis	89 990 €	94 690 €
Testwagenausstattung	GT (Serie)	Ultra (8500 €)
Wärmepumpe	S	S
adaptives Fahrwerk	S	S
Einparkensoren vorn & hinten	S	S
360-Grad-Kamera	S	S
Navigationssystem	S	S
Head-up-Display	S	S
adaptive LED-Scheinwerfer	S	S
dritte Sitzreihe	S	S
Anhängervorrichtung	ab 1000 €	1190 €
Metalliclackierung	S	1150 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	90 980 €*	104 150 €**

S = Serie; * inklusive Sitz-Paket Relaxation 990 €; ** inklusive 22-Zoll-Bereifung 960 €

Kia vorn beim Kofferpacken

Kia nennt für den EV9 ein maximales Ladevolumen von 2393 Litern, 258 Liter mehr, als Volvo für den EX90 angibt. Macht vier Punkte mehr für Korea.

Volvo stoppt auch kalt stark

Mit 35,2 Metern aus Tempo 100 bei warmer Anlage bremsen beide gleich gut. Kalt steht Volvo aber 1,8 Meter früher, braucht Kia 38 Meter - schwach!

Autentemperatur während der Verbrauchsfahrt

WERTUNGEN

KAROSSERIE

	Punkte max.	KIA	VOLVO
Platzangebot vorn	15	14	13
Platzangebot hinten	15	14	12
Raumgefühl	5	5	5
Kofferraum	15	13	9
Variabilität	10	8	8
Zuladung	10	4	4
Anhängelast	5	3	2
Übersichtlichkeit	10	7	7
Qualitätseindruck	20	17	18
Funktionalität	10	8	8
Sicherheitsausstattung	10	7	9
Karosseriewertung	125	100	95

KOMFORT

Einstieg	10	9	8
Sitzposition	10	8	9
Sitze vorn	15	14	13
Sitze hinten	10	9	7
Bedienbarkeit	10	7	5
Federung	30	23	24
Innengeräusch (Messwert)	10	8	10
Geräuscheindruck	10	9	9
Komfortausstattung	15	12	13
Klimatisierung	10	8	10
Assistenzsysteme	20	15	15
Komfortwertung	150	122	123

ANTRIEB

Beschleunigung	15	13	12
Zwischenspur	15	14	12
Höchstgeschwindigkeit	5	3	1
Laufkultur	10	10	10
Ansprechen/Dosierbarkeit	10	9	8
Getriebe	15	15	15
Aufladen/Tanken	15	9	11
Verbrauch/Energiekosten	30	22	22
Reichweite	10	2	2
Antriebswertung	125	97	93

FAHRDYNAMIK

Fahrsicherheit	20	18	17
Geradeauslauf	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20	15	16
Lenkung	20	16	16
Traktion	5	5	5
Wendekreis	10	4	5
Bremsen	20	10	12
Fahrdynamikwertung	100	73	76

CONNECTED CAR

Telefon	10	10	10
Navigation	25	15	19
Onlinefunktionen/Apps	20	14	16
Audio	10	10	10
Sprachsteuerung	10	8	7
Connected-Car-Wertung	75	57	62

UMWELT

Außenabmessungen	15	8	8
Leergewicht	20	7	6
Test-CO ₂ -Ausstoß	20	20	20
Außengeräusche	5	4	4
Umwelttechnik	40	33	33
Umweltwertung	100	72	71

Eigenschaftswertung	675	521	520
----------------------------	------------	------------	------------

Platzierung Eigenschaftswertung	1.	2.
--	-----------	-----------

KOSTEN

Preis	75	34	20
Wiederverkauf*	10	5	8
Steuer/Versicherung	15	1	4
Wartung	10	8	5
Garantien	15	14	8
Kostenwertung	125	62	45

Gesamtwertung	800	583	565
----------------------	------------	------------	------------

Platzierung	1.	2.
--------------------	-----------	-----------

Preis in Euro	90 980	104 150
---------------	--------	---------

Preis pro Wertungspunkt in Euro	156,05	184,33
---------------------------------	--------	--------

Preis-Leistungs-Sieger	1.	2.
-------------------------------	-----------	-----------

* ermittelt von SCHWACKE
Mehr zum Thema Fahrzeugbewertung finden Sie auf
www.autobild.de/festwert



Die schweren Strome - der Volvo wiegt fast 2,8 Tonnen - spurten in 4,5 Sekunden (Kia) oder 5,9 Sekunden (Volvo) auf 100 km/h. Nur der Volvo regelt bei 180 km/h ab

>> sein. Der Akku etwa lässt sich nicht manuell konditionieren. Oder nehmen wir den Pilot Assist (Serie im Ultra): Fahrstufenwähler in „D“ noch mal nach unten drücken, Lenkassistent per Lenkradtaste aktivieren, und bloßes Blinkersetzen leitet die Spurwechsel ein. Solche Systeme funktionieren meist nur mit viel Wenn und Aber,

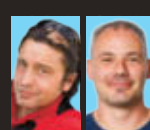
hier aber verlässlich – wenn man sich denn lenken lassen will.

Und der Volvo ist nicht durchweg so modern, wie er vorgibt. Der Kollisionswarner missdeutet brav rechts fahrende Lkw gern als Hindernis, eine Verkehrszeichenübernahme fehlt, Tempolimits zeigt er oft falsch an. Das Navi von Google braucht stets Netz, hält auch mal

stur an einem Wegpunkt fest und will dann ständig dorthin zurück.

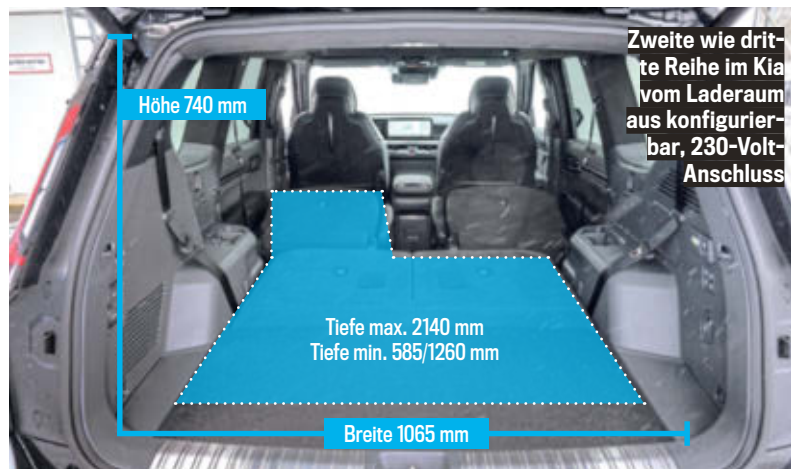
Der Kia verfügt zwar über eine Verkehrszeichenübernahme, die aber erkennt keine Kurven. Und: Kreisverkehre und Ortschaften erkennt sie zu spät – das geht besser.

Matschige Waldwege kann der Volvo besser, denn er liegt höher: bis zu 250 mm Bodenfreiheit – vielleicht das bessere SUV, der Kia aber ist der bessere Sechssitzer. ➔



FAZIT
ROLF KLEIN,
MIRKO MENKE

Erstaunlich verschiedene Charaktere, diese Elektro-Wuchtbrummen: Der Kia ist ein als SUV verkleideter Van mit allen Variabilitäts-tricks, der Volvo ein Designer-SUV mit einer Bedienung, die zu erhöhter Fluchbereitschaft führt. Der EX90 ist aber das noch gediegenere Auto und zieht dank 800 Volt ladetechnik nun gleich mit dem Kia.



PLATZIERUNG

Punkte maximal 800

1.



AUTO BILD-Testnote 1,8 (583 Punkte)

Kia EV9 Auch als teurer GT ein Punktesammler. Stärken: Variabilität, Raumökonomie, Fahrleistungen, lange Garantie. Versicherung teuer.

2.



AUTO BILD-Testnote 2,0 (563 Punkte)

Volvo EX90 Noble Ausstrahlung, ablenkende Bedienung. Stärken: Reichweite, Federung, bessere Wiederverkaufs-Prognose.



Die besten **Elektro-SUV**
über 4,70 Meter nach Noten

PLATZ
1
NOTE 1,7



So unterschied-
lich BMW iX
und Kia EV9
im Detail auch
sind, erreichen
beide die
Note 1,7

DIE DEUTSCH-KOREANISCHE SPANNUNGS-SPITZE

Stattliche Erscheinung, ordentlich Leistung und viel Luxus:
Die **Hochsitze unter Hochspannung** haben einiges zu bieten

BMW UND KIA EINMÜTIG GANZ OBEN – nein, von einer Kooperation haben wir nichts gehört, bei den Elektro-SUV über 4,70 Meter belegen die beiden in unseren Tests aber Ladeklappe an Ladeklappe die ersten vier Plätze. Auf dem geteilten Platz 1 mit der Traumnote 1,7 die schwächeren Varianten von EV9 (385 PS) und iX (408 PS), nur knapp dahinter (Note 1,8) die Starkstromer der beiden Modellreihen mit 544/508 PS (BMW/Kia). Was alle vier eint: mindestens souveräne Fahrleistungen, viel Platz und reichlich Luxus, dank gewaltiger Akkus immer noch ordentliche Reichweiten – und natürlich stramme Preise.

Da kommt einem der Peugeot E-5008 auf Rang 7 schon fast wie

ein Sonderangebot vor. Klar, der elektrische Franzose ist spürbar kleiner und schwächer als die Luxusliner von Kia und BMW, bietet auf 4791 Millimeter Außenlänge aber auch sieben Sitze und hält mit seinen 325 PS im Alltag mehr als locker mit (0–100 km/h in 6,2 s).

Vor dem Peugeot platzieren sich Cadillac Lyriq und XPeng G9 gemeinsam auf Platz 5. Beide Hochsitze sind bei uns eher selten, preislich bleibt nur der Chineser im Mittelfeld unserer Übersicht. Wo bei sowohl der Lyriq mit 528 PS als auch der XPeng mit 551 PS bei den Fahrleistungen ganz vorn mitmischen können.

Das gelingt auch dem stattlichen EX90 (456 PS), mit 94 690 Euro tritt der Volvo aber auch an der Kasse wenig bescheiden auf.

FOTO: OLAF TRICH

PLATZ

1

NOTE 1,7



ab 83 500 Euro

BMW iX xDRIVE45

PLATZ

1

NOTE 1,7



ab 84 080 Euro

KIA EV9 GT-LINE

PLATZ

3

NOTE 1,8



ab 90 490 Euro

KIA EV9 GT

PLATZ

3

NOTE 1,8



ab 99 900 Euro

BMW iX xDRIVE60

PLATZ

5

NOTE 1,9



ab 72 600 Euro

XPENG G9 AWD PERFORMANCE

PLATZ

5

NOTE 1,9



ab 83 000 Euro

CADILLAC LYRIQ 600 E4 102 KWH

PLATZ

7

NOTE 2,0



ab 61 600 Euro

PEUGEOT E-5008 DUAL-E 325

PLATZ

7

NOTE 2,0



ab 94 690 Euro

VOLVO EX90 TWIN MOTOR AWD

HUP, HUP, HURRA!

**Wir feiern, was wir lieben:
40 Jahre AUTO BILD.**



**JETZT IM
HANDEL!**

DAS DREI-LITER-

Auch das Kleinstmobil **Toyota Aygo X** gibt es jetzt nur noch als Vollhybrid. Passt das ebenso kluge wie knauserige Konzept in den japanischen Knirps? Der ausführliche Test liefert die Antwort

HOFFENTLICH PLATZT DER NICHT! 3,78 Meter kurz, winzige Überhänge und schmale 175er-Reifen stellen die Verbindung zur Straße her – ein wahrlich zartes Auto. In diese kleine Schale hat Toyota einen prallen Hybridtechnik-Kern gestopft, den winzigen Viersitzer dadurch bis zum Bersten voll mit Antriebs-tricks und Effizienz-ausrüstung gefüllt. Ob das gut geht?

Wir gehen fest davon aus! Sowohl Auto als auch Antriebspaket sind bewährte Stücke, die bei uns bereits häufiger getestet und für stimmig befunden wurden. Für den X verspricht Toyota zudem einen WLTP-Verbrauch von 3,9 Liter Super auf 100 Kilometer. Also: Das Kleinstauto von Toyota und deren HEV-System (Vollhybrid, E-Maschine und 1.5er-Benziner können unabhängig voneinander agieren) unter einem Dach – wir testen diese vielversprechende Mischung. Genauer: erste Einordnung des Aygo X Hybrid GR Sport nach Noten.

Das kleine Kürzel GR soll Dynamik in die ganze Kiste bringen. Vorrangig bringt es jedoch Dynamik ins Portemonnaie. Denn aus dem passablen Grundpreis des X Hybrid (ab 19 990 Euro)

wird durch die sportliche Ausstattungslinie ein 28 390 Euro teurer Begleiter. Immerhin ist da dann alles drin: Fahrassistenten wie eine selbsttätig agierende Staufolgehilfe, aktive Spurhalte-technik, sogar ein Pre-Collision-System. Dazu gibt es 18 Zoll große Räder, eine sauber darstellende Rückfahrkamera und ein äußerst vollständiges Multimediasystem inklusive Smartphone-Spiegelung, Online-Navigation und 10,5 Zoll großem Berührungsbildschirm. Hier regelt der Fahrer im Prinzip alles, was den Aygo bewegt.

Der Klimabedienung hat Toyota dagegen ein eigenes Tastenfeld mit Drehreglern spendiert – gut so. Allerdings muss der Fahrer Einstellungen zur Fahrassistenten umständlich über Lenkradtasten koordinieren, sich dabei über irrwitzige Logik wundern. Manche Pfade öffnen sich über langen Tastendruck, einige Menüs reagieren nur bei Stillstand des Autos, und manche erfordern eine zusätzliche Bestätigung in winzigen kleinen Textfeldern. Über allem schwebt, stört und nervt eine viel zu empfindliche Aufmerksamkeitswarnung. Ohne Übertreibung: Hier findet das berühmte Mäusemelken statt! >>



**Toyota Aygo X
Hybrid GR Sport**

116 PS

3,6 l/100 km Sparverbrauch (Test)

5,5 l/100 km o-Verbrauch (Test)

ab 28 390 Euro



AUTO IST ZURÜCK



„Das Zusammen-
spiel aus 1.5er-
Benziner und
E-Maschine
hat Toyota
perfektioniert
- Hut ab!“

Jan Horn,
Redakteur



Doppelt besonders: Zwei Farben (Mustard Yellow Metallic/Black, ohne Aufpreis, nur für GR), zwei Herzen - im Aygo X steckt die seit Jahren bewährte Hybridechnik der Japaner. Definitiv ein Alleinstellungsmerkmal!



1 Ein Irrsinn: Assistenz im Cockpitmenü, Tastenfolgen unlogisch

2 Ein Fehlschlag: extrem empfindliche Fahrerüberwachung (Aufmerksamkeit)

3 Ein Erlebnis: gute Hi-Fi-Qualität der aufpreispflichtigen (590 Euro) JBL-Anlage

4 Eine Wohltat: Klimaanlage über eigenes Tastenfeld – mit Drehreglern! – gesteuert

5 Ein Geniestreich: Zusammenarbeit von 1,5er-Dreizylinder, E-Motor/Generator und Akkus wird hier sichtbar gemacht

6 Ein Klassiker: Wählhebel für die Automatik „mechanisch“

7 Eine Gruppe: feste Tasten für Fahrprogramme in der Mittelkonsole



Spartyp mit Sport-Schick: Die Ausstattung GR bringt ein griffiges Lenkrad ins Interieur des Aygo X Hybrid

» In allen anderen Belangen hat Toyota seine Hausaufgaben dagegen gemacht. Bei aller Kürze der Karosserie ist das Auto dank vier Türen, leichter Heckklappe und

geteilter Fondlehne brauchbar funktional, es ist sehr wendig und angenehm übersichtlich.

Dabei kann es mehr als nur in der City herumflitzen. Die Fede-





Für ein Auto dieser Größen-Liga bietet der kurze Aygo bemerkenswert guten Fahrkomfort

▲▲ Optisch top, Polsterung bequem:
Nur in der Lehne fehlt etwas Führung
▲ Nur im Notfall: Platz im Fond kaum
erwachsenentauglich - mehr lässt
sich in dieser Liga nicht realisieren

beweist der kleine Toyota ein vorbildlich sicheres Fahrverhalten. Allenfalls die in der Lehne schwach führenden Sitze und der mäßige Materialeindruck im Innenraum passen nicht zu dem ansonsten erwachsenen und vollwertigen Fahrgefühl. Nicht vergessen: Wir jagen hier gerade einen Kleinst- ➤

rung sortiert Unebenheiten erwartet erwachsen aus, spricht auch auf Querfugen passabel an, und von den großen Rädern (im GR 18 Zoll Durchmesser) hätten

wir ein deutlich kantigeres Abrollverhalten erwartet. Gleichzeitig geht es bis Autobahntempo geräuscharm zu, der Geradeauslauf stimmt, und in Ausweichversuchen

Voll ausgenutzt: kaum Überhänge, Radstand maximal gedehnt - so entsteht gutes Fahrverhalten





Hochbeinig: Kantenschutz und Bodenfreiheit verleihen Offroad-Charakter. Die schmalen 175er-Reifen zeigen Spar-Attitüde



1 Geteilt: Fondlehne mit Blechrücken 50:50 klappbar

2 Gestrafft: GR-Linie sportlich, Vorderachse angepasst

3 Getauscht: 18-Zoll-Alus – nur 175 mm breit

>> wagen – A-Segment, unterhalb von Corsa & Co – durch die Testprozedur.

Nun zum wichtigsten Teil unseres Programms. Was kann der Hybridantrieb? Sehr sparsam laufen zum Beispiel. Alles, was unter die Rubriken Landstraße und Stadtverkehr fällt, beherrscht die Kombination aus 1.5er-Benziner und E-Maschine aus dem Effeff. Hier sind Verbräuche knapp über drei

Litern möglich. Langsam ist man dabei nicht. Immerhin 120/141 Newtonmeter Drehmoment (Benzin/Elektro) stehen zur Verfügung, das sorgt für lässig-kräftige Anfahrmanöver – in Maßen auch vollelektrisch. Beim starken Beschleunigen tritt der Dreizylinder akustisch hervor, doch gequält oder gehetzt wirkt und klingt der Benziner nie. Beeindruckend geschliffen und intelligent hat Toyota die Verteilung

FOTOS: S. HABERLAND, ROMAN RÄTZKE, ET TOYOTA AYGO X HYBRID



4 Gelingen: Der Antrieb bleibt meist sparsam, 5,5 Liter/100 km im Testdurchschnitt

5 Gestrahlt: nur Tagfahrlicht und Nebelscheinwerfer in LED-Technik

6 Geklappt: Hinten müssen Ausstellfenster reichen



FAZIT
JAN HORN,
BEREND SANDERS

Den Plan, die bewährten Hybrid-Bausteine in einen Kleinstwagen zu pflanzen, finden wir genial. Auch funktioniert die „Kräfte-Steuerung“ hervorragend. Das Bedienkonzept dagegen nervt ungemein.

der Kräfte programmiert. Sachte E-Unterstützung beim Gasgeben aus tiefen Drehzahlen heraus, Schwung halten ohne Last, im Schieben Energie über den Generator in die Batterien leiten – für jede Fahrsituation passt der Kräftepfad. Dazu gibt's Fahrprogramme wie Eco oder Sport sowie einen B-Modus des Automatikgetriebes.

Ganz schön viel drin – bitte nicht platzen! ☹️

FAHRZEUGDATEN

TOYOTA	
Motor Bauart/Zylinder	Dreizylinder, Hybrid
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	1490 cm³
Systemleistung	85 kW (116 PS)
Systemdrehmoment	120 Nm
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Getriebe	stufenloses Getriebe
Antrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	175/60 R 18 H
Reifentyp	Falken Sincera SN 110 A
Radgröße	6,5 x 18"
Abgas CO₂	89 g/km
Verbrauch*	3,9 l/100 km
Tankinhalt	30 l
Kraftstoffsorte	Super
Partikelfilter	Serie
Vorbefahrgeräusch	66 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	-
Stützlast	k. A.
Kofferraumvolumen	231-829 l
Länge/Breite/Höhe	3776/1740-2010**/1525 mm
Radstand	2430 mm

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

KOSTEN/GARANTIEN

Abgasnorm	Euro 6e-bis
Steuer pro Jahr	30 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/23/20
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	150/400 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	15 Jahre/250 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	15 Jahre

MESSWERTE

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen	
Beschleunigung	0-50 km/h 3,5 s
	0-100 km/h 9,8 s
	0-130 km/h 16,6 s
	0-160 km/h 30,0 s
Zwischenspur	60-100 km/h 5,3 s
	80-120 km/h 7,0 s
Leergewicht/Zuladung	1116/394 kg
Gewichtsverteilung v./h.	63/37 %
Wendekreis links/rechts	10,0/10,1 m
Sitzhöhe	605 mm
Bremsweg	aus 100 km/h kalt 37,4 m
	aus 100 km/h warm 38,2 m
Innengeräusch	bei 50 km/h 59 dB(A)
	bei 100 km/h 67 dB(A)
	bei 130 km/h 71 dB(A)
Sparverbrauch	3,6 l S/100 km
Testverbrauch	5,5 l S/100 km
Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)	(+41 %)
Sportverbrauch	6,8 l S/100 km
CO₂ (Testverbrauch)	130 g/km
Reichweite (Testverbrauch)	545 km

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Toyota Aygo X Hybrid
Grundpreis	21 990 €
Testwagenausstattung	GR Sport (6400 €)
Einparkensoren vorn & hinten	S
Rückfahrkamera	S
Sitzheizung vorn/Lenkradheizung	S/N
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	S
Apple CarPlay, Android Auto	S
Navigationssystem	S
Soundsystem	590 €
Anhängervorrichtung	690 €
LED-Scheinwerfer	S
Metalliclackierung	S
Testwagenpreis (wird gewertet)	28 390 €

S = Serie; N = nicht lieferbar

WERTINGEN



Toyota Aygo X Hybrid

Karosserie

Dem Segment entsprechend wenig Platz im Fond, schlechte Materialien, jedoch gut verarbeitet.

★★★★☆

Antrieb

Intelligente Regelung der Kräfte, Dreizylinder angenehm, kann sanft elektrisch und segeln.

★★★★☆

Fahrdynamik

Gutes Beschleunigungsvermögen, gute Fahreigenschaften, Bremsen fehlerfrei.

★★★★☆

Connected Car

Fahrhilfen und Multimedia auf gutem Stand – die Bedienstruktur dahinter ist jedoch misslungen.

★★★★☆

Umwelt

Niedriges Gewicht, kleinste Verkehrsfläche, CO₂-Wunder, konzeptionell passende Elektrifizierung.

★★★★☆

Komfort

Sitze angenehm gepolstert, Federung erstaunlich universell, in Teillast leise Fahrgeräusche.

★★★★☆

Kosten

Kaufpreis (Testwagen 28 390 Euro) hoch, drei Jahre Garantie, niedrige Kraftstoff- und Unterhaltskosten.

★★★★☆

AUTO BILD-Testnote **2,9**

**Kleinwagen mit
Verbrennungsmotor** nach
Noten im AUTO BILD-Test

PLATZ
1
NOTE 2,4



MINI COOPER JCW

ab 40 650 Euro

PLATZ
2
NOTE 2,5



SEAT IBIZA 1.0 TSI FR

ab 28 300 Euro

PLATZ
3
NOTE 2,7



PEUGEOT 208 HYBRID 110 GT

ab 30 885 Euro

PLATZ
4
NOTE 2,9



TOYOTA AYGO X HYBRID GR SPORT

ab 28 390 Euro



PLATZ
1
NOTE 2,4

Beim John
Cooper Works
kosten Dach
und Spiegel-
kappen in Rot
keinen
Aufpreis

POLE-POSITION FÜR DEN MUSKEL-MINI

Fahrspaß ohne Reue? Bei den **Kleinwagen mit Verbrenner** sichert sich der dynamische Mini JCW den ersten Platz

SCHON ERSTAUNLICH: Bei den Kleinwagen mit Verbrenner unter der kurzen Haube liegt der stärkste und teuerste Knirps ganz vorn. Doch das lässt sich erklären. Der Mini als John Cooper Works bringt unterhaltsame 231 PS mit, spart nicht mit dem viel zitierten Gokart-Feeling und spendiert sogar noch ausreichenden Komfort. Ein starkes Stück, das dann eben mindestens 40 650 Euro kostet.

Eine weitere Erklärung für den Mini-Triumph liefern die drei Nächstplatzierten selbst. Ibiza, 208 und auch Aygo X kosten ihrerseits nämlich auch schon an die oder leicht über 30 000 Euro. Das liegt

zum einen daran, dass alle drei mit Leistungen zwischen 110 und 116 PS nicht ärmlich motorisiert sind, und sie zum anderen auch noch in sehr schickem, aber eben kostspieligem Sportdress vorfahren.

Am deutlichsten wird der Widerspruch zwischen Anspruch und Auftritt beim Toyota. Der Vollhybrid soll und kann vor allem sparsam unterwegs sein, schafft bei ruhigem Gasfuß entspannt Dreiliter-Werte. Als GR Sport erhöht sich sein Preis aber um 6400 Euro, steigt der Verbrauch laut WLTP um 0,1 l/100 km, sinkt der Komfort wegen 18-Zoll-Rädern mit 60er-Querschnitt ein wenig (Basis 17 Zoll mit 65er-Querschnitt).



Typisch Mini: rundes OLED-Display mittig (24 cm). Typisch JCW: Sportlenkrad mit Schaltwippen



Das Bodykit in Hochglanz-Schwarz umfasst Schürzen vorn und hinten, Seitenschweller sowie Heckspoiler



HORST SCHLÄMMER
Exklusiv fotografiert
für HÖRZU

Einer, der **HÖRZU** zu Hause hat

Eine Marke der **FUNKE** Mediengruppe

PORSCHE ZÜNDET NÄCHSTE

Das neue Gen4-Auto für die **Formel-E-Ära** ab 2026/27 wurde erstmals auf die Rennstrecke geschickt. Der Leistungssprung ist gewaltig



Ab 2026/27 sollen gleich zwei Teams mit insgesamt vier Werksautos aus Weissach antreten

Der neue Porsche-Formel-E-Renner der vierten Generation erstmals auf der Strecke



WÄHREND DIE FORMEL 1 wegen ihres neuen Elektro-Wahns gerade im Kreuzfeuer der Kritik steht und vom viermaligen Weltmeister Max Verstappen beispielsweise als „Formel E auf Steroiden“ bezeichnet wurde, zündet die echte Elektro-WM gerade ihre nächste Stufe. Beinahe schon heimlich, still und leise hat Porsche jüngst sein neues Gen4-Auto für die Formel-E-Zeit ab 2026/27 erstmals auf die Strecke geschickt. In Almería und Monteban (Spanien) drehte der Nachfolger des aktuellen 99X Electric Gen3 erste Runden.

Und der hat es in sich. „Es ist die fortschrittlichste, anspruchsvollste und nachhaltigste Maschine, die wir je gebaut haben“, beschreibt Formel-E-Chef Jeff Dodds das Gen4-Auto ganz bescheiden.

Unrecht hat er nicht. Noch nie hat die Formel E einen solchen Leistungsschub vollzogen. Im Qualifying werden künftig 600 kW mobilisiert. Das sind etwa 816 PS. Bisher waren die Schritte viel kleiner: Vom Gen1 (2014–2017, 200 kW) auf Gen2 (2018–2022, 250 kW) waren es etwa 70 PS mehr, von Gen2 auf Gen3 (2022–2026, 350 kW) 136 PS mehr. Jetzt kommen noch mal 340 PS drauf. Im Rennen stehen den Autos dann 450 kW (612 PS) zur Verfügung.

Für diese Leistung müssen die Batterien größer werden, haben dann eine Kapazität von 55 kWh statt bisher 38,5 kWh. Dazu kommt eine neue Zellchemie in den Lithium-Ionen-Akkus. Die Autos (aktuell 854 kg) werden mehr als eine Tonne Gewicht auf die Waage bringen. Neu auch: Formel-E-Ren-

PORSCHE GEN 4

Motor
Elektro
Leistung
600 kW (816 PS) maximal,
450 kW (612 PS) im Rennen
Batteriekapazität
55 kWh
Gewicht
> 1000 kg
Antrieb
Allrad
Chassis
100 % recycelbar
Reifen
Bridgestone

Neue Aerodynamik, mehr Leistung und nachhaltigere Materialien prägen die nächste Generation der Formel E

ner werden Allradler, die Reifen kommen von Bridgestone statt Hankook, die E-Flitzer haben eine neue Aerodynamik, und es gibt mehr Freiheiten für Hersteller im Bereich Traktionskontrolle und Bremsstabilität. Zudem sind die Chassis zu 100 Prozent aus recycelbarem Material und zu 20 Prozent aus Recyclingmaterial gebaut – ein Novum im Motorsport.

„Insgesamt finde ich, dass wir von einer Revolution reden dürfen“, betont Porsche-Projektleiter Florian Modlinger. „Das Fahrzeug mit seiner Beschleunigung erstmals auf der Strecke gesehen zu haben, war eine Freude.“ Seit November des letzten Jahres läuft das Testprogramm. Rund 1500 Kilometer hat der Prototyp bereits abgespult. Viele Entwicklungen fanden zuvor im Simulator statt, denn die Testtage sind in der Formel E streng begrenzt.

Fest steht: Die neuen Regeln sind ganz nach dem Geschmack des deutschen Sportwagenherstellers. Porsche stockt nämlich sein Aufgebot auf: 2026/27 werden vier Werksautos aus Weissach eingesetzt, wobei das zweite Team als Porsche-Junior-Rennstall fungieren wird.

Bianca Garloff



FOTO: PORSCHE

ELEKTRO-STUFE



FAZIT

**BIANCA
GARLOFF**

Die Formel E macht genau das, was die Formel 1 noch sucht: Sie treibt Elektrotechnik konsequent voran, ohne ihren Charakter zu verlieren. Mit den Gen4-Autos geht die Elektro-WM einen gewaltigen Schritt nach vorn.

ANZEIGE



Der neue T-Roc
Jetzt ab 249,- €
mtl. leasen, zzgl.
Sonderzahlung.*

T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 136-128 g/km; CO₂-Klassen: E-D. Fahrzeugabbildung zeigt ggf. vom Angebot abweichende Sonderausstattungen. * Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, für Privatkunden. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 31.03.2026. Leasingbeispiel für einen neuen T-Roc Life 1,5l eTSI OPF, 85 kW (116 PS), 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG (Energieverbrauch kombiniert: 5,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 126 g/km; CO₂-Klasse: D) bei jährlicher Fahrleistung 10.000 km: Leasing-Sonderzahlung 1.850,00 €, Laufzeit 48 Monate, 48 mtl. Leasingraten à 249,00 €. Nur bei teilnehmenden Volkswagen Partnern.

WÄHLEN SIE DIE ALLRADAUTOS DES JAHRES 2026

Der renommierte **Allrad Award** geht in die nächste Runde.

Entscheiden Sie mit, welche 4x4-Modelle in diesem Jahr ganz vorn landen, und sichern Sie sich die Chance auf tolle Preise

NICHTS IST AUF DEM AUTO-MARKT SO BESTÄNDIG WIE DER WANDEL: Wir erleben einen anhaltenden SUV-Boom. Dem tragen wir Rechnung und weiten unsere Leserwahl für 2026 auf insgesamt sieben Kategorien aus.

Die bisherigen Klassen für Familien- und Elektro-Kraxler weichen einer feineren Unterteilung, um dem Modellwachstum entsprechend gerecht zu werden. Ab sofort treten die Kandidaten in den neuen Rubriken „SUV“, „Große SUV“, „Elektro-SUV“ und „Große Elektro-SUV“ an.

Erfreuliches tut sich auch bei den Pick-ups: Nachdem dieses Segment in den letzten Jahren geschrumpft ist, entdecken nun vor allem chinesische Autobauer die Pritschenwagen für sich – und füllen das Angebot wieder auf.

Die Wahl komplettieren unsere bewährten Konstanten aus dem Vorjahr: die „Klassischen Geländewagen“ und die „Allrad-Busse und -Vans“. Gerade bei Letzteren, die oft als schwere Camper dienen, zeigt sich der wahre Wert eines 4x4-Antriebs – schließlich reicht oft schon ein von Regen durchweichter Campingplatz, um sich

festzufahren. Auch hier gilt die Regel: Steht der Allradantrieb bei einem Modell nur als Option oder bei bestimmten Motoren zur Verfügung, ist das Auto dennoch wählbar.

Um bei dieser enormen Vielfalt für alle Kandidaten absolut faire Chancen zu ermöglichen, sind nun Sie gefragt, liebe Leser! Wählen Sie auf den folgenden fünf Seiten Ihre ganz persönlichen Favoriten aus unseren sieben Kategorien. Als Dankeschön fürs Mitmachen verlosen wir einen Radsatz „OZ Rally Raid“ und zehn Autopflegesets von Sonax. Viel Erfolg!

MITMACHEN LOHNT SICH: DAS KÖNNEN SIE GEWINNEN!



1x Top-Radsatz „OZ Rally Raid“ von OZ

Über den hochwertigen OZ-Radsatz „Rally Raid“ im Wert von bis zu 2500 Euro werden sich nicht nur die Fans kraftstrotzender SUV freuen: Denn dank extrem hoher Belastbarkeitswerte ist das Sportrad im „Dakar-Racing-Design“ ideal für die Individualisierung von Modellen wie den Ford Ranger oder den Jeep Wrangler geeignet.



Die Wandstärke wurde erhöht und das Design so geformt, dass jedes Rad mit bis zu 1200 kg belastet werden kann. OZ bietet die Neuheit in 8 x 17 und 8,5 x 18 Zoll für viele Fahrzeugmodelle mit 5- und 6-Loch-Anbindung in mehreren Farbvarianten an.

SONAX

10x Sonax Autopflegeset

mit glänzenden Innovationen und Problemlösern: Auf Sie warten der „Sonax Xtreme Ceramic Scheibenklar 2 in 1“, der „Sonax Display Reiniger“, der „Sonax Scheibenreiniger Orange+Rosemary“, das „Sonax Felgenbeast“ und die neue „Sonax Felgenbürste Beast Edition“.

Wert: ca. 60 Euro



KATEGORIEN & KANDIDATEN

KLASSISCHE GELÄNDEWAGEN

**BAW
212**



**Ford
Bronco**



**Ineos
Grenadier**



**Jeep Wrangler
Unlimited**



**KGM
Rexton**



**Land Rover
Defender II**



**Mercedes
G-Klasse**



**Toyota
Land Cruiser**



SUV

**Alfa Romeo
Tonale**



**Audi
Q3**



„Dem SUV-Boom tragen wir Rechnung mit Rubriken wie ‚SUV‘, ‚Große SUV‘, ‚Elektro-SUV‘ und ‚Große Elektro-SUV‘.“

Robin Hornig, Chefredakteur

**Audi
Q5**



**BMW
X3**



**BYD Seal
U DM-i**



**Cupra
Terramar**



**Dacia
Bigster**



**Ford
Kuga III**



**GWM
Wey 03**



**Honda
CR-V**



Die Allradautos des Jahres ermitteln wir demokratisch per Mehrheitsvotum in sieben Kategorien. Ihre Stimmen entscheiden über die Sieger! Dazu wählen Sie bitte im Internet unter **www.autobild.de/allrad** **auto2026** Ihre Favoriten.

Bitte je Kategorie nur EINEN Favoriten per Mausklick wählen, senden, fertig!

Teilnehmen kann jeder ab 18 Jahren mit Wohnsitz in Deutschland. Mitarbeiter des Axel-Springer-Konzerns und der an der Aktion beteiligten Partnerunternehmen sind vom Gewinnspiel ausgeschlossen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Eine Auszahlung der Preise in bar ist nicht möglich.

**Teilnahme-
schluss:
12. 4. 2026**

➔ Auf den folgenden Seiten finden Sie weitere Kandidaten zur Leserwahl

**Hyundai
Santa Fe**



**Hyundai
Tucson**



**KGM
Torres**



**Kia
Sportage**



**Lexus
LBX**



**Mazda
CX-5**



**Mitsubishi
Outlander**



**Nissan
Qashqai**



**Renault
Rafale**



**Skoda
Kodiaq**



**Suzuki
Vitara**



**Toyota
C-HR**



**Toyota
Corolla Cross**



**Volvo
XC60**



„Die Vielfalt im SUV-Segment wächst - vom Stadt-SUV zum Luxus-Offroader, vom Verbrenner bis zum vollelektrischen Allradler.“

Robin Hornig, Chefredakteur

GROSSE SUV

**VW
Tayron**



**Audi
SQ7**



**BMW
X5**



**GWM
Wey 05**



**Jeep Grand
Cherokee**



**Range
Rover Sport**



**Mazda
CX-80**



**Volvo
XC90**



ELEKTRO-SUV

**Alpine
A390**



**BMW
iX3**



**BYD
Atto 3 Evo**



**Cupra
Tavascan**



**Ford
Explorer EV**



**Genesis
GV60**



**Hyundai
Ioniq 5**



**Kia
EV6**



**Leapmotor
C10**



**Mazda
CX-6e**



**Mercedes
GLC**



**Mini
Countryman**



**Opel Grandland
Electric AWD**



**Peugeot
E-3008**



**Peugeot
E-5008**



**Skoda
Elroq**



Die Allradautos des Jahres ermitteln wir demokratisch per Mehrheitsvotum in sieben Kategorien.

Ihre Stimmen entscheiden über die Sieger! Dazu wählen Sie bitte im Internet unter **www.autobild.de/allrad auto2026** Ihre Favoriten.

Bitte je Kategorie nur EINEN Favoriten per Mausklick wählen, senden, fertig!

Teilnehmen kann jeder ab 18 Jahren mit Wohnsitz in Deutschland. Mitarbeiter des Axel-Springer-Konzerns und der an der Aktion beteiligten Partnerunternehmen sind vom Gewinnspiel ausgeschlossen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Eine Auszahlung der Preise in bar ist nicht möglich.

**Teilnahme-
schluss:
12. 4. 2026**

**Skoda
Enyaq**



**Smart
#5**



**Suzuki
e Vitara**



**Togg
T10X**



**Toyota
C-HR+**



**Volvo
EX60**



**VW
ID.5 GTX**



**Xpeng
G6**



GROSSE ELEKTRO-SUV

**Zeekr
7X**



**Audi Q6
e-tron**



**BMW
iX**



**BYD
Sealion 7**



**DS
N°8**



**Hyundai
Ioniq 9**



**Kia EV9 GT
AWD**



**Nio
EL8**



**Polestar
4**



**Porsche Cayenne
Electric**



**Volvo
EX90**



**Xpeng
G9**



PICK-UPS

**DFM
Rich 9**



**Ford
Ranger**



**Foton
4**



**Isuzu
D-Max**



**KGM Musso
Grand**



**Maxus
eTerron 9**



**Toyota
Hilux**



**VW
Amarok**



ALLRAD-BUSSE UND -VANS

**Ford
Nugget**



**Mercedes
V-Klasse**



„Gerade bei Vans und Bussen, die oft als schwere Camper unterwegs sind, zeigt sich der wahre Wert eines Allradantriebs.“

Robin Hornig, Chefredakteur

**Mercedes
Vito**



**VW Grand
California**



**VW ID. Buzz
GTX**



**VW
T7**



DAS WAREN DIE BESTEN ALLRADAUTOS 2025

Redaktionspreis
Allrad-Klassiker
Jeep CJ-2A

Klassische
Geländewagen
Platz 1 gesamt
**Mercedes
G-Klasse**
Platz 1 Importeur
**Toyota Land
Cruiser**

Familien-SUV
Platz 1 gesamt
und Importeur
**Skoda Kodiaq
4x4**

Allrad-Busse und
-Vans
Platz 1 gesamt
**Mercedes
Marco Polo
4Matic**

Redaktionspreis
Preis/Leistung
Subaru Forester

Redaktionspreis
Alltagsnutzen
Mazda CX-80

Pick-ups
Platz 1 gesamt
**Ford Ranger/
Raptor**
Platz 1 Importeur
Toyota Hilux

Elektro-SUV
Platz 1 gesamt
**Porsche Macan
Turbo (XAB)**
Platz 1 Importeur
Skoda Enyaq

Der Weg für Offroader endet nicht dort, wo der Asphalt aufhört. Wir suchen das **beste Profil** für Straße, Staub und Schotter

SUV MIT ALLRADANTRIEB dominieren weiterhin die Neuzulassungsstatistiken. Die hochbeinigen Fahrzeuge erfreuen sich einer ungebrochenen Beliebtheit. Wer mit diesen Alleskönnern jedoch nicht nur auf Asphalt, sondern auch abseits befestigter Wege unterwegs ist, stellt besondere Ansprüche an die Bereifung. Gefordert ist dann mehr als bei einem Sommerreifen für Pkw.

Einerseits müssen die Profile im

Verkehrsalltag etwa für Grip, kurze Bremswege und niedrigen Rollwiderstand sorgen. Andererseits ist zuverlässige Traktion auf Schotter, Sand oder nassem Gras gefragt.

In diesem Allrad-Sommerreifentest rückt die populäre Dimension 255/45 R 19 in den Fokus. Diese Größe rollt als Standard ab Werk auf vielen beliebten SUV-Bestsellern vom Band. Dazu zählen Modelle wie VW Tiguan, Audi Q3 und Seat Tarraco. Auch bei Elektro-SUV ist diese Reifendimension etabliert, etwa als Erstausrüstung für den Tesla Model Y oder den Volvo XC40.

Um den besten Reifen für diese Fahrzeugpalette zu finden, müssen sich neun Profile von etablierten Herstellern einem gnadenlosen Härtestest unterziehen. Denn ne-

GETESTETE
REIFENGROSSE:
255/45 R 19

TRAKTION AUF JEDEM

ben den üblichen Testdisziplinen bei Nässe und auf trockener Piste geht es für die Kandidaten auf einen anspruchsvollen Offroad-Parcours zum Handling. Darüber hinaus ermitteln wir, wie viel Zugkraft die Gummis aufbauen, wenn der Untergrund rutschig wird.

Welcher Reifen auf der Straße glänzt und auch im Gelände die Kurve bekommt, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

VON DER STRASSE INS RUPPIGE GELÄNDE SO HABEN WIR FÜR SIE GETESTET

Alle Einzeldisziplinen auf nasser und trockener Fahrbahn haben wir auf dem Goodyear-Testgelände in Mireval (Südfrankreich) durchgeführt. Das Offroad-Handling haben wir auf der Rallyestrecke von Drive Control im nahe gelegenen Monteils geprüft.

Neun Kandidaten, ein zusätzliches Testkapitel: Die Offroad-Disziplinen sind für SUV-Reifen im AUTO BILD-Allrad-Test obligatorisch

TERRAIN



DIE TESTS IM GELÄNDE

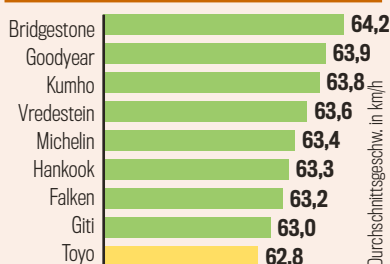
Abseits befestigter Straßen geht es hart zur Sache. Auf dem Handlingkurs mit losem Schotter setzt sich der Bridgestone mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,2 km/h und bester Fahrdynamik an die Spitze, dicht gefolgt von Goodyear und Kumho. Geht es um pure

Traktion, zeigt der Hankook seine Krallen: Er deklassiert seine Konkurrenten auf nassem Gras und Kies deutlich. Auf Sand wühlt sich der Reifen von Falken am effektivsten durch, gefolgt vom Goodyear. Insgesamt beweisen die Hersteller eindrucksvoll, dass selbst SUV-Rei-

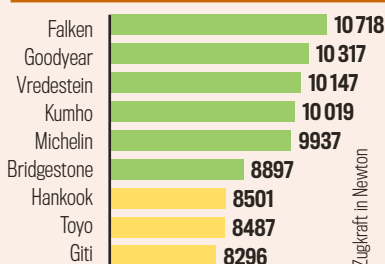
fen in sportlicher 19-Zoll-Dimension auch abseits des Asphalts erstaunlich viel Vortrieb aufbauen können. Am Ende der Geländewertung liegen die Kandidaten von Bridgestone, Goodyear, Hankook und Kumho in Führung, mit Toyo und Giti bleibt man besser auf befestigter Piste.

▲ Der Schotter-Rundkurs der Rallye-Fahrschule Drive Control im südfranzösischen Monteils bietet beste Bedingungen für die stau-bige Handling-Beurteilung

HANDLING SCHOTTER



TRAKTION SAND



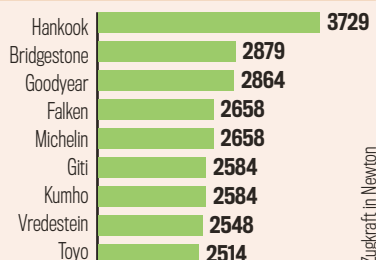
Den Test unterstützten

Bridgestone, Falken, Giti, Goodyear, Hankook, Kumho, Michelin, Toyo und Vredestein.

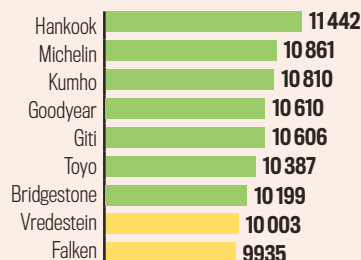
Unsere Standards

zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter go2.as/unabhaengigkeit.

TRAKTION GRAS



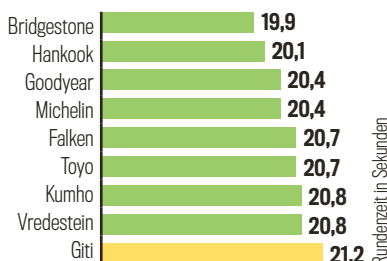
TRAKTION KIES



Der Bridgestone zeigt das dynamischste Fahrverhalten aller Kandidaten auf der Schotterpiste

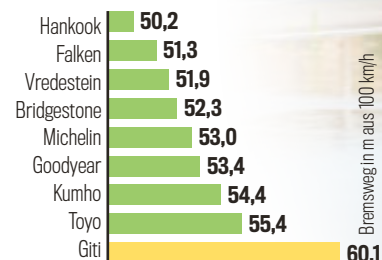
DIE TESTS BEI NÄSSE

KREISBAHN



Auf nasser Fahrbahn dominiert Hankooks brandneuer Ventus evo und sichert sich sowohl beim Handling mit 89,1 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit als auch

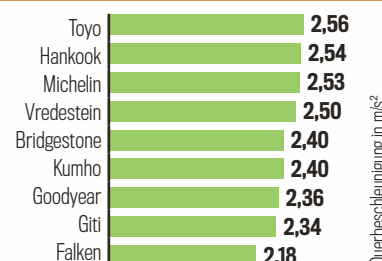
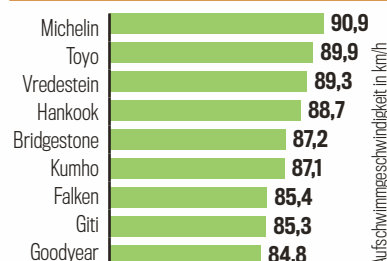
BREMSEN



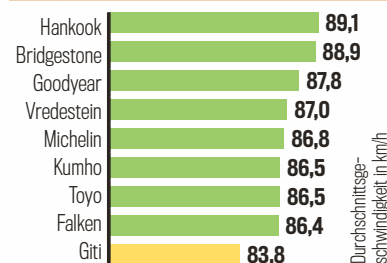
beim Bremsen aus Tempo 100 mit starken 50,2 Metern die Spitzenpositionen. Falken und Vredestein überzeugen mit kurzen Bremswegen, Bridgestone und Goodyear mit

Beim Nassbremsen ist der Hankook das Maß der Dinge - der Giti schwächelt hingegen deutlich

AQUAPLANING & KURVEN-AQUAPLANING



HANDLING



guter Dynamik und sicherer Seitenführung beim Handling. Der Giti kommt dagegen bei Nässe frühzeitig ins Rutschen, auch bei Aquaplaning bietet er nur geringe Reserven.

Alle Reifentests

der letzten Jahre sind gratis unter www.autobild.de/reifentests abrufbar.

Außerdem gibt's hier noch viele weitere Tipps zum Thema Reifenkauf, Lagerung und Umrüstung.

FOTO: TOM SALT

Die größten Reserven beim Aquaplaning zeigt der Michelin mit 90,9 km/h Aufschwimmgeschwindigkeit

DIE TESTS AUF TROCKENER PISTE

Beim Trockenbremsen glänzt der Falken mit den kürzesten Distanzen aller Kandidaten

Auf trockener Piste zählen vor allem die Fahrdynamik, Lenkpräzision und Seitenführung. Bridgestone absolviert den Handlingkurs am schnellsten (106,6 km/h) und glänzt mit bester Fahrdynamik, der Toyo folgt auf der Position zwei. Mit verzögertem Lenkansprechen und schwacher Seitenführung fällt der Falken auf den letzten Platz zurück. Beim Bremsen kommt er dagegen nach exzellenten 32,51 Metern als Erster zum Stehen, hauchdünn gefolgt von Hankook (32,83 Meter) und Goodyear (32,9 Meter). Toyo und Giti liefern zwar die längsten Bremswege, bleiben aber im immer noch guten Rahmen.

SOMMERREIFEN DER DIMENSION 255/45 R 19

Die Bewertung erfolgt nach Schulnoten von 1 („sehr gut“) bis 6 („ungenügend“). Die Prozentzahlen hinter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Die Kapitelnoten der Geländewertung gehen mit 20, die Nass- und Trockenwertung mit jeweils 40 Prozent in die Gesamtwertung ein. Die Kandidaten sind in der Reihenfolge ihrer Qualitäten angeordnet.

Gewichtungen in %

Gelände	Traktion Gras	20
	Traktion Kies	20
	Traktion Sand	20
	Handling Schotter*	40
	Kapitelnote	100
Nass	Aquaplaning*	20
	Kurven-Aquaplaning	10
	Handling*	30
	Kreisbahn	10
	Bremsen*	30
	Kapitelnote	100
Trocken	Handling*	30
	Bremsen*	30
	Abrollkomfort	10
	Vorbeifahrgeräusch	15
	Rollwiderstand	15
	Kapitelnote	100
Urteil		
Platzierung		
Gesamtnote		

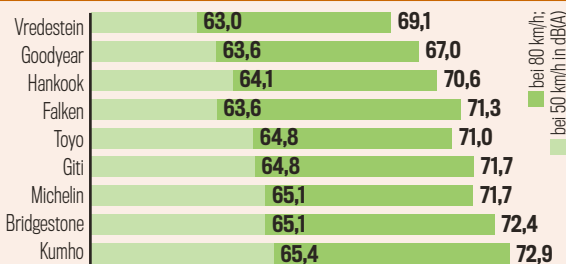
Schnelllauf bestanden

* sicherheitsrelevante Disziplin

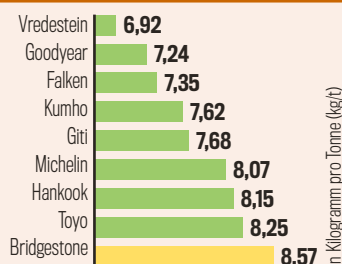
** Einstufung nach EU-Reifenkennzeichnungspflicht für Rollwiderstand/Nasshaftung/Vorbeifahrgeräusch

Einzelnoten ab 3 und Kapitelnoten ab 2- erlauben kein „vorbildlich“ mehr. Einzelnoten in sicherheitsrelevanten Testdisziplinen und Kapitelnoten ab 3+ führen zu Abwertungen. Bei Notengleichstand sind die Kandidaten in alphabetischer Reihenfolge sortiert.

VORBEIFAHRRGERÄUSCH

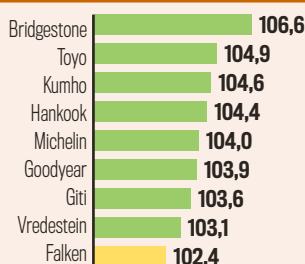


ROLLWIDERSTAND

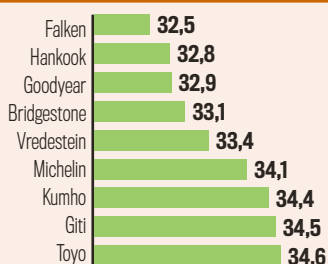


▼ Auf dem Handling-Parcours liegt der Bridgestone mit überzeugender Fahrdynamik in Führung

HANDLING



BREMSEN





◀ Für die Reifentester Dierk Möller (links) und Martin Westerhoff ist der Off-road-Kurs eine staubige Sache

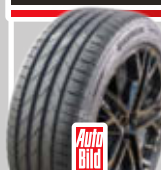
FAZIT

DIERK MÖLLER, MARTIN WESTERHOFF

Der beste Reifen für moderne SUV mit Allradantrieb muss ein waschechter Alleskönner sein. Hankook meistert diesen enorm anspruchsvollen Spagat mit dem neuen Ventus evo am überzeugendsten und sichert sich den verdienten Testsieg. Aber auch Bridgestone Potenza Sport Evo, Vredestein Ultrac Pro und Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 liefern „vorbildliche“ Leistungen

auf allen Test-Untergründen. Hankook und Vredestein sind dabei mit jeweils 720 Euro pro Satz preislich besonders attraktiv. Auch wer sein Fahrzeug öfter abseits befestigter Straßen bewegt, findet in unserem Testfeld talentierte Wegbegleiter. Welcher Reifen am Ende zum persönlichen Favoriten wird, entscheidet vor allem aber das eigene Nutzungsprofil.

VORBILDLICH

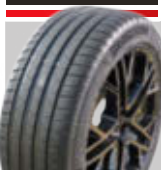


TESTSIEGER

HANKOOK
Ventus evo

104 Y**
C/A/B 71***
ca. 720 Euro/
Satz

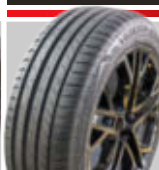
VORBILDLICH



BRIDGESTONE
Potenza Sport
Evo

104 Y**
C/A/B 72***
ca. 930 Euro/
Satz

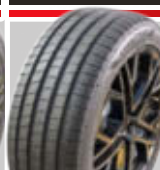
VORBILDLICH



VREDESTEIN
Ultrac Pro

104 Y**
C/A/B 72***
ca. 720 Euro/
Satz

VORBILDLICH



GOODYEAR
Eagle F1
Asymmetric 6

104 Y**
B/A/A 70***
ca. 880 Euro/
Satz



MICHELIN
Pilot Sport 4
SUV

100 V**
D/A/B 72***
ca. 870 Euro/
Satz



KUMHO
Ecsta Sport
PS72

104 Y**
C/A/B 73***
ca. 610 Euro/
Satz



TOYO
Proxes Sport 2

104 Y**
C/A/B 71***
ca. 680 Euro/
Satz



FALKEN
Azenis FK520

104 Y**
C/A/A 70***
ca. 670 Euro/
Satz



GITI
GitiSport S2+

104 Y**
B/A/B 72***
ca. 720 Euro/
Satz

1	2+	2	2+	2	2	2	2	2
1	2-	3+	2	2+	2+	2-	3+	2
3+	2-	2+	2+	2+	2+	3+	1-	3+
2	1-	2+	2+	2	2+	3+	2-	2-
2+	2+	2	2+	2	2+	2-	2	2-
2+	2	2+	2-	1-	2	1-	2-	2-
2+	2	2+	2	2+	2	2+	2-	2
1-	1-	2	2+	2	2-	2-	2-	3
2+	2+	2-	2	2	2-	2-	2-	3+
1-	2+	2+	2	2	2-	2-	2+	3-
1-	2+	2+	2	2+	2-	2	2	3+
2+	1-	2-	2	2	2+	2+	3+	2
1-	1-	2+	1-	2	2	2	1-	2
2+	2	2-	2	2+	2	2+	2	3+
2+	2-	1-	2+	2	2-	2	2+	2
2-	3+	1-	2+	2-	2	2-	2+	2
2+	2+	2+	2+	2	2	2	2	2

vorbildlich	vorbildlich	vorbildlich	vorbildlich	gut	gut	gut	befriedigend	befriedigend
1. Platz	2. Platz	2. Platz	4. Platz	5. Platz	6. Platz	6. Platz	8. Platz	9. Platz
1,2	1,3	1,3	1,4	1,8	2,1	2,1	2,5	2,7
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Stärken
Testsieger mit besten Nässeeigenschaften, kurze Bremswege, dynamisches Handling, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
Schwäche
Eingeschränkte Traktion auf Sand

Stärken
Dynamiker mit direktem Lenkansprechen und agilem Fahrverhalten auf allen Untergründen, kurze Bremswege
Schwächen
Teuerster Kandidat, leicht erhöhter Rollwiderstand

Stärken
Allrounder mit ausgewogenen und sicheren Fahreigenschaften, niedrigster Rollwiderstand, fairer Preis
Schwäche
Eingeschränkte Traktion auf Kies

Stärken
Schotterspezialist mit hohen Sicherheitsreserven auf allen Testuntergründen, kurze Trockenbremswege, niedriger Rollwiderstand
Schwäche
Etwas schwächer im Aquaplaning

Stärken
Nässespezialist mit großen Reserven bei Aquaplaning, gute Traktion auf Kies, angenehmer Abrollkomfort
Schwächen
Eingeschränkte Traglast, bis 240 km/h zugelassen (V)

Stärken
Überzeugend starker Auftritt im Gelände, dynamisches Fahrverhalten auf trockener Piste, günstiger Reifen im Test
Schwäche
Etwas schwächer bei Nässe

Stärken
Gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, dynamisches Fahrverhalten auf trockener Piste, guter Komfort
Schwächen
Schwächen bei Handling Schotter und Sandtraktion

Stärken
Brems-Ass mit kurzen Bremswegen auf nassem und trockenem Asphalt, beste Traktion auf Sand, niedriger Rollwiderstand
Schwächen
Schwache Traktion auf Kies

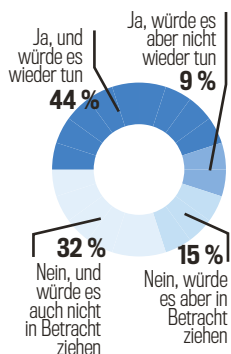
Stärken
Trockenspezialist mit anständiger Traktion auf Gras und Kies
Schwächen
Eingeschränktes Gripniveau mit verlängerten Bremswegen bei Nässe, schwächer auf Sand

FOTO: TOM SALT



DIE BESTEN ONLINE-SHOPS FÜR AUTO UND MOTORRAD 2026

Zum fünften Mal küren AUTO BILD und Statista die **Top-Online-Shops** im Bereich Auto und Motorrad. Wo Sie gut einkaufen können, erfahren Sie hier



HABEN SIE AUTOTEILE ONLINE GEKAUFT?

Anteil der Verbraucher, die 2024 in Deutschland Autoteile im Internet gekauft haben oder es in Betracht ziehen (Quelle: Roland Berger)

DER HANDELSVERBAND Deutschland schätzt, dass die Deutschen 2025 rund 92 Milliarden Euro ausgegeben haben, um Waren im Internet zu kaufen – ein deutliches Plus im Vergleich zum Vorjahr. Warum, ist klar: Online-Shopping ist bequemer und häufig auch günstiger als der Gang ins Geschäft. Dazu kommen flexible Einkaufszeiten ohne Gedränge und Warteschlangen. Das gilt selbstverständlich auch für die Suche nach und den Kauf von Produkten aus der Automobil- und Motorradsparte.

Doch welcher Online-Shop für Auto und Motorrad ist vertrauenswürdig, wo sind die Angebote übersichtlich? Und bei welchem Händler können Sie unkompliziert auf Rechnung zahlen? Diesen Fragen ist AUTO BILD gemeinsam mit den Experten des unabhängigen Marktforschungsinstituts Statista zum fünften Mal in einer umfas-

senden Verbraucherstudie nachgegangen. Das Ergebnis: die besten Online-Shops für Auto und Motorrad 2026.

Neben der Bewertung der technischen Qualität und der Benutzerfreundlichkeit der Webseiten haben wir die unterschiedlichen Bezahlungsmöglichkeiten aufgelistet. So können Sie schnell und einfach Ihren Online-Händler des Vertrauens finden.

WELCHE SHOPS WURDEN UNTERSUCHT?

Über 7000 Online-Shops hat Statista unter die Lupe genommen. Für die Detailuntersuchung wurden folgende Shops ausgewählt:

➤ Shops, die bereits letztes Jahr erfolgreich in der Analyse abgeschnitten haben, wurden erneut geprüft.

➤ Shops der Kategorie Auto oder Motorrad aus vergangenen eCommerce-Projekten.

➤ Shops, die im Rahmen einer umfangreichen Onlinerecherche identifiziert und den Kategorien Auto oder Motorrad zugeordnet werden konnten.

➤ Und Shops, die sich proaktiv zur Auswertung über autobild.de angemeldet haben.

Aussortiert wurden Marketplace-Anbieter wie eBay oder Rakuten, Shops nur für Firmenkunden sowie Shops mit rein fremdsprachigem Auftritt. Ebenso gestrichen wurden Shops, die ausschließlich digitale Güter anbieten oder sich auf Abos und Verträge konzentrieren.

WAS WURDE UNTERSUCHT?

Insgesamt 80 Merkmale haben die Experten von Statista in der Detailuntersuchung geprüft. Dazu zählten subjektive Attribute wie die Einschätzung der Optik und der Übersichtlichkeit, die über 4000 Teilnehmer einer Online-Panel-

TOP SHOPS AUTOMOBIL

URL	Technische Qualität	Benutzerfreundlichkeit	Kreditkarte	PayPal	Lastschrift	Rechnung
adac-shop.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	0
aet-autoteile.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	1	1
anhaenger-ersatzteile24.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	0
ars24.com	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
ato24.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
atp-autoteile.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	0	1
atu.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	0
autobatterienbilliger.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
autodoc.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	1
autoersatzteile.de	Hoch	Exzellente	1	1	0	1
autoplus360.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
autoteile-immmler.com	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
autoteile-werkzeuge.de	Hoch	Sehr hoch	0	1	0	1
autoteile24.de	Exzellente	Hoch	1	1	1	1
autoteiledirekt.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
autoteiletrend.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
avp-shop.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
aze-tuning.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
bandel-online.de	Exzellente	Exzellente	1	1	1	1
batterie24.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	0	1
baum-bmwshop24.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	0
bestofwheels.de	Exzellente	Hoch	1	1	0	1
blauertacho4u.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
bus-ok.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	0	0
caraudio24.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
carfeature.de	Hoch	Exzellente	1	1	1	1
cfc.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
cr-tuning.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	1
dein-sportauspuff.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	0
der-ersatzteile-profi.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
dm-autoteile.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
elebest.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
felgenoutlet.de	Exzellente	Hoch	1	1	1	1
felgenshop.de	Exzellente	Hoch	1	1	1	1
fk-shop.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	0
fms-onlineshop.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
foliencenter24.com	Exzellente	Exzellente	1	1	0	1
folienoutlet.com	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
fox-sportauspuff.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	1	1
goodwheel.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
gutschild.de	Hoch	Hoch	1	1	1	1
hartmann-parts.com	Hoch	Hoch	1	1	0	1
k-electronic-shop.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
kabel-schmidt.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
karl.de	Hoch	Exzellente	1	1	1	0
kfzparts24.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	0	1
kfzteile.com	Exzellente	Hoch	1	1	1	0
kfzteile24.de	Exzellente	Hoch	1	1	1	1
koberger-hamburg.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
kohl-shop.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	1	1
kunzmann.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	0	1
leebmann24.com	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	1
liontuning-carparts.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	0	1
lott.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	1
mks-autoteile.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
moto100.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	1	1
motointegrator.de	Exzellente	Hoch	1	1	1	1
motor-oel-guenstig.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
myparto.com	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
oeldepot24.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
oponeo.de	Hoch	Hoch	1	1	1	1
or24.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	0
pkwteile.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
rameder.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	0	1
reifen-felgen.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
reifen-richtig-billig.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
reifen.com	Exzellente	Exzellente	1	1	1	1
reifen24.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
reifendirekt.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
reifenleader.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	1
reifenversand.com	Hoch	Exzellente	1	1	0	1
retromotion.com	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
rieger-tuning.biz	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
rsu.de	Exzellente	Hoch	0	1	1	1

* 0 = nein; 1 = ja

URL	Technische Qualität	Benutzerfreundlichkeit	Kreditkarte	PayPal	Lastschrift	Rechnung
scheibenwischer.com	Hoch	Exzellente	1	1	0	1
shop.ahw-shop.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	0
shop.einfacheauto.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	1
shop.kfzteile-zentrum.de	Hoch	Hoch	1	1	1	1
shop.mercedes-benz.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	0
sportauspuff-billiger.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
sportauspuff-store.de	Hoch	Hoch	1	1	1	1
teilando.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
tiptopcarbon.de	Exzellente	Exzellente	1	1	0	1
tirendo.de	Sehr hoch	Hoch	1	1	1	1
toms-car-hifi.de	Hoch	Exzellente	1	1	1	1
topersatzteile.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	0	1
travall.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	0	0
truckstyler-shop.de	Exzellente	Exzellente	1	1	1	1
tuning-fanatics.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
tuning-parts24.de	Hoch	Exzellente	1	1	1	1
unitrailer.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	0	0
usedparts.mercedes-benz.de	Exzellente	Hoch	1	1	0	0
volkswagen-classic-parts.com	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	0
wagner-autoteile.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	0	1
wallbox24.de	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
walser-shop.com	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	1
waschguru.de	Exzellente	Hoch	1	1	1	1
werksraeder24.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	0	1
wheelscompany.com	Exzellente	Hoch	0	1	1	1
ws-autoteile.com	Hoch	Sehr hoch	1	1	1	1

TOP SHOPS MOTORRAD

URL	Technische Qualität	Benutzerfreundlichkeit	Kreditkarte	PayPal	Lastschrift	Rechnung
24helmets.de	Exzellente	Exzellente	1	1	1	1
akf-shop.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
hepco-becker.de	Sehr hoch	Sehr hoch	1	1	1	1
louis.de	Exzellente	Exzellente	1	1	0	1
maciag-offroad.de	Exzellente	Sehr hoch	1	1	1	1
motoin.de	Sehr hoch	Exzellente	1	1	1	1
rolektro.de	Exzellente	Exzellente	1	1	0	1
sw-motech.com	Exzellente	Exzellente	1	1	1	1

befragung bewerteten. Durchschnittlich wurde so jede Startseite über 16-mal beurteilt.

Hinzu kamen objektive Eigenschaften wie die Angabe der Lieferdauer und die Übersicht der Zahlungsmöglichkeiten, die 22 unabhängige Tester kontrollierten. Insgesamt prüften sie dabei über 16 000 einzelne Datenpunkte. Mehr als 150 Stunden investierten die Analysten in Recherche und Detailuntersuchungen.

DIE TOP SHOPS 2026

Im Ergebnis präsentieren wir Ihnen die besten Online-Shops aus den Bereichen Automobil und Motorrad. Weitere Details zur Studie und Untersuchungsmethodik von Statista finden Sie im Internet unter www.autobild.de/topshop. ➔



ZAHLEN UND FAKTEN

DAS MACHT STATISTA

Statista R (rankings.statista.com) ist weltweit führend bei der Erstellung von Unternehmens-, Marken- und Produkt-rankings sowie Toplisten, die auf umfassender Marktforschung und Datenanalyse basieren. Statista R ist Teil von Statista. Die führende Online-Plattform für Markt- und Unternehmensdaten umfasst Statistiken, Reports und Fakten zu über 80 000 Themen aus 22 500 Quellen in 170 Branchen. Weitere Infos finden Sie auf statista.com.

Auto Bild Club

DAS VORTEILSPORTAL EXKLUSIV FÜR AUTO BILD-ABONNENTEN

**! Das Vor-
teils-
portal steht
für hoch-
wertige,
ausgewähl-
te Mehr-
werte und einen
persön-
lichen
Draht zur
Redaktion**

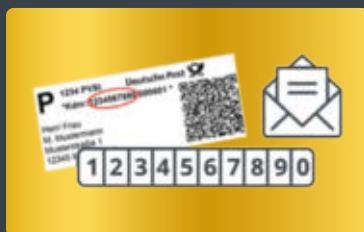
WAS IST DER AUTO BILD CLUB?

Das Vorteilsportal steht für hochwertige, ausgewählte Mehrwerte und einen persönlichen Draht zur Redaktion. Als AUTO BILD CLUB-Mitglied können Sie regelmäßig Fragen zu aktuellen Themen stellen und sich diese im **VIP-Talk** von der Chefredaktion beantworten lassen. Sie treffen unsere Experten bei einem **Redaktionsbesuch** und können zu Ihrer persönlichen

Blattkritik ausholen. Außerdem erhalten Sie einen exklusiven Wissensvorsprung durch den Zugriff auf die **ePaper**. Lesen Sie die aktuellen ePaper von AUTO BILD, und erhalten Sie als AUTO BILD-Abonnent Zugriff auf alle ePaper der AUTO BILD-Familie. Neben der großen Auswahl an informativen Formaten gibt es auch jede Menge Unterhaltung, zum

Beispiel mit unserem **Rätselangebot**. Außerdem warten regelmäßig attraktive **Gewinnspiele, Events** und **Rabatte** auf Sie. Mit dem AUTO BILD-Abo bekommen Sie vollen Zugriff auf das Vorteilsportal AUTO BILD CLUB, die ePaper von AUTO BILD, AUTO BILD KLASSIK, AUTO BILD REISEMOBIL, AUTO BILD SPORTSCARS und die gedruckte AUTO BILD.

SO KOMMEN SIE IN DEN AUTO BILD CLUB:



1. GANZ EINFACH REGISTRIEREN

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



2. IHRE KUNDENNUMMER BEREITLEGEN

Geben Sie bei der erstmaligen Nutzung des ePapers oder eines Service im Portal Ihre zehnstellige Kundennummer an. Als Print-Abonnent finden Sie diese auf



3. ALLE CLUB-VORTEILE NUTZEN

Für die Dauer Ihres AUTO BILD-Abos können Sie alle Vorteile nutzen. Viel Spaß! Einfach kostenlos mit Ihrer Abonummer unter **autobild.de/club**

dem Cover des Magazins. Einfach kostenlos mit Ihrer Abonummer unter **autobild.de/club** registrieren.



registrieren. Oder diesen QR-Code scannen.

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



GEWINNSPIEL



Bei CleanCar ist
Ihr Auto in den
besten Händen:
Der Premium-
Anbieter betreibt
28 Power-
Wasch-Center

Ein Jahr kostenlos Auto waschen



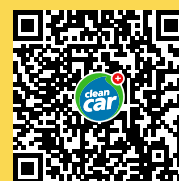
Exklusiv im **AUTO BILD CLUB** verlosen wir zehn Autowasch-Flatrates für ein Jahr von CleanCar

WEG MIT DEM DRECK!
Ein sauberes und gepflegtes Auto sieht nicht nur gut aus, sondern trägt auch entscheidend zum Wert-erhalt bei. Dabei ist die regelmäßige Fahrzeugwäsche in einer professionellen Autowaschanlage die Basis. CleanCar verlost mit AUTO BILD exklusiv unter allen Abonnenten zehnmal eine Premium-Platin-Flatrate für 12 Monate im Wert von je 384 Euro.

Und das verspricht CleanCar mit der einjährigen Flatrate: Die CleanCar AG betreibt 28 Power-Wasch-Center, ist führend in der Fahrzeugpflege und setzt mit der Einführung der Flatrates in der CleanCar-App neue Maßstäbe. Ziel ist eine transparente, kosteneffiziente und komfortable Lösung für Privatkunden, um Fahrzeuge regelmäßig in Top-Zustand zu halten. Nutzer können mit der Premium-Platin-Flatrate so oft

waschen wie gewünscht. Die neue CleanCar-App dient als zentrale Plattform zum Buchen und Verwalten. Wichtig: Jede Flatrate ist fahrzeuggebunden und gilt ausschließlich für dieses Fahrzeug.

Die Aktion von CleanCar läuft noch bis zum 10. Mai. Nehmen Sie unter autobild.de/cleancar teil, beantworten die Gewinnspielfrage und sichern sich Ihre Chance auf die Autowasch-Flatrate für ein ganzes Jahr. Viel Glück!



Mit diesem QR-Code geht es direkt zur neuen CleanCar-App



Das Fahrzeugpflege-System von CleanCar aus Vorwäsche, synthetischen Lappen und hoch effizienter Autowasch-Technik säubert und verwöhnt Fahrzeuge effektiv und nachhaltig

Gebraucht kriegt der 2er locker die Kurve. Die Anzahl seiner typischen Problemzonen ist überschaubar, das Handling stets brav



 **GEBRAUCHT**

MINIMIERTES RISIKO

Bereits 2015 vorgestellt, zeigt der **Mazda 2** gebraucht, was in ihm steckt. Der japanische Kleinwagen geht technisch und optisch eigene Wege, ernste Probleme sind ihm fremd

O **HNE STRESS MOBIL ZU SEIN**, ist seit Jahrzehnten eine Spezialität der Japaner. Der Mazda 2 wahrt diese Tradition des gut gemachten Kleinwagens und will in seiner dritten Generation (DJ1) bereits seit 2015 als charmant designte Alternative zu VW Polo, Ford Fiesta und Opel Corsa punkten. Bei seinem Debüt setzte Mazda nicht auf das weitverbreitete radikale Downsizing mit Turboaufladung, sondern auf traditionelle Werte



Eleganz und Zuverlässigkeit sind beim Mazda 2 DJ1 (ab 2015) kein Widerspruch.

Lars Jakumeit, freier Autor

wie hoch verdichtete Saugmotoren, relativ geringes Gewicht und klassische Wandlerautomaten. Das wirkt in der kleinen Klasse ungewöhnlich konservativ, kann sich bei der Haltbarkeit langfristig aber rechnen.

DAS IST ER

Mit 4,07 Meter Länge bleibt der Mazda 2 eindeutig im traditionellen B-Segment. Optisch setzt er auf Markenzugehörigkeit. Sein feines Kodo-Design zeigt, dass es auch

im Kleinformat erstaunlich gut funktioniert. Eine fein modellierte Motorhaube, schmal geschnittene Scheinwerfer nebst voluminöser Grillmaske und eine nach hinten ansteigende Seitenlinie sind markante Designelemente, die auch nach gut zehn Modelljahren und zwei Facelifts noch immer ansehnlich sind. Spätestens in höheren Ausstattungslinien sowie mit LED-Licht und 16-Zoll-Rädern wirkt das Konzept wertig und erwachsen.

Technisch basiert der 2er auf Mazdas hauseigener Skyactiv-Architektur mit Leichtbau, hochfesten Stählen und einer für diese Klasse beachtlichen Steifigkeit des Rohbaus. Das Fahrwerk ist dagegen betont konservativ und wartungsarm konstruiert. Vorn arbeitet eine MacPherson-Achse und hinten eine Verbundlenkerachse.

Überraschender ist der Innenraum: Das Cockpit ist fahrerorientiert, mit mittig aufgesetztem Zentraldisplay (ohne Touch!) sowie Drehdrück-Controller auf dem Mitteltunnel und klassischer Klimasteuerung. Materialqualität und Haptik liegen klar über dem Klassendurchschnitt, auch bei der Verarbeitung haben sich die Japaner merklich Mühe gegeben, sodass gewöhnlich kaum etwas klappert oder unerwartet knistert. Weich geschäumte Oberflächen dominieren den oberen Bereich, sauber rastende Schalter erinnern an deutlich teurere Premium-Produkte. Erste Alterungserscheinungen muss man bei unserem wenig gefahrenen Testwagen nach knapp

STECKBRIEF



Mazda 2 Skyactiv-G 90 Aut. Homura

Baujahr

2021

Laufleistung

17 359 km

Preis

14 680 Euro

Unser Testwagen von Dat Autohaus kostete neu 22 000 Euro. Viereinhalb Jahre später hat er erst gut ein Drittel des Neupreises eingebüßt, was an hoher Nachfrage und geringer Laufleistung liegt.



In der ersten Reihe ist der Eindruck erfreulich erwachsen. Sitze mit etwas kurzer Beinauflage, Mut zu mehr als nur grau in grau

einer halben Dekade tatsächlich mit der Lupe suchen.

Mit dem Platzangebot kann man vorn selbst bei 1,90 Meter Körpergröße noch recht gut leben, hinten ist der Zuschnitt klassentypisch deutlich knapper. Der Kofferraum fasst bei aufgestellter Fondbanklehne lediglich 280 Liter. Bei umgeklappter Rückbank sind es immerhin 950 Liter, was auch sperrigere Güter gut transportierbar macht.

DAS HAT ER

Prime-Line, Centre-Line, Exclusive-Line und Sports-Line ordnen grob die Ausstattungsvarianten, dazu gab es über die Modelljahre immer wieder interessant konfigurierte Sondermodelle wie Kizoku, Homura, Edition 100 und 100th Anniversary. Bereits ab der mittleren Ausstattungslinie bietet der Mazda 2 eine für das Segment beachtliche Komfort- und Sicherheitsausstattung, wobei er ab >>



Geschmackvoll eingerichtet, beweist der Mazda 2, dass auch in der kleinen Klasse Qualität und Charme möglich sind

FOTO: CHRISTOPH BÖRNES

DIE TYPISCHEN MÄNGEL



1 Funk

Der Schlüssel wird im Alltag nicht immer zuverlässig erkannt.

2 Batterie

Unterspannung zeigt sich meist früh durch Ausfall des Start-Stopp-Systems. Viel Kurzstrecke begünstigt dieses Problem deutlich.

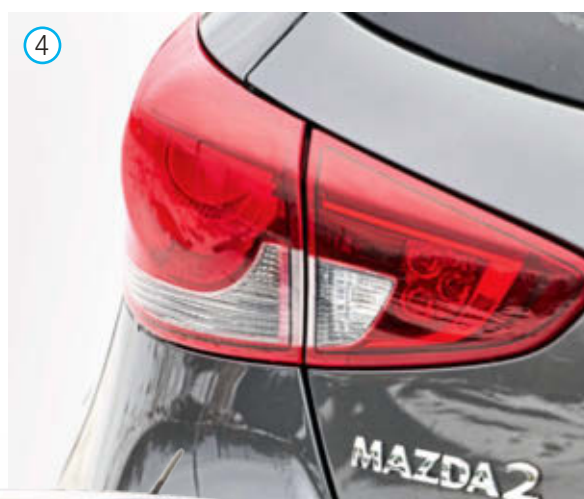


3 Lack

Die Qualität der Lackierung ist bestenfalls durchschnittlich robust.

4 Licht

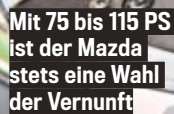
Die Rückleuchten sind häufiger von innen feucht oder fallen komplett aus.



Im AUTO BILD TÜV-Report wurde der 2er gerade Klassensieger



Innen überzeugt die Verarbeitung mit wenig Knarzgeräuschen und hoher Oberflächenstandfestigkeit, selbst bei höheren Laufleistungen.



Und ab dem ersten Facelift in 2020 gibt es eine Mildhybrid-Variante mit Bremsenergie-Rückgewinnung, Riemenstarter-Genera-

Der 75-PS-Basismotor taugt gerade eben als Mittel zum Alltagszweck, wirkt jedoch spätestens bei voller Beladung aufgrund des mäßigen Drehmoments schnell angestrengt. Harmonischer fährt sich die 90-PS-Version. Sie ist zwar ebenfalls kein Kraftprotz, aber ➤

STATO: CUPDISTORU RÄRRIGE

» spürbar elastischer auf der Autobahn. Der 115-PS-Motor ist die fahraktivste Wahl, hängt recht gut am Gas und dreht willig aus, passt am besten zum moderaten Fahrzeuggewicht.

Beim lang übersetzten Handschalter gefallen die kurzen Schaltwege und die präzise Führung. Optional gab es die in unserem Testwagen verbaute Sechsstufen-Wandlerautomatik. Sie schaltet weich, reagiert aber deutlich gemächlicher als die meisten modernen Doppelkuppler. Dafür gilt sie als langlebig und robust.

Fahrdynamisch überrascht der Mazda 2 positiv. Seine Lenkung arbeitet direkt und mit ordentlicher Rückmeldung, das Fahrwerk ist straff, ohne unkomfortabel oder polterig zu wirken. Gerade bei Fahrten auf Landstraßen wirkt der 2er leichter und agiler als viele seiner Mitbewerber. Der Verzicht auf eine Aufladung weckt gleichzeitig die Lust an der Drehzahl, ohne dafür an der Zapfsäule übermäßig bluten zu müssen.

Verbrauchswerte zwischen fünf und sechs Litern sind realistisch. Die Motoren gelten als standfest konstruiert, sofern die Wartungsintervalle eingehalten wurden.

DAS MACHT ÄRGER

Mazda spendiert lange Neuwagen Garantien. Drei Jahre oder 100 000 Kilometer waren lange Standard; ab Erstzulassung im April 2022 gibt es sechs Jahre oder 150 000 Kilometer. Für den Lack garantiert Mazda drei Jahre, auf den Durchrostungsschutz gibt es solide zwölf Jahre.

Auffällige Serienprobleme sind sehr selten, der Mazda 2 ist offenkundig eine ziemlich robuste Konstruktion. Gelegentlich bemängeln Besitzer verschlissene Kupplungen bei höheren Laufleistungen und die eher empfindlichen Lackoberflächen.

Die Batterien sind nicht sonderlich haltbar, was auch am häufigsten

INFOTAINMENT

Standard war ein klassenübliches Audio-System mit USB- und AUX-Anschluss für den Grundbedarf.

Das höherwertigere Mazda Connect-System bietet neben einem 7-Zoll-Display zwei zusätzliche Lautsprecher sowie Android-Auto- und Apple-CarPlay-Integration. Auch ein DAB+-Radiotuner ist dann an Bord.

Per Smartphone-Anbindung sind außerdem weitere Internet-Funktionen wie rudimentäres Social Media und Internetradio möglich.



◀ Schlank geschnittene Kofferraumöffnung, dahinter 280 Liter Volumen. Umgeklappt bleibt eine recht lästige Stufe bestehen

▼ Bis Ende 2024 wurde der Mazda 2 der Generation DJ1 neu angeboten. Inzwischen gibt es einen Hybrid-Nachfolger, der ein Klon des Toyota Yaris ist

SKYACTIV G

Mazda-Spezialität: ohne Turbo, mit hoher Verdichtung





Schlankes Heck, geteilte Rückleuchten, ohne Design-Experimente

Auto Scout24

PRÄSENTIERT UNSERE ALTERNATIVEN AUS DEM



gebrauchtwagen. autobild.de



VW Polo

- + Gutes Raumangebot
- + Enorme Vielfalt
- Karge Basisausstattung



Toyota Yaris

- + Solide konstruiert
- + Gute Hybridtechnik
- Recht teuer



Hyundai i20

- + Relativ günstig
- + Erwachsendes Raumangebot
- In Details eher schlicht

KOSTEN

Unterhalt	
Testverbrauch	5,5 l S/100 km
CO ₂ (WLTP)	133 g/km
Inspektion	250-450 Euro
Haftpflicht (18) ¹⁾	621 Euro
Teilkasko (21) ¹⁾	803 Euro
Vollkasko (18) ¹⁾	1306 Euro
Kfz-Steuer (Euro 6d)	81 Euro

Ersatzteilpreise²⁾	
Lichtmaschine (AT)	391 Euro
Anlasser	519 Euro
Wasserpumpe	461 Euro
Zahnriemen	entf., Steuerkette
Nachschalldämpfer	597 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	890 Euro
Bremsscheiben und -klötze v.	552 Euro
Infotainmentbildschirm	1625 Euro
4 Sommerreifen (Dimension 185/60 R 16 H)	400 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung: Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15.000 km, Schadensfreiheitsklasse 1;
2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

STÄRKEN

- Charaktervoller Kleinwagen
- Hohe Zuverlässigkeit
- Schönes Interieur

SCHWÄCHEN

- Stramme Gebrauchtpreise
- Fondabteil relativ eng
- Eher moderate Dynamik

figen Kurzstreckeneinsatz liegt. Bei intensivem Winterbetrieb sind gerade bei älteren Exemplaren erste Rostnester am Unterboden und an den Achsen möglich.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt sind sechs Rückrufe hinterlegt. -



FAZIT
LARS JAKUMEIT

Robust konstruiert, im Unterhalt günstig und gleichzeitig ansehnlich, taugt der Mazda 2 als solide Kleinwagen-Gebrauchtoption. Leider ist er jedoch selten günstig zu haben.

TECHNISCHE DATEN

	Skyactiv-G 75	Skyactiv-G 90 Aut.	Skyactiv-G 115
Motor	Vierzylinder/vorn quer	Vierzylinder/vorn quer	Vierzylinder/vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1496 cm³	1496 cm³	1496 cm³
Leistung	55 kW (75 PS) bei 6000/min	66 kW (90 PS) bei 6000/min	85 kW (115 PS) bei 6000/min
Drehmoment	143 Nm bei 3500/min	151 Nm bei 4000/min	151 Nm bei 3500/min
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h	177 km/h	200 km/h
0-100 km/h	11,3 s	12,1 s	9,1 s
Tank/Kraftstoff	44 l/Super	44 l/Super	44 l/Super
Getriebe/Antrieb	Sechsgang man./Vorderrad	Sechsstufenautomatik/Vorderrad	Sechsgang man./Vorderrad
L/B/H	4065/1695/1515 mm	4065/1695/1515 mm	4065/1695/1515 mm
Kofferraumvolumen	280-950 l	280-950 l	280-950 l
Leergewicht/Zuladung	1096/436 kg	1112/437 kg	1117/423 kg
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	900/550 kg	900/550 kg	900/550 kg

FOTO: CHRISTOPH BÖRRIES

ABARTH



Abarth 595 1.4 T-Jet, Benzin/Euro 6, 165 PS/121 kW, 27.950 km, EZ 01/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Klimaanlage, Schektheftgepflegt, Berganfahrassistent, **21.990 €**, Tel.: 07231139390. ID: GW208PMX6PBVQ ★ H

Abarth 695, Benzin/Euro 6d, 179 PS/132 kW, 16.826 km, EZ 07/22, Handschaltung, Navigationssystem, Klimaanlage, Schektheftgepflegt, Berganfahrassistent, **28.750 €**, Tel.: 052512987030. ID: GW203YSJGU6QG ★ H

ALFA ROMEO



Alfa Romeo Stelvio 2.0, Benzin/Euro 6, 280 PS/206 kW, 28.074 km, EZ 06/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikelfilter, Schektheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **41.989 €**, Tel.: 04953158099323. ID: GW20917LYOGHI ★ H

AUDI



Audi Q3 Sportback 35 TFSI S line, Benzin/Euro 6, 150 PS/110 kW, 11.185 km, EZ 08/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **44.830 €**, Tel.: 0641499090. ID: GW20K120HD7ZE ★ H

Audi SQ5 TDI Sportback quattro, Diesel/Euro 6, 341 PS/251 kW, 13.334 km, EZ 08/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikelfilter, Schektheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **62.480 €**, Tel.: 0242195370. ID: GW20MBV6VEBF1 ★ H

BMW



BMW xDr M, Benzin, 374 PS/275 kW, 11.544 km, EZ 09/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **60.440 €**, Tel.: 071911450. ID: GW205AKB2JRN9 ★ H

BMW 320i Limousine, Benzin/Euro 6d, 184 PS/135 kW, 11.626 km, EZ 12/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **34.900 €**, Tel.: 05341853519. ID: GW20W95FTVDFN ★ H



BMW 320e HYBRID, Hybrid/Euro 6, 204 PS/150 kW, 53.179 km, EZ 05/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **26.450 €**, Tel.: 045158374874. ID: GW20UCJXXS86S ★ H

CITROËN



Citroën Berlingo, Diesel/Euro 6, 131 PS/96 kW, 110.650 km, EZ 06/21, Handschaltung, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **21.950 €**, Tel.: 0208625400. ID: GW20EMXDOLZLU ★ H



Citroën C3 Feel, Benzin/Euro 6, 82 PS/60 kW, 13.087 km, EZ 03/22, Handschaltung, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Berganfahrassistent, **12.750 €**, Tel.: 053134950. ID: GW20CA5Y4EK8R ★ H

CUPRA



Cupra Leon, Benzin/Euro 6d-TEMP, 310 PS/228 kW, 116.880 km, EZ 04/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **23.950 €**, Tel.: 0+492932/96500. ID: GW20BUSODMJ08 ★ H

DACIA



Dacia TCe 100 LPG Essential, Benzin/Euro 6d-TEMP, 101 PS/74 kW, 36.322 km, EZ 08/21, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, Partikelfilter, HU neu, **11.280 €**, Tel.: 0287125590. ID: GW20PMXQ16CBV ★ H

FIAT



Fiat 500, Benzin/Euro 6, 69 PS/51 kW, 119.000 km, EZ 09/14, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, Schektheftgepflegt, Berganfahrassistent, **5.950 €**, Tel.: 022022981509. ID: GW200PSG18302 ★ H

FORD



Ford C-Max Ambiente, Benzin/Euro 5, 101 PS/74 kW, 103.634 km, EZ 03/15, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, Klimaanlage, Schektheftgepflegt, Berganfahrassistent, **7.800 €**, Tel.: 02843959191. ID: GW2012RG5VL9B ★ H

BRANCHENNEWS

EVENT

Nächstes Autostadt Sommer-Highlight: Amy Macdonald live in Wolfsburg – energiegeladene Songs und emotionale Hymnen



- Nächster Top-Act des Sommerfestivals für den 15. August bestätigt
- Vorverkauf startet im Frühjahr 2026
- Autostadt Sommerfestival vom 3. Juli bis 16. August mit nationalen und internationalen Musik-Acts, Beachclub „Cool Summer Island“ und Programm für die ganze Familie

Für den Autostadt Konzertsommer 2026 steht ein weiteres Highlight fest: Amy Macdonald kommt am 15. August nach Wolfsburg und begeistert mit ihrer unverwechselbaren Stimme, energiegeladenen Songs und emotionalen Hymnen.

Die schottische Singer-Songwriterin zählt zu den stärksten Stimmen der britischen Popmusik. Bekannt dafür, persönliche Geschichten in kraftvolle Songs zu verwandeln, schafft sie Nähe und große Open-Air-Momente zugleich. Ihre Konzerte stehen für Authentizität, Energie und die besondere Verbindung zum Publikum – Qualitäten, die sie live vor Millionen von Fans immer wieder unter Beweis stellt.

Amy Macdonald blickt auf eine beeindruckende Karriere zurück: Fünf Studioalben erreichten europaweit die Top 5, begleitet von Millionen verkaufter Tonträger, zahlreichen Platin-Auszeichnungen und über einer Milliarde Streams. Ihr aktuelles Album „Is This What You've Been Waiting For?“ behandelt Themen wie toxische Freundschaften, gesellschaftlichen Druck und Neuanfänge und verbindet emotionale Tiefe mit euphorischer Energie. Auf der Bühne kombiniert sie neue Songs mit Klassikern wie „This Is The Life“, „Mr. Rock & Roll“ oder „Dream On“ – ein Garant für intensive Live-Momente und Gänsehaut unter freiem Himmel.

Das Sommerfestival der Autostadt 2026 findet vom 3. Juli bis 16. August statt und verwandelt den Themenpark erneut in eine große Open-Air-Bühne. Neben internationalen Top-Acts erwartet die Gäste ein vielseitiges Rahmenprogramm mit Familienangeboten, der beliebte Beachclub „Cool Summer Island“ sowie zahlreiche weitere Überraschungen.

Weitere Informationen finden Sie unter

www.autostadt.de

AUTO BILD SPORTSCARS
JEDEN MONAT NEU IM HANDEL!

FORD



Ford Focus, Benzin/Euro 6, 155 PS/114 kW, 16.000 km, EZ 08/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **23.990 €**, Tel.: 0213179990. ID: GW20ARPUBDEVO ★ H



Ford Mustang MACH-E First Edition AWD Extended Range, Elektro, 351 PS/258 kW, 15.000 km, EZ 07/21, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Schektheftgepflegt, **57.750 €**, Tel.: 03923615912. ID: GW20XG8NGBJRZ ★ H

HYUNDAI



Hyundai Kona Style, Benzin/Euro 6, 120 PS/88 kW, 63.000 km, EZ 12/18, Handschaltung, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Berganfahrassistent, **15.900 €**, Tel.: 063728245. ID: GW20IMZUHC9H ★ H



Hyundai Tucson 1.6, Benzin/Euro 6c, 132 PS/97 kW, 28.593 km, EZ 12/19, Handschaltung, Garantie, **19.990 €**, Tel.: 030588440044. ID: GW20TNT7KBNZ6 ★ H

KIA



Kia Niro 1.6, Hybrid/Euro 6d-TEMP, 141 PS/104 kW, 86.450 km, EZ 11/19, Automatik, Garantie, Klimaanlage, **18.440 €**, Tel.: 0914296970. ID: GW20R0GNL81N5 ★ H

MAZDA



Mazda 3 SkyActiv, Benzin/Euro 6d-TEMP, 150 PS/110 kW, 41.934 km, EZ 06/22, Automatik, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, HU neu, **22.980 €**, Tel.: 0951-94290. ID: GW2009Z8HRWVP ★ H

MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz A 200, Benzin/Euro 6d-TEMP, 163 PS/120 kW, 18.885 km, EZ 09/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **29.789 €**, Tel.: 0906780799. ID: GW20YMBABRXMU ★ H



Mercedes-Benz A 250e, Hybrid/Euro 6, 163 PS/120 kW, 12.218 km, EZ 05/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Standheizung, Schektheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **34.140 €**, Tel.: 0871759106. ID: GW20IUSEL64JE ★ H

NISSAN



Nissan Micra Acenta Top Klima, Benzin/Euro 6, 80 PS/59 kW, 28.000 km, EZ 06/17, Handschaltung, Tempomat, Klimaanlage, Schektheftgepflegt, **9.200 €**, Tel.: 01725990955. ID: GW20W7T0OVN8G ★ H

OPEL



Opel CrosslandX Ultimate, Diesel/Euro 6d, 110 PS/81 kW, 84.764 km, EZ 06/22, Handschaltung, Garantie, MWST ausweisbar, **14.999 €**, Tel.: 029228033769. ID: GW20YUYGY9SIA ★ H



Opel Insignia 1.6 Turbo Sport, Benzin/Euro 6, 170 PS/125 kW, 75.700 km, EZ 01/17, Automatik, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Anhängerkupplung, Schektheftgepflegt, Berganfahrassistent, **13.490 €**, Tel.: 054513146. ID: GW201M8HADY8Q ★ H

PEUGEOT



Peugeot e-208 Active Pack, Elektro/Euro 6d, 136 PS/100 kW, 59.248 km, EZ 04/21, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **14.680 €**, Tel.: 04211783060. ID: GW204DZQVPL4X ★ H

RENAULT



Renault Clio Evolution 90, Benzin/Euro 6d, 91 PS/67 kW, 41.500 km, EZ 12/22, Handschaltung, Garantie, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, Schektheftgepflegt, Berganfahrassistent, **14.100 €**, Tel.: 0362265333. ID: GW20JTYGRAH02 ★ H



Renault Captur II, Hybrid/Euro 6d-TEMP, 158 PS/116 kW, 12.568 km, EZ 11/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **25.700 €**, Tel.: 048513151. ID: GW20AN1FCOWMF ★ H

SEAT



Seat Arona Style, Benzin/Euro 6d, 110 PS/81 kW, 29.857 km, EZ 08/21, Automatik, MWST ausweisbar, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, **18.400 €**, Tel.: 053659600. ID: GW20H00U1ZOM ★ H



Skoda Octavia Combi DSG, Benzin, 150 PS/110 kW, 24.299 km, EZ 08/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Sitzheizung, Partikelfilter, Schektheftgepflegt, HU neu, **27.980 €**, Tel.: 03512508910. ID: GW20RUBJG4Z1Z ★ H

TOYOTA



Toyota Mirai, Wasserstoff/Euro 6, 154 PS/113 kW, 69.999 km, EZ 04/19, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Berganfahrassistent, **13.888 €**, Tel.: 0221179000. ID: GW20ALWNC33PT ★ H

VOLKSWAGEN



VW Golf, Benzin/Euro 6d-TEMP, 150 PS/110 kW, 79.520 km, EZ 04/20, Handschaltung, Garantie, **16.990 €**, Tel.: 07071988940. ID: GW20UQ71V3BTP ★ H



VW ID.4 Pro Performance ID.4 Pro Performance, Elektro, 204 PS/150 kW, 64.954 km, EZ 08/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, Standheizung, Schektheftgepflegt, **28.990 €**, Tel.: 0513250060. ID: GW20GKLM7DHGP ★ H

NUTZFAHRZEUGE



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



FUNDSTÜCK DER WOCHE

SO ENDEN MILLIONÄRE... Der Peugeot 205 war eines der wichtigsten Autos des ausgehenden 20. Jahrhunderts, von 1983 bis 1998 liefen rund 5,3 Millionen vom Band. Kleiner als ein VW Golf, mehr Platz und Komfort als im Polo. Wegweisend: Spardiesel, GTI, Cabrio, Turbo 16 für den Motorsport. Dieses Exemplar fand Leser Manfred Pitz in Cleebronn (Baden-Württemberg).

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

EDITORIAL HEFT 8

Orientierung ist nötig



Ja, Orientierung in einem sehr dynamischen deutschen Automarkt bei gleichzeitiger Verwirrung oder gar

Überforderung vieler Menschen ist notwendig, und da kann und wird AUTO BILD einen wertvollen Beitrag leisten. Das absolute Superschnäppchen war bis Ende Februar beispielsweise der neue Dacia Spring, der ab 6900 Euro zu haben war (Renault gab 5000 Euro Rabatt, nach Abzug der maximalen Förderung ergibt sich dann der Preis). Der Mazda 6e wird als Vorführer zu sehr attraktiven Preisen angeboten. Nur zwei Beispiele für

Herstellerrabatte und günstige E-Autos. Was die staatliche Förderung angeht, so sollten Plug-in-Hybride sofort ausgenommen werden. Neueste Untersuchungen zeigen, dass sie auf der Straße das Vierfache des im Katalog behaupteten Verbrauchs erreichen. Selbst bei reinen Stromfahrten werden im Hintergrund bis zu drei Liter Sprit verbraucht. Eine absolute Mogelpackung, die bereits die Frage des Entzugs der allgemeinen Zulassung aufwirft. Auch das gehört leider zur Wahrheit und Orientierung mit dazu.

TILO BUCHMANN, Leopoldshöhe (NRW)

Kein Verlass auf Bewertung

Als AUTO BILD-Leser der ersten Stunde hätte ich Ihr Eigenlob zur Kaufberatung durch Schulnoten oder Punktevergabe bis vor ein paar Jahren unterschrieben.

**LESERBRIEFE
ZU DEN AUSGABEN
7 & 8/2026**

FOTOS: INTERNET, GETTY IMAGES/ISTOCKPHOTO

Heute muss ich Ihnen widersprechen, die Noten und Punkte sind nicht für eine objektive Beratung geeignet. Beste Beispiele: Hyundai Ioniq 9 (Note 1,6, in Heft 6/26) und die Mercedes E-Klasse 450 d (Note 1,8, in Heft 7/26). Die von Ihren Redakteuren (zu Recht) hoch gelobte E-Klasse ist schlechter benotet, weil sie leider nicht das politisch gewollte E-Auto ist. Es ist nicht gewünscht bzw. wird nicht im Punktesystem berücksichtigt, welche Rohstoffe und Energie für die Batterieherstellung benötigt werden und wo die Batterien bzw. Rohstoffe herkommen. Weiterhin wird ausgeblendet, dass trotz Ökostrom-Vertrag im Winterhalbjahr der Strom in den Leitungen aus Kohle- und Gaskraftwerken kommt. Selbst die heimische Photovoltaikanlage mit Speicher versorgt im Winter nur das Haus, nicht aber das Auto. Und während die E-Klasse auch in 20 Jahren noch irgendwo auf der Welt mit mehr als 700 000 Kilometern herumfährt, ist der Ioniq 9 längst beim Verwerter. Nachhaltig? Das wird alles nicht berücksichtigt.

FRANK THORWARTH, Würzburg (BY)



MERCEDES E 450 d

Dem kann ich zustimmen

Ihrem Test kann ich grundsätzlich voll zustimmen, meine Frau hat seit September 2023 ein solches Auto. Es fährt sich toll und ist der siebte E-Klasse-Kombi in Folge. Eine fantastische Reiselimousine, die tatsächlich im Vergleich zum E 350 (V6-Diesel) 1,5 Liter weniger verbraucht. So kommt man auch mit dem 66-Liter-Tank im Gegensatz zum alten 80-Liter-Tank zurecht. Was aber in der Bedienung völlig da-

neben ist, sind die Pads anstelle der Knöpfe am Lenkrad sowie das Pad auf der Mittelkonsole. Der Tempomat ist mit dem Pad im Gegensatz zum alten Hebel nicht intuitiv zu bedienen, also lässt man es lieber. Hier vermisste ich Ihre ernsthafte und scharfe Kritik. Außerdem: Wieso darf ich während der Fahrt das Display bedienen, das Mobiltelefon aber nicht? Beides lenkt gehörig vom Verkehr ab. Bitte greifen Sie das Thema nochmals intensiv auf, das trägt zur Sicherheit im Verkehr bei.
JOCHIM FRANK, Meerbusch (NRW)

Keine guten Erfahrungen

Mein Kollege fährt genau das im Artikel gezeigte T-Modell (E 450 d), ein wunderschönes Auto, aber leider von „perfekt“ weit entfernt. Hier seine Erfahrungen: „Das Auto ist wirklich sehr schön, aber nun seit zehn Tagen in der Werkstatt, weil sie den Elektronikfehler nicht finden! Außerdem hat ein Dichtungsring am Turbo ab Werk gefehlt, was zu Ruß im Motorraum und Abgasgeruch im Innenraum führte. Auto bei ca. 9000 Kilometern mit neun Monaten gekauft!“ Keine gute Werbung für Mercedes.
DR. RICO EHMS, Rheinfelden (BW)



PLUG-IN-HYBRIDE

X1 hat ausreichend Platz

Mit Ausnahme des Opel sind alle getesteten Fahrzeuge zu teuer, zumal viele Extras die Preise noch mehr in die Höhe schnellen lassen. Warum der X1 allerdings als „eng im Fond“ bezeichnet wird, erschließt sich mir nicht. Der Wagen hat erstaunlich viel Beinfreiheit im Fond, wenn man

ein nicht über 1,90 Meter großer Fahrer ist.
CHRISTIAN NIEDRIG, Edewecht (Nds.)

Weg mit dem „E“

Gerade eben las ich den Artikel über den Audi RS5 und war schlichtweg entsetzt und frustriert! Was hat ein E im Kennzeichen eines spritsaufenden Fahrzeugs verloren? Nichts! Leider lautet das Credo auch der anderen Hersteller: Hochleistung geht vor Umweltschutz! Ein Schlag ins Gesicht derer, die wie ich einen Vollstromer fahren und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten wollen. Also bitte weg mit dem „E“ bei Hybriden!
ULRICH MEIER, Saalfeld (TH)



SMART #5 BRABUS

Hat nichts mehr mit Smart zu tun

Mit den ersten Sätzen im Bericht, betreffend den Smart #5 Brabus, habt ihr eigentlich alles gesagt – nämlich dass der Ur-Smart mal ein kleines, wendiges und (für die Stadt) flinkes Auto war. Dieses kleine Auto hatte mit Recht seine Fans. Nicht nur für jüngere Paare ohne Kinder war das ein Auto für viele Zwecke, sondern auch für Rentner, die zum Einkaufen fahren. Das gezeigte Modell hat so gar nichts mehr mit dem ursprünglichen Gedanken zu tun. Genau genommen ist der #5 ein Auto, das ich nie kaufen würde. Zu groß, zu viel PS (was soll ich damit?) und natürlich zu teuer ... Und die Optik? Innen okay, außen leider nicht.
FRIEDRICH SCHMIDT, Heiligenwald (SL)

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

KONTAKT

Abonnements: 08 00-1 24 56 07



Leserbriefe: feedback@autobild.de



AUTO BILD,
Brieffach 5510, 20350
Hamburg



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

Impressum

CHEFREDAKTEUR AUTO DER BILD-GRUPPE

Robin Hornig (verantwortlich für den Inhalt)

CHEFREDAKTION

Lena Trautermann (Stellv. Chefredakteurin)

Moritz Zielenkewitz (Stellv. Chefredakteur COMPUTER BILD)

ART DIRECTOR Peggy Hiltrop

CHEF VOM DIENST Lisa Busse

REDAKTIONSMANAGER Ralf Kopner

TEST UND TECHNIK Gerald Czajka (Ltg.);

Dirk Branke (Stellv.), Tim Dahlgard (Stellv.), Dennis Heinemann,

Jan Horn, Rolf Klein, Mirko Menke, Holger Preiss,

Berend Sanders, Jonas Uhlig

TESTFAHRER Claudia Bode, Tom Genkel, Stefan Kunkel,

Stefan Mallach

NEUHEITEN Jan Götze (Ltg.); Katharina Berndt (Stellv.),

Kim-Sarah Biehl, Sebastian Friemel, Nele Klein

SERVICE Daniel Ewen (Ltg.); Bernd Volkers (Stellv.),

Bendix Krohn, Stefan Novitski

PRODUKTTTESTS Lars Golly, Dierk Möller, Leon Stoessinger,

Ali Temiz, Jan Tietjen

NEW MOBILITY Matthias Brügge

SONDERAUFGABEN UND INVESTIGATIVES Matthias Moetsch

FOTOGRAFIK Sandra Heisch (Ltg.);

Martine Wollborn-Moons

FOTOGRAF Olaf Irtich

TV Christian Goes (Stellv.)

LAYOUT & PRODUKTION Kerstin Gersonde, Stephan Hase, Fabian Hinz,

Eva Hora, Jenny Jagenow, Michael Jappe, Tobias Kleber, Yvette Landsberg,

Dennis Looze, Sylvia March, Diana Meinhold, Ina Reincke, Leonie Wodrich

KOORDINATION Thomas Lammertz

TEXTCHEF Michael Voß

FOTOSYNDICATION Axel Springer Syndication, info@autobild-syndication.com

SIEGEL-LIZENZEN Christin Kail (Ltg.); (christin.kail@axelspringer.com);

Michael Grossmann (michael.grossmann@autobild.de),

Christin Schmiedehausen (christin.schmiedehausen@axelspringer.com)

INTERNATIONAL LICENSING Timo Grawe

AKTIONEN UND KOOPERATIONEN Kim Goecks (Ltg.); Dennis Voth (Stellv.),

Leonie Artelt, Miriam Kuppler, Matthias Uhrlandt

EVENTS Olaf Leichert (Ltg.); Sarah Hamidy

FREIE MITARBEITER Timo Ahrens, Andreas Feller, Sabine Franz,

Michael Fröhlich, Bianca Garloff (Motorsport), Thomas Geiger,

Lars Jakumeit, Sabine Mehl, Sabine Wolters

FREIE FOTOGRAFEN Harald Almonat, Christian Bittmann, Christoph Bories,

Sven Krieger, Ronald Sassen, Tom Salt

REDAKTIONSANSCHRIFT AUTO BILD,

Axel-Springer-Straße 65, 10888 Berlin

GESAMTANZEIGENLEITUNG Benjamin Schweppe (verantwort. für d. Inhalt

d. Anzeigen), es gilt die Anzeigenpreisliste 42 vom 1.1.2025

ANZEIGENVERTRETUNG B&M Marketing GmbH, www.bm-marketing.de,

Geschäftsführer: Stefan Müller

HERSTELLUNG Andy Dreyer

VERTRIEB (EINZELVERKAUF) D-FORCE-ONE GmbH,

www.D-FORCE-ONE.de

VERTRIEBSLEITUNG Benjamin Frank

DRUCK Mohn Media Mohndruck GmbH,

Carl-Bertelsmann-Str. 161M, 33311 Gütersloh

Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich

und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich

chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

ABONNEMENTS

Postanschrift: AUTO BILD-Abobetreuung,

Brieffach 5530, 10867 Berlin;

E-Mail-Bestelladresse: abo@autobild.de

Telefon: 08 00-124 56 07, Fax: 0 18 05-60 63 03

ONLINE-ABOSERVICE

24-Stunden-Aboservice auch unter www.autobild.de/aboservice

AUTO BILD erscheint wöchentlich und

kostet im Handel 3,70 Euro pro Heftfolge.

Der Jahresabonnementspreis im Inland beträgt 192,40€ (52 Hefte).

Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage.

Ein aktuelles Abo-Angebot finden Sie auf den Seiten 2 und 82.

AUTO BILD wird als Zeitschrift und digital vertrieben.

Alle Rechte vorbehalten. ISSN 0930-7095

Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische

Pressepiegel erhalten Sie über die PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG,

info@presse-monitor.de oder www.presse-monitor.de.

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.autobild.de/datenschutz.

Sie können diese auch schriftlich unter Axel Springer SE, Datenschutz,

Axel-Springer-Straße 65, 10969 Berlin anfordern.

VERLAG Axel Springer Deutschland GmbH,

Axel-Springer-Str. 65, 10969 Berlin, www.axelspringer.de

GESCHÄFTSFÜHRUNG Carolin Hulshoff Pol,

Matthias Sanchez Luna

GENERAL MANAGER Benjamin Frank

AUTO BILD ERSCHEINT IN 21 LÄNDERN.

DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD GRUPPE:

Deutschland, Bulgarien, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland,

Großbritannien, Litauen, Montenegro, Niederlande, Österreich, Polen,

Rumänien, Schweiz, Serbien, Slowakei, Spanien, Tschechien, Türkei, Ungarn

TITEL AUSSERHALB EUROPAS: Japan

BORN IN THE

MEIN KNIE STÖSST ANS LENKRAD, ich sitze eingepfercht in einem Cockpit, das großflächig mit billigstem Plastik ausgekleidet ist – trotzdem könnte ich in diesem Moment nicht glücklicher sein. Heute fahre ich einen automobilen Helden aus meiner Jugend. Der Saleen S7 ist streng genommen der erste Supersportwagen aus den USA.

Wer an amerikanische Sportwagen denkt, der landet zwangsläufig bei Ikonen wie Corvette, Viper und Mustang. Über die Jahrzehnte gab es aber auch das ein oder andere Supercar made in America. Der Ford GT zählt in dieser Liste sicherlich zu den bekannteren Autos, wohingegen Kleinserienhersteller wie Vector, SSC und Hennessey nur etwas für Kenner sind. Anfang der 2000er-Jahre gab es noch einen vielversprechenden Supersportwagen, der es mit Ferrari, Lamborghini und Co aufnehmen sollte. Die Rede ist vom Saleen S7.

Heutzutage fast in Vergessenheit geraten, war der S7 in den frühen 2000ern omnipräsent. Jim Carrey fuhr einen silbernen S7 im Film „Bruce Allmächtig“, in 50 Cents Musikvideo „Candy Shop“ war ein dunkelroter S7 zu sehen. Auch in zahlreichen Videospielen wie „Midnight Club“, „Gran Turismo“ und „Forza“ war der S7 mit von der Partie. Zudem war die Rennversion S7R sehr erfolgreich: Sie fuhr über 100 Siege ein.



„Um ein Haar hätte meine Testfahrt im Saleen S7 nicht stattfinden können.“

Jan Götze,
Redakteur

Als Kind der 2000er-Jahre hat mich der Saleen S7 schon immer fasziniert. Bei mutmaßlich nur 71 gebauten Exemplaren beschränkte sich mein Kontakt mit dem Auto jedoch lange Zeit auf das Konsolenspiel Gran Turismo. Erst 2019 sah ich zum ersten Mal einen S7 live – natürlich in den USA. Bis zu meiner zweiten Begegnung sollte es weitere sechs Jahre dauern.

Ich stehe vor einem Saleen S7, aber diesmal nicht in den USA, sondern in der Schweiz. Es ist der einzige bekannte S7 in ganz Europa, seit 20 Jahren im Besitz der Autobau Erleb-

niswelt. Dieses Auto hier zu sehen, kommt praktisch einer Einhorn-Begegnung gleich.

Der Lack in „Lizstick Red“ strahlt mit den polierten Siebenspeichenfelgen (kosteten damals 4500 Dollar Aufpreis) um die Wette. Ich bin sprachlos, muss mich kurz sortieren. Der S7 sieht mit der ultraflachen Silhouette auch 25 Jahre nach seinem Debüt aus wie der Inbegriff eines Supersportwagens. Beim Gedanken, dass ich dieses Auto heute fahren darf, steigt die Nervosität. Was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht weiß: Um ein Haar hätte meine Probefahrt nicht >>

Amerikanische Sportwagen werden oft belächelt – zu Unrecht, wie der Saleen S7 auch 25 Jahre nach seinem Debüt beweist



U.S.A.

Einst der Star im 50-Cent-Musikvideo, heute in Vergessenheit geraten: Der **Saleen S7** war ein Vorreiter, doch mangelndes Prestige bedeutete das Aus. AUTO BILD ist das einzige Exemplar in Europa gefahren. Erlebnisbericht

| Text & Foto Jan Götze |



In der prallen Sonne kommt die Lackierung in „Lizstick Red“ erst richtig zur Geltung

Die polierten Siebenspeichenfelgen kosteten einst 4500 Dollar extra





Seltener Anblick: Dieses Exemplar ist mutmaßlich der einzige Saleen S7 in Europa



Im Gegensatz zum spektakulären Äußeren ist der Innenraum des S7 nüchtern, doch das stört mich nicht im Geringsten



- ▲ Die Schalensitze sind starr verschraubt und lassen sich nicht einstellen
- ▼ Der Tacho reicht bis 390 km/h



» stattgefunden. Zuvor legen wir aber eine fixe Geschichtsstunde ein. Der Mann hinter dem S7 heißt Steve Saleen. In den 70er-Jahren machte er sich einen Namen in verschiedenen amerikanischen Rennserien, woraus 1983 seine Firma Saleen Autosport (später Saleen Automotive) entstand. Zwei Jahre später wurde mit dem Saleen Mustang das erste umfangreich modifizierte Auto präsentiert. Das Mustang-Tuning ist bis heute der wichtigste Geschäftszweig des Unternehmens.

Exakt 27 Jahre nach seinem ersten Rennsieg erfüllte sich Steve Saleen im Jahr 2000 mit der Präsentation des S7 einen Lebens Traum. Der S7 war nicht nur das erste eigenständige Fahrzeug der Marke, rückblickend war er auch der erste echte Supersportwagen born in the U.S.A.

SALEEN S7 TWIN TURBO

Motor
Achtzylinder, Biturbo

Hubraum
7011 cm³

Leistung
559 kW (760 PS) bei 6300/min max.

Drehmoment
949 Nm bei 4800/min

Antrieb
Hinterradantrieb/ Sechsgang- Handschaltung

L/B/H
4775/1981/ 1041 mm

Leergewicht
1350 kg
0-100 km/h
2,8 s

Höchstgeschw.
402 km/h
heutiger Wert
ca. 500 000 bis 800 000 Euro

Bevor Autos wie der Ferrari Enzo (2002), der Porsche Carrera GT (2003) oder auch der Bugatti Veyron (2005) auf den Markt kamen, war der in Handarbeit in den USA gebaute S7 zum Basispreis von 375 000 Dollar erhältlich. Verglichen mit den europäischen Konkurrenten, die heutzutage alle jeweils deutlich siebenstellig wert sind, haben nur wenige Sammler den S7 auf dem Schirm. Erst vor einigen Monaten wurde ein 2003er Exemplar für rund 600 000 Euro versteigert.

Anfänglich wurde der Mittelmotor-Sportwagen ausschließlich als S7 mit 7,0-Liter-V8-Saugmotor angeboten. 558 PS und 712 Nm Drehmoment gehen per Sechsgang-Handschaltung an die Hinterräder. Fahrhilfen? No way! Trotz der angegebenen 3,3 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h und einem kolportierten Toppspeed von 354 km/h legte Saleen 2005 mit dem doppelt aufgeladenen S7 Twin Turbo nach.

Chassis 47, das in diesem Moment vor mir steht, ist ein solcher S7 Twin Turbo. Besitzer Fredy Lienhard fuhr einen S7 in den USA Probe, woraufhin der Unternehmer und Rennfahrer einen Neuwagen bestellte, der anschließend in die Schweiz geliefert wurde. 20 Jahre nach Auslieferung stehen jungfräuliche 845 Meilen (umgerechnet 1360 Kilometer) auf dem Tacho. Ich darf heute einige Kilometer ergänzen – welch Ehre und Verantwortung!

Dank zweier Garrett-Turbolader (mit gerade mal 0,4 Bar Ladedruck) leistet der auf einem »



Der auffällig klobige Gangwählhebel will mit Kraft bedient werden. Das Getriebe des S7 ist lang übersetzt

Am Steuer des S7 Twin Turbo denke ich: Der zwölfjährige Jan würde vor Stolz platzen

Die Rückleuchten sind Massenware und wurden beispielsweise auch bei frühen Pagani Zonda oder dem Spyker C8 genutzt

**Auch über
25 Jahre nach
seinem Debüt
sorgt der S7
überall für
Aufsehen**



» Ford Smallblock basierende und auf 7,0 Liter Hubraum aufgebohrte V8 in der „Twin Turbo“-Variante angsteinflößende 760 PS und 949 Nm. Dass es auch im S7 Twin Turbo keine Fahrhilfen gibt, versteht sich von selbst. Was soll schon schiefgehen?

Für mich wird es jetzt eng. Ich öffne die Schmetterlingstür und falte mich in den S7. Den breiten Schweller und den schmalen Fußraum bin ich von anderen Supersportwagen dieses Kalibers gewohnt. Womit ich allerdings nicht gerechnet habe, ist, dass sich im S7 nichts einstellen lässt: weder Sitz noch Lenkrad noch Pedalerie. Auf Nachfrage erklärt mir Fredy Lienhard Jr., dass jeder S7 auf die anatomischen Gegebenheiten des Besitzers maßgeschneidert wurde. Grundsätzlich eine feine Sache, nur eben blöd, wenn dann doch mal jemand anderes fahren möchte. Nachdem ich meine Gliedmaßen sortiert habe, passt es halbwegs. Dass mein Knie permanent gegen das kleine Lenkrad stößt, ist eine subtile Erinnerung daran, dass ich mit 1,83 Metern ehrlicherweise wohl doch ein paar Zentimeter zu groß für die aktuelle Konfiguration des Sitzes bin. Doch das wird mich nicht davon abhalten, diesen automobilen Star meiner Jugend zu fahren.

Die billige Plastik-Landschaft im Innenraum ist mir in diesem Moment ebenso egal, denn per Schlüsseldreh rechts und Druck auf den Startknopf links erwecke ich den gigantischen V8 in meinem

Rücken zum Leben. Ich bin überrascht, denn der Sound ist fast schon zurückhaltend – erst recht, weil der S7 Twin Turbo ohne echte Schalldämpfer auskommt. Ich ziehe die kleine Tür zu, wobei ich kurzzeitig befürchte, den Plastikgriff abzureißen, was zum Glück nicht passiert. In weiser Voraussicht habe ich besonders schmale Schuhe angezogen – trotzdem ist es nicht leicht, die stehenden Pedale einzeln zu bedienen. Bevor ich losfahre, mache ich daher ein paar Trockenübungen. Die Bedienkräfte sind hoch. Egal ob ich die Kupplung trete, den ersten Gang über den auffällig langen Wählhebel einlege oder am Lenkrad drehe – alles erfordert Kraft. Früher hätte es vermutlich geheißen: ein Auto für echte Männer!

Noch auf dem Gelände von Autobau Erlebniswelt fahre ich die ersten Meter im Saleen S7 Twin Turbo und denke: Der zwölfjährige Jan würde vor Stolz platzen. Im nächsten Moment werde ich jedoch aus meinen Gedanken gerissen, denn der S7 beginnt heftig zu ruckeln. Instinktiv trete ich die Kupplung und halte an. Fredy erklärt mir, dass das Getriebe des S7 sehr lang übersetzt ist und er untertouriges Fahren mit eben jenem Ruckeln quittiert. Die Lösung? Einfach schneller fahren!

Nichts lieber als das. Bei der kurzen Fahrt durch den Ort fällt mir auf, dass der S7 keinen Innen Spiegel besitzt. Wir erreichen die Landstraße, jetzt wird es ernst. Als Erstes fällt mir auf, wie leichtfüßig



▲ **Doppelt aufgeladen:** Der 7,0-Liter-V8 leistet dank zwei Turboladern gewaltige 760 PS. Doch das war noch nicht alles, mit dem Competition Package waren angeblich über 1000 PS möglich



► **Schlankes Schuhwerk von Vorteil:** Die stehenden Pedale sehen zwar toll aus, benötigen aber etwas Gewöhnung



sich der immerhin 4,78 Meter lange und 1,98 Meter breite S7 anfühlt. Ein Eindruck, den die Zahlen bestätigen: Dank der Kombination aus einem Stahl-Alu-Monocoque und einer Carbon-Karosserie soll der S7 Twin Turbo nur rund 1350 Kilo wiegen. Nur mal so nebenbei: Das Leistungsgewicht ist deutlich besser als das eines Ferrari Enzo oder eines Porsche Carrera GT.

So langsam werde ich warm mit dem S7, die Bedienkräfte sind zwar hoch, doch dafür werde ich mit einem wunderbar analogen Fahrgefühl belohnt. Einmal in Fahrt, begeistert die servolose Lenkung mit einem grandiosen Feedback. Ich beginne zu verstehen, wieso der S7 als Rennwagen so erfolgreich war. Zwar ist das Fahrwerk für meinen Geschmack einen Hauch zu weich, doch das Gesamtpaket stimmt. Hinzu kommt, dass der S7 auch an heutigen Standards gemessen richtig schnell ist.

Nach einiger Zeit traue ich mich das erste Mal, richtig Gas zu geben. Allerdings ist mir aufgefallen, dass der S7 noch mit der Erstbeireifung (DOT 39/04) ausgerüstet ist, weshalb ich besser nichts riskiere. Beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen wirkt der S7 mitunter bockig, so als würde er mir deutlich zu verstehen geben, dass er keine Lust auf halbe Sachen hat. Ab etwa 4000 Umdrehungen zeigt der S7 dann aber sein wahres Wesen. Und das ist, entschuldigen Sie die Wortwahl, fast schon asozial. Der Vortrieb ist brutal. Die versprochenen 2,8 Sekunden auf 100 km/h klingen zwar optimistisch, doch 3,0 bis 3,5 Sekunden halte ich für realistisch – natürlich nicht mit 20 Jahre alten Reifen. Den Top-speed gab Saleen 2005 mit 250 mph, also umgerechnet 402 km/h, an. Trotz der brachialen Kraft habe ich daran jedoch meine Zweifel.

▲ Auch ohne feststehenden Spoiler ist die Aerodynamik so ausgeklügelt, dass Saleen behauptete, dass der S7 ab etwa 250 km/h an der Decke fahren könne. Rein theoretisch, versteht sich

▼ Für einen spektakulären Auftritt durften Schmetterlingstüren nicht fehlen. Das gefiel offenbar auch 50 Cent



Getestet habe ich es jedenfalls nicht. Seinerzeit warb Saleen damit, dass der S7 aufgrund seiner ausgeklügelten Aerodynamik ab etwa 250 km/h theoretisch an der Decke fahren könnte. Der von mir gefahrene S7 Twin Turbo soll bei einer Testfahrt auf der deutschen Autobahn tatsächlich so viel Anpressdruck generiert haben, dass das Auto aufzusetzen drohte. Angesichts dieser Werte fällt es schwer zu glauben, dass Saleen im Jahr 2006 mit dem sogenannten Competition Package die Leistung auf wahnwitzige 1014 PS anhebte und dem S7 in diesem Zuge einen feststehenden Spoiler verpasste. Eines ist nach meiner Fahrt jedenfalls klar: An Leistung mangelt es dem S7 Twin Turbo definitiv nicht. Die in meinen Augen auch heute noch atemberaubende Optik lässt mich wohlwollend über billigste Plastikteile und Lenkstockhebel, die aus einem Ford Focus stammen könnten, hinwegsehen. Typisch Kleinserienhersteller hat auch der S7 kuriose Eigenarten – so sind beispielsweise die beiden Kofferraumdeckel mit Alcantara bezogen, die Böden jedoch blankes Carbon, das sehr kratzeranfällig ist. Doch abgesehen von solchen Kleinigkeiten bietet der S7 das, was in den allermeisten modernen Supersportwagen verloren gegangen ist: analogen Fahrspaß! Den Saleen muss man beherrschen, genau das ist die Herausforderung. Je schneller man fährt, desto besser funktioniert der S7. Nur übertreiben sollte man es nicht. ➔



FAZIT
JAN GÖTZE

„Never meet your heroes“: ein Sprichwort, das auf dieses Auto definitiv nicht zutrifft. Als Jugendlicher hat mich der S7 vor allem optisch fasziniert, nach meiner Probefahrt bin ich begeistert. Bereits vor 25 Jahren hat Saleen bewiesen, dass die Amerikaner sehr wohl echte Supersportwagen bauen können. Schade, dass der S7 nie die Aufmerksamkeit bekam, die er verdient hat!

NUR OPTISCH EIN NORMALO

Auch schon fast 15 Jahre her, dass **Mazda** den ersten **CX-5** vorstellte – technisch schön eigenwillig

DER ERSTE CX-5 ist ein typisches Auto für die Marke. Von der Zweck-ehe mit Ford befreit und damit von deren Rotstiftknichen, wagen die Mazda-Ingenieure unter mehrheitsfähigem Blech einen eigenen technischen Weg (siehe auch Fahrbericht der neuen, nunmehr dritten Serie ab Seite 16).

Der bei uns ab 2012 erhältliche CX-5 ist bereits das zweite SUV von Mazda und löst den tüchtigen, aber wenig innovativen Tribute ab, der noch mit Ford entwickelt war. Die technische Extravaganz des CX-5: Turbodiesel und (Saug-)Benziner weisen die gleiche Verdichtung von 14:1 auf – wenig für einen Diesel, viel für einen Benzin. Was bei Letzterem auf eine falsche Fährte führen könnte: Trotz des weggelassenen Turbos ist er ein Hightech-Motor; das bei solch hoher Verdichtung gefürchtete Klingeln bekämpften die Ingenieure mit Tricks wie Klopfensoren und extrem kurz sprühenden Einspritzdüsen.

Es war aber der CX-5 als Diesel, der in Vergleichstests sogar „König Tiguan“ ablederte mit seinem gro-

ßen Laderaum, mehr Ausstattung und dem kultiviert-kraftigen Motor. Der vor 2015 leider mit Kinderkrankheiten nervte: Rapider Nockenwellenverschleiß ließ Metallbrösel entstehen, die Bohrungen und Lager verstopften. Dichtungslecks an den Injektoren führten zu Rußklumpen im Öl – beides killte Motor und Turbolader. Mazda verhielt sich

24. April 2012
AUTO BILD titelt mit Audi A4, kollabierenden TSI-Motoren von VW, Kleinwagen- und SUV-Vergleichstests.

kulant, tauschte Turbos und Motoren, bei einigen Kunden mehrfach – das hielt sie bei der Stange.

Der Benzin. hingegen war sparsam und bedingungslos zuverlässig. Nur kaufte ihn bei uns kaum jemand – 2012 fuhr man Diesel! Fahrwerk, Lenkung und Bremsen waren auch vor 2015 an allen CX-5 so solide wie erwartet.

Rolf Klein



Mazda CX-5 siegt gegen Tiguan

Der erste Mazda der Neuzeit – eigenwillige Technik unter eher konventionellem Blech – gewinnt hier gegen den Tiguan: mehr Durchzug, Platz und Ausstattung, aber das Fahrwerk neigt zum Übersteuern.



Neuer V8 für den Morgan Plus 8

Der 4,8-Liter-V8 kommt nun von BMW statt Rover, Alu- statt Holz-Chassis, Servolenkung und Klimaanlage – verweichtlicht der Morgan Plus 8? Autor Wolfgang König schwärmt von 333 PS pro Tonne und kann die Fans beruhigen.



RANDNOTIZEN

Ein Bundesland versagt völlig
Das Land Rheinland-Pfalz reiht im Nürburgring-Skandal Fehler aneinander. Rechtlich nicht waserdichte Verträge zählen dazu.



Solide Briten – ja, gibt's

Land Rover wirbt für den Freelander 2, der anders als der innovative, aber zickige Erstling ein richtig solides Auto war, bis auf Diesel-typische Problemchen.

FOTO: ROLF KLEIN

SCHLECHTE WOCHE

... für den Nürburgring

Die Europäische Kommission geht offenbar davon aus, dass Rheinland-Pfalz der Nürburgring GmbH **verbotene Beihilfen** gezahlt hat. Das geht aus dem Eröffnungsbeschluss des offiziellen Beihilfeverfahrens hervor.

Frühjahrszeit ist Marderzeit

4x
im Wert von je
319
Euro



Marder werden effektiv durch einen harmlosen Stromschlag vertrieben



MARDERSCHUTZ VON K&K GEWINNEN

Passend zum Beginn der Mardersaison verlosen wir die äußerst effektive Hochspannungsabwehr M9900 mit energiesparendem Schlafmodus. Das Spezial-Hochspannungsgerät von K&K hat einen Wert von 319 Euro. So ist Ihr Auto bestens vor den bissigen Nagern und teuren Folgekosten durch aufwendige Reparaturen geschützt. Mehr Informationen finden Sie unter www.kuk-marderabwehr.de.

K&K Multi-kontakt-Bürste



Flüssigkeit für Knetkuren	Vermutung, Meinung	Fluss durch Paris	ugs.: gut trinkbar	Bambusbar in Zentralchina	Männernamen	eines Tages, später	Abk.: allgemein	Republik in Ostafrika	flink, beweglich	Staat in Südwestafrika	Laubbaum
ein Zahlwort				Himmelsbote	ungezählich		Paddelboot				
tief liegende Landschaft							Imperativ v. nehmen				
Beginn					flach, zusammenge-drückt	Garten-, Wappenblume	Evangelist				
				Mantel des Luftreifens	Stadt in Oberitalien			Telefonat		stark abfallend	
Vorgesetzter	nur gedacht	Verfall					Schwanzlurch	Halbton über A			
					Teil des Elektromotors	Großindustrieller					
Sedimentgestein	Gesinnung, Mentalität	Benzinsorte (Kurzwort)	einer der drei Musketiere					Apfelsorte		etwas mit Farbe versehen	
Vorzinsen, Zinsabzug (Wechsel)						flaches Gefäß	kleiner Junge (Kosewort)				
				feuchte Abwechslung im Sommer	ugs.: gemein; geizig						
Funktionsleiste (EDV)	Stromspeicher (Kurzwort)	wohlhabend					gesunde Früchte	Mensch zwischen 20 u. 29 Jahren	römischer Kaiser (54-68)		
Kultauto der 50er- bis 70er-Jahre					dt. Lkw-Hersteller (Abk.)	Benzinbestandteil					
Abk.: Arbeitskreis		Abk.: per exemple	Getränk mit Waldmeister								
Abk.: röm.-katholisch		Fußhebel				Sportgerät der Werfer					
einen Motor „fri-sieren“			freundlich				Abk.: Nord-nordost				

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

12 - kanzl.it.de

FOTO: HERSTELLER

So machen Sie mit

Das Lösungswort ergibt sich aus den nummerierten Feldern. So können Sie uns die Lösung mitteilen:
PER TELEFON unter **013 79-30 90 30***
 Alles Weitere hören Sie vom Band.
PER SMS mit **aubi + Lösungswort, Name und Anschrift** an **40 400****
 Teilnahmeschluss: 25. März 2026
 Rechtsweg und Barauszahlung sind ausgeschlossen.
 Mitarbeiter der Axel Springer Deutschland GmbH und der am Gewinnspiel beteiligten Unternehmen sowie Partner dürfen nicht teilnehmen. Teilnahme ab 18 Jahren und mit Wohnsitz in Deutschland möglich.
 Ausdrücklich ausgeschlossen sind Einsendungen, die beauftragte Dienstleister für ihre Kunden/Mitglieder vornehmen.
 * 50 Cent/Anruf aus allen deutschen Netzen
 ** 50 Cent/SMS

Lösung aus Heft 10

SERVOLENKUNG



Gewinner aus Heft 9

Je einen Urlaubspass-Code für zwei Personen haben gewonnen:
H. J. TODT, 93138 Lappersdorf
JÜRGEN WEIDEKAT, 12349 Berlin
ANDREAS BOTNER, 73054 Eisingen/Fils
JOACHIM FREUND, 24220 Flintbek
URSULA REKA, 32758 Detmold



Audi gegen Mini: Duell der coolen Kompakt-SUV

Der neue Audi Q3 SUV TFSI quattro tritt an gegen den Mini Countryman S All4. Welcher kompakte Allrad-Hochsitz vereint Familie, Freizeit und Fahrvergnügen am besten?



Neue deutsche Elektro-Welle

VW ID. Cross: Als Studie (Foto) bekannt, fahren wir jetzt die Serie getarnt. Außerdem: alles zum BMW i3 (NAO).



Eleganter Stromer im Einzeltest

Der Hyundai Ioniq 6 wurde gerade überarbeitet. Im ersten Test: das Topmodell mit 325 PS und Allrad.

Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich



Kompakter Klassiker in Fahrt

Opel hat den beliebten Astra aufgefrischt. Die erste Ausfahrt klärt, was sich getan hat.



Modernes Elektro-SUV schon gefahren

Den ganz neuen elektrischen Mercedes GLC verbindet mit dem Verbrenner-Bruder nur der Name. Erste Fahrt.

**AM
26. MÄRZ
IM NEUEN HEFT**

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



Citroën C5 X aus 2. Hand

Der französische Crossover versucht mit Komfort und Charakter zu punkten. Versteckt sich hier ein Gebraucht-Geheimtipp?

ANZEIGE

HAPPY BIRTHDAY, AUTO BILD!

AUTO BILD testen, 40 € kassieren & mit etwas Glück bis zu 100.000 € gewinnen.

Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter autobild.de/jubilaem.



Jetzt bestellen:

autobild.de/jubilaem ☎ 0800/12 45 60 7

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



Wir verlosen unter allen Bestellern
1x 100.000 €
10x 10.000 €
100x 1.000 €



EIN STERN FÜR BILD!

**Das Gutscheineheft von BILD –
inklusive 1 € Rabatt für den *stern*.**



**Ab jetzt
im Handel!**

Bild

✶ stern

DIE 200. AUSGABE VON AUTO BILD KLASSIK!

**Der große Rückblick auf 40 Seiten. Außerdem: Neue Geschichten,
die ans Blech UND ans Herz gehen**



**JETZT IM
HANDEL!**



Jeden Monat neu im Zeitschriftenhandel!

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

**Auto
Bild klassik**

EXTRA: 20 SEITEN ÜBER DIENSTWAGEN

Ausgabe Nr. 1/2026

Auto
Bild

firmenwagen

AB AUF DIE BAUSTELLE
EIN ROLLS-ROYCE
FÜR ALLE FÄLLE



FIRMENWAGEN-
AWARD



FLOTTE
PREISTRÄGER
VON AUDI BIS TOYOTA



POLITIK

EU plant saubere
Flotten



Skoda Vision O

FLOTTE STUDIE

SKODAS VISION EINES DIENST-KOMBIS

RATGEBER

Elektronische
Fahrtenbücher
im Vergleich



Mercedes eActros 600



ABGEFAHREN

MIT DEM BRUMMI
ANS NORDKAP

TREND

KI IM COCKPIT



INTERVIEW

VW-Deutschland-
Chef

Achim Schaible





Mehr Komfort auf Dienstreisen.

Der Tiguan ist eines der beliebtesten Modelle von Volkswagen und kann Ihren Fuhrpark noch attraktiver machen. Er zeigt sich im Straßenverkehr souverän und wird dabei von zahlreichen Innovationen aus höheren Fahrzeugklassen unterstützt. Im Inneren bietet der Tiguan viel Komfort und Platz für Dienstreisen: Bei geklappten Rücksitzen stehen bis zu 1.650 Liter für Gepäck und Arbeitsmaterialien zur Verfügung. Steigen Sie ein, Ihr Volkswagen Partner berät Sie gern.



volkswagen.de/grosskunden

Tiguan R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 5,8-5,5 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 152-144 g/km; CO₂-Klasse: E. Die Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattung.

Chefredakteur
ROBIN HORNIG



WAS FIRMENKUNDEN
WIRKLICH WOLLEN

DER FIRMENWAGEN ist rol-
lendes Büro, Visitenkarte des
Unternehmens, Incentive
für Mitarbeiter – und ein
Kostenfaktor, der exakt kalkuliert
werden muss. Die Ergebnisse un-
seres Firmenwagen-Awards (S. 6)
zeigen sehr klar, worauf es unseren
Leserinnen und Lesern ankommt.
Premium endet nicht beim
Kleinwagen. Auch in den unteren
Klassen zählen hochwertige Ver-
arbeitung, saubere Materialien und
ein starker Auftritt. Wer täglich un-
terwegs ist, will Qualität, unabhän-
gig vom Format. In der Mittelklas-
se bleibt Preis-Leistung
das Maß aller Dinge. Viel
Platz, effiziente Antriebe,
moderne Technik, aber
bitte zu vernünftigen Ge-
samtkosten. Genau diese
Mischung setzt sich im
Fuhrpark durch.



SUV sind weiterhin ge-
setzt, und im Topsegment domi-
nieren Souveränität, Komfort und
technologische Führungsrolle.
Und ja: Elektromobilität funk-
tioniert inzwischen auch dort, wo
früher nur Hubraum zählte.
Im Nutzfahrzeugbereich regiert
die nackte Rechnung. Effiziente
Antriebe, Assistenzsysteme zur
Unfallvermeidung und planbare
Wartung sind die harten Wäh-
rungen im Alltag von Handwerk,
Service und Logistik.

Unser Award ist damit ein ehr-
liches Stimmungsbarometer der
deutschen Flottenlandschaft.

HERZLICHST, IHR

Robin Hornig

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION, ANDREAS ARNOLD

KONTAKT

facebook.de/autobild

youtube.com/user/autobild

autobild.de

feedback@autobild.de



REPORT

Skoda zeigt mit dem Vision O den Dienst-Kombi der Zukunft4

FIRMENWAGEN-
AWARD

Die besten Dienstwagen 2025:
Preisverleihung 6



REPORT

Der Elektro-Rolls-Royce für alle Fälle.....8

NACHRICHTEN

EU setzt auf saubere Flotten, Fiat bringt Dreirad zurück..... 10

RATGEBER

Elektronisches Fahrtenbuch: Steuern sparen ohne Papier 12

NACHRICHTEN

Künstliche Intelligenz im Auto-Umfeld, SAP setzt auf Elektro 14



INTERVIEW

VW-Deutschland-Chef Achim Schaible im Gespräch
über Passat und Co fürs Gewerbe.....16

NACHRICHTEN

eActros am Nordkap, Opel Movano hilft beim Umzug..... 18

Impressum

Axel Springer Deutschland GmbH,
Axel-Springer-Straße 65, 10969 Berlin
Chefredakteur: Robin Hornig
Freie Mitarbeiter: Bianca Garloff (Text & Konzeption), Sabine Mehl (Grafik)
Anzeigenvertretung: B&M Marketing GmbH,
Wiesenstraße 32, 91126 Schwabach, info@bm-marketing.net
Informationen zum Datenschutz finden Sie unter
www.autobild.de/datenschutz.
Sie können diese auch schriftlich unter Axel Springer Deutschland GmbH,
Datenschutz, Axel-Springer-Straße 65, 10969 Berlin, anfordern.

DIE ZUKUNFT DES KOMBIS

Mit dem **Vision O** zeigt **Skoda**, wie ein vollelektrischer Kombi für Alltag und Dienstwageneinsatz aussehen könnte



Zukunft trifft Alltag: Der Vision O zeigt, wie Elektroautos auch für Dienstwagenfahrer attraktiv werden können



MIT FABIA, OCTAVIA, SUPERB UND ENYAQ hat Skoda beim AUTO BILD Firmenwagen-Award (siehe Seite 6) groß abgeräumt. Jetzt richten die Tschechen den Blick nach vorn und auf eine Fahrzeugklasse, die lange im Schatten der SUV stand. Der Elektro-Kombi könnte vor dem Comeback stehen. Nach Porsche (Taycan Sport Turismo) und Opel (Astra Sports Tourer Electric) will auch Skoda in die entstehende Marktlücke stoßen.

Mit der Studie Vision O zeigen die Tschechen einen vollelektrischen Kombi, der nicht nur futuristisches Design, sondern auch klassische Skoda-Tugenden wie viel Platz, clevere Details und hohe Alltagstauglichkeit verspricht. Spannend für Dienstwagenfahrer: Reich-

lich Stauraum, ein durchdachtes Cockpit und ein nachhaltiges Gesamtkonzept könnten den Vision O zum idealen Firmenfahrzeug der Zukunft machen.

Mit 4,85 Meter Länge reiht sich der Vision O exakt zwischen Octavia Combi und Superb Combi ein. Beide seit Jahren beliebte Firmenwagen. Gleichzeitig bleibt er als Skoda erkennbar; trotz des futuristischen Auftritts. Die neue Tech-Loop-Frontmaske, ein geschlossener Grill und schmale Leuchten sorgen für tschechische DNA im neuen Gewand.

Typisch Skoda: Praktikabilität steht ganz oben. Auch beim Vision O. Mit 650 bis 1700 Liter Ladevolumen bietet er mehr als viele Mittelklasse-SUV und bleibt dabei aerodynamisch und elegant. Klassische Kombi-Vorteile wie eine nied-

rige Ladekante und eine große Klappe inklusive.

Dazu kommen „Simply Clever“-Lösungen wie ein Fach fürs Ladekabel, ein integriertes Metermaß im Kofferraum oder eine herausnehmbare Kühlbox. Auch für das Regenschirm-Fach in den Türen wurde eine elektrische Version gefunden: vier Stück sind an Bord.

Der Innenraum setzt auf klare Linien, hochwertige Materialien und Nachhaltigkeit. Die Sitze bestehen aus recyceltem Strickmaterial, der Boden aus wiederverwertetem Leder. Das Ganze wirkt hell, modern und gleichzeitig hochwertig. Besonders: Das neue „Horizon Display“, ein über 1,20 Meter breiter Bildschirm, der sich über die gesamte Armaturentafel zieht. Bedient wird er nicht nur



Digital, aber nicht kompliziert: Das neue „Horizon Display“ ist 1,20 Meter breit. Gesteuert wird es klassisch per Drehdrücksteller

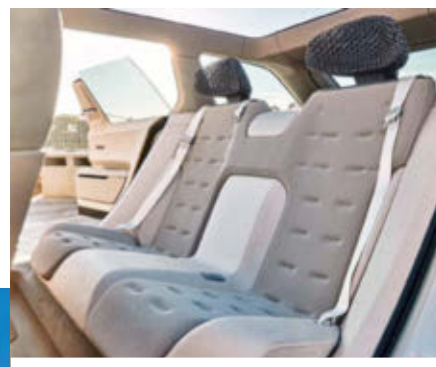


▲ **Typisch Skoda:** Mit 650 bis 1700 Liter Kofferraum ist der Vision O voll dienstwagen-tauglich

◀ **Wippen für die Klimaanlage und ein Drehdrücksteller sorgen für Bedienbarkeit ohne Ablenkung**



◀ **Recycelt:** Sitzbezüge aus PES-Strick, Boden aus Lederresten - Skoda denkt nachhaltig



◀ **Licht und Luft:** Helle Farben und ein Glasdach machen den Innenraum offen und freundlich

per Touch, sondern auch über einen Drehdrücksteller. Eine gute Nachricht für Vielfahrer. Klassische Bedienelemente wie Wippen für die Klimasteuerung oder Tasten am Lenkrad bleiben erhalten. Auch das ist ein klarer Pluspunkt im Dienstwareneinsatz, wo schnelle Bedienbarkeit zählt.

Noch gibt es keinen genauen Zeitplan für die Serienversion. Klar ist aber: Skoda plant, den Vision O auf einer neuen Plattform Anfang der 2030er-Jahre in Serie zu bringen. Bis dahin dürften viele Fuhrparks elektrifiziert sein. Sollte das Serienmodell ähnlich auftreten, dürfte es für viele Fuhrparkmanager eine ernsthafte Option werden. Vor allem, wenn die Reichweite stimmt und ein attraktiver Preis aufgerufen wird. *Bianca Garloff*

FOTO: SKODA

Gegenschwung: Die gegenläufig öffnenden Türen sind spektakulär, aber wohl nur für die Studie gedacht





▲ Die Preisträger (v. l.): Carsten Kortüm (Leiter Großkundenverkauf Audi), Jörg Ebert (Leiter Geschäftsstelle Frankfurt, Alphabet Fuhrparkmanagement), David Perdomo Hollatz (Pkw-Vertriebschef Mercedes-Benz), Tom Kunze (Product Management BMW Mittelklasse), Maximilian Mies (Regional Sales Manager Rolls-Royce), Jörg Dzubiel (General Manager Sales Operations Toyota Deutschland), Markus Burgmer (General Manager PR Toyota Deutschland), Robin Hornig (AUTO BILD-Chef), Lutz Leif Linden (AvD-Präsident), Dr. Tim Steiskal (Vertriebschef Skoda Deutschland)

SIEGER IM DIENST

Die achten **AUTO BILD Firmenwagen-Awards 2025** wurden in Frankfurt am Main verliehen

WELCHE AUTOS IM JOB wirklich zählen, entscheiden jedes Jahr unsere Leser: Anfang Februar hat AUTO BILD in der AvD-Zentrale in Frankfurt am Main mit Unterstützung von AvD und Alphabet die besten Dienstwagen Deutschlands ausgezeichnet und zum achten Mal die Firmenwagen-Awards verliehen. In zwölf Kategorien stellten sich die Fahrzeuge dem Votum der Leser. Ein Hersteller sticht dabei besonders heraus: Skoda. Die Marke aus Mladá Boleslav sichert sich gleich vier Pokale aus sechs Kategorien und unterstreicht damit erneut ihre Ausnahmestellung im Flottengeschäft.

Den Auftakt macht der Skoda Fabia, der erneut den Importsieg bei den Kleinwagen holt. Der Dauerbrenner überzeugt die Leser mit seinem starken Preis-Leistungs-

Verhältnis, solidem Platzangebot und hoher Alltagstauglichkeit. „Qualität muss stimmen, aber auch der Preis“, betont Dr. Tim Steiskal, Vertriebschef Skoda Deutschland. „Wir geben unsere Kostenvorteile eins zu eins an die Kunden weiter. Dafür steht Skoda – und dafür steht unser Leitspruch ‚Simply Clever‘.“

In der Kompaktklasse folgt direkt der nächste Doppelschlag: Gesamt- und Importsieger ist erneut der Skoda Octavia. Ein Klassiker, der seit Jahren fest in deutschen Fuhrparks verankert ist. Steiskal: „Der Octavia ist das Herzstück unserer Marke. Wenn Kunden und Leser das genauso sehen, gibt es für uns kein größeres Lob.“

Auch in der Mittelklasse führt

kein Weg an Skoda vorbei. Der Superb gewinnt sowohl die Gesamt- als auch die Importwertung. Sein Erfolgsrezept: Oberklasse-Platzangebot zum Mittelklasse-Preis. „Es ist die Symbiose aus Raumangebot, Variabilität und Design – und das alles zu einem Skoda-Preis“, so Steiskal. „Im relevanten Flottenmarkt liegen wir bei rund 90 Prozent.“

Der vierte Streich folgt im SUV-Segment: Importsieg für den Skoda Enyaq. Der Stromer zeigt, dass Elektromobilität im Firmenwageneinsatz angekommen ist. „Mit dem Enyaq ist Elektromobilität in der Flotte etabliert“, sagt der Skoda-Vertriebschef. „Bezahlbare Mobilität, Design und Vertrauen in die Marke; all das zählt auf dieses Modell ein.“

Auch Audi darf jubeln. Der Audi A1 gewinnt die Gesamtwertung bei den Kleinwagen und verdrängt damit erstmals den Fabia von der Spitze. Carsten Kortüm, Leiter Großkundenverkauf, erklärt: „Design, Qualitätsanspruch und Markeni-



B&M-Marketing-Chef
Stefan Müller
moderiert

mage – dafür steht Audi. Genau das schätzen auch Firmenwagenkunden im Leasing.“

In der oberen Mittelklasse setzt sich der BMW 5er als Gesamtsieger durch. Komfort und Sportlichkeit bleiben das Erfolgsduo. Tom Kunze, Product Management BMW Mittelklasse: „Der 5er steht wie kaum ein anderes Modell für Langstreckenkomfort und Sportlichkeit. Genau das braucht ein Dienstwagenfahrer.“

Importsieger dieser Klasse wird der Lexus ES. Markus Burgmer, General Manager PR Toyota Deutschland: „Lexus ist exotisch, ja. Aber genau deshalb suchen wir bewusst Plattformen, um Marke und Produkt erlebbar zu machen – nah an der Zielgruppe.“

In der Oberklasse bleibt alles beim Alten: Gesamtsieger ist erneut die Mercedes S-Klasse. David Perdomo Hollatz, Pkw-Vertriebschef von Mercedes-Benz Deutschland, übernahm den Pokal: „Wir starten die stärkste Modell- und Technologieoffensive unserer Geschichte. Die S-Klasse ist dafür der perfekte Auftakt.“

Der Importsieg geht an den Rolls-Royce Spectre – ein Signal für elektrischen Luxus. Maximilian Mies, Regional Sales Manager Rolls-Royce: „Elektromobilität passt perfekt zu unserer Marke. Leise, sauber, mühelos – das ist Luxus in Reinform.“

Bei den SUV setzt sich 2025 der Mercedes GLC durch und gewinnt die Gesamtwertung. Das Mittelklasse-SUV bleibt einer der gefragtesten Firmenwagen überhaupt. Perdomo Hollatz bringt es auf den Punkt: „Der GLC verbindet Komfort, moderne Technik und Alltagstauglichkeit genau so, wie es unsere Kunden erwarten.“ Besonders die elektrifizierten Varianten punkten im Flotteneinsatz: „Mit den Plug-in-Hybriden können viele Kunden ihre täglichen Strecken rein elektrisch fahren.“

In der Transporter-Kategorie sorgt der Mercedes-Benz Vito für eine Überraschung und holt den Gesamtsieg. Ausschlaggebend sind klassische Flottenkriterien. „Moderne Assistenzsysteme, hohe Verfügbarkeit und eine optimierte Total Cost of Ownership machen den Vito zum Vollprofi“, heißt es aus Stuttgart. Ziel sei es, Ausfallzeiten zu minimieren und die Fahrzeuge dauerhaft im Einsatz zu halten.

Der Importsieg geht erneut an den Toyota Proace. Jörg Dzubiel, General Manager Sales Operations Toyota Deutschland: „Zuverlässigkeit ist unser stärkstes Argument – gerade im Firmenwagengeschäft. Mit unserer 15-Jahre-Garantie geben wir Unternehmen ein hohes Maß an Sicherheit und Planungstreue.“

Bianca Garloff

KLEINWAGEN

Gesamtsieger:

Audi A1

Importsieger:

Skoda Fabia



KOMPAKTKLASSE

Gesamtsieger:

Skoda Octavia



MITTELKLASSE

Gesamtsieger:

Skoda Superb

OBERE MITTELKLASSE

Gesamtsieger:

BMW 5er

Importsieger:

Lexus ES



OBERKLASSE

Gesamtsieger: Mercedes S-Klasse

Importsieger: Rolls-Royce Spectre



SUV UND GELÄDEWAGEN

Gesamtsieger:

Mercedes GLC

Importsieger:

Skoda Enyaq



TRANSPORTER UND VANS

Gesamtsieger:

Mercedes Vito

Importsieger:

Toyota Proace





Der Rolls-Royce Spectre ist das erste vollelektrische Modell der britischen Luxusmarke

MIT DEM ROLLS-ROYCE AUF DIE BAUSTELLE



FOTO: ROLLS ROYCE

Warum der **Spectre** plötzlich ein echter Firmenwagen ist

ROLLS-ROYCE. BAUSTELLE. FIRMENWAGEN. Das sind drei Wörter, die eigentlich so gar nicht zusammenpassen. Und trotzdem verrät Maximilian Mies, Regional Sales Manager Rolls-Royce, beim AUTO BILD Firmenwagen-Award: „Wir haben Kunden, die fahren jeden Tag mit dem Rolls-Royce zur Baustelle.“

Kein Witz und kein Versprecher: In der Importwertung „Beste Oberklasse“ haben die AUTO BILD-Leser ein Auto zum Sieger gewählt, das früher eher vor Opernhäusern parkte als vor Baucontainern: den Rolls-Royce Spectre. Vollelektrisch, über 580 PS, fast drei Tonnen schwer. Und offenbar auch erstaunlich alltagstauglich...

Trotzdem ist selbst Rolls-Royce überrascht. „Das ist tatsächlich der erste Preis für uns in dieser Kategorie“, sagt Mies. „Wir haben viele Auszeichnungen bekommen – aber diese hier ist neu.“

Verantwortlich ist der erste vollelektrische Rolls-Royce der Geschichte. „Elektromobilität passt perfekt zu uns“, erklärt Mies. „Die Fahrzeuge sind leise, sauber und haben diese Mühelosigkeit, für die wir stehen.“ Aber warum

funktioniert Elektromobilität bei Rolls-Royce, während andere Luxusmarken noch zögern? Antwort: die Käuferschicht. „Es gibt nicht den einen Rolls-Royce-Kunden“, erklärt der Auto-Manager. „Die Menschen haben unterschiedliche Hintergründe und nutzen die Autos sehr unterschiedlich.“

Bei allen gleich: Für 389 000 Euro aufwärts bekommt der solvente Firmenkunde einen luxuriösen Gleiter mit dem Fahrgefühl eines fliegenden Teppichs.

ROLLS-ROYCE SPECTRE

Motor Elektro · **Leistung** 430 kW (585 PS) · **max. Drehmoment**

900 Nm · **Antrieb** Allrad

L/B/H 5475/ 2017/1573 mm

Leergewicht 2890 kg

0-100 km/h 4,5 s

Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

Batteriekapazität 102 kWh

Reichweite 530 km (WLTP)

Verbrauch 22 kWh/100 km

Preis ab 389 000 Euro

Die 102-kWh-Batterie ist tief im Aluminium-Spaceframe integriert. Das senkt den Schwerpunkt und sorgt für die berühmte Ruhe an Bord. Bis zu 520 Kilometer Reichweite sind laut WLTP drin. Typisch Rolls-Royce sind die gegenläufig öffnenden Türen, innen mit beleuchteten Starlight-Panels (über 4700 Lichtpunkte). Dazu kommt das weiterentwickelte „Planar“-Fahrwerk mit einem Kamerasystem, das die Straße vorausschauend scannt und Unebenheiten glatt bügelt, bevor sie spürbar werden.

Selbst die Kühlerfigur „Spirit of Ecstasy“ wurde für weniger Luftwiderstand und mehr Effizienz aerodynamisch neu gezeichnet. Maximaler Luxus und minimaler Stress auf dem Weg zur Arbeit. Genau deshalb funktioniert der Spectre nicht nur vor der Oper, sondern eben auch auf der Baustelle. Mies erklärt: „Wir werden als Marke immer nahbarer, immer moderner – und das auch dank der Brücke zur Elektromobilität.“

Das Leser-Votum schlägt dabei ein Klischee. „Natürlich wirkt ein Rolls-Royce als Preisträger beim Firmenwagen-Award auf den ersten Blick komisch“, räumt auch Mies ein. „Aber am Ende des Tages hat der Leser immer recht.“

Und der sagt: Ein Luxusauto darf elektrisch sein. Und ein Firmenwagen darf auch ein Rolls-Royce sein. *B. Garloff*



Best Practice für alle

Opels breite Modellpalette bietet mit vielfältigen Antriebsvarianten adäquate Mobilitätslösungen für unterschiedlichste Geschäftsmodelle. Und mit WartungPro gibt's auf Wunsch eine transparente Flatrate für die Servicekosten.

Opel präsentiert den gewohnt vielseitigen Kompaktklasse-Bestseller Astra: Mit vier Antriebsvarianten sowie als Fünftürer oder extragroßer Sports Tourer mit bis zu 1634 Liter Ladevolumen (Benzin-Hybrid, Diesel) wird er sowohl den unterschiedlichen Ansprüchen von Einzelunternehmern als auch den komplexen Anforderungen moderner Fuhrparkflotten gerecht.

Eine der vielen Stärken des neuen Astra ist seine Antriebsvielfalt. Als Astra Electric ist er 115 kW/156 PS stark und legt mit der 58-kWh-Batterie bis zu 454 Kilometer lokal emissionsfrei zurück (WLTP). Erstmals verfügt er zudem über die Vehicle-to-Load-Technologie (V2L), mit der der Akku auch externe Verbraucher mit Strom versorgen kann. Neben der vollelektrischen Variante stehen zudem ein Benzin-Hybrid (107 kW/145 PS), ein Diesel (96 kW/130 PS) sowie ein Plug-in-Hybrid (144 kW/196 PS) mit 84 Kilometer WLTP-Reichweite zur Wahl.

Sinnvolle Ausstattungen ergänzen die durchdachten Antriebe. Zum Serienumfang gehören ergonomische Intelli-Sitze mit einer Einkerbung fürs Steißbein, sie erhöhen den Komfort auf langen Fahrten. Von der Aktion Gesunder Rücken ausgezeichnete, zehnfach einstellbare Sitze mit Bezügen aus 100-prozentigem Recyclingmaterial gibt es optional, ebenso die Matrix-Scheinwerfer IntelliLux HD LED® mit 50.000 Leuchtelementen, die die Fahrbahn präzise ausleuchten, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.



Astra Sports Tourer mit großem Ladevolumen von bis zu 1634 Liter (Benzin-Hybrid und Diesel)



Das Design der 18-Zoll-Räder trägt den Namen „Rekord“ und weckt nostalgische Gefühle

Beispielangebot für den Astra Sports Tourer¹

- mtl. Leasingrate: ab 249 € (netto)²
- mtl. Leasingrate inklusive **Opel WartungPro*** gesamt: ab 268,95 € (netto)²
- 1.000,00 € Sonderzahlung, Laufzeit 48 Monate, Laufleistung 10.000 km/Jahr

So variabel wie der Astra gestaltet sich Opels gesamtes Modellprogramm: vom Stadtfliitzer Corsa über den Langstreckengleiter Grandland bis hin zum Machertyp Movano hat Opel Fahrzeuge im Angebot, die die unterschiedlichsten Anforderungen von Gewerbekunden erfüllen. Passend ergänzt wird die Fahrzeugauswahl von einem breit gefächerten Antriebsportfolio, das unterschiedlichsten Einsatzszenarien gerecht wird.

Volle Kostenkontrolle mit WartungPro

Für Gewerbekunden bietet Opel mit WartungPro zudem ein attraktives Servicepaket, das umfangreiche Wartungs- und Verschleißreparaturen zum Fixpreis abdeckt. Zu den Leistungen des Pakets zählen auch HU-, AU- sowie UVV-Prüfungen und eine Mobilitätsgarantie inklusive Pannen- und Unfallhilfe, Abschleppdienst und Mietwagen. Das Paket ist für alle Opel-Neuwagen (außer Opel Rocks) verfügbar und beeindruckt mit kalkulierbaren Kosten für zuverlässigen Service.



Für mehr Infos zu Opel WartungPro den QR-Code mit dem Handy scannen

<https://www.opel.de/geschaeftskunden/opelwartungpro.html>

* Opel Wartung Pro beinhaltet Leistungen über den Servicebaustein „Wartung und Verschleiß“ der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, gemäß dessen Bedingungen. Das Angebot setzt den Abschluss eines Leasingvertrags mit Leasys für ein nicht zugelassenes Opel-Neufahrzeug voraus (ausgenommen: Opel Rocks). Gültig bei teilnehmenden Opel-Händlern für Vertragsabschlüsse bis zum 31.03.2026.

¹ Kombinierte Werte gem. WLTP: Kraftstoffverbrauch: 5,1–5,0 l/100 km, CO₂-Emission: 134–132 g/km, CO₂-Klasse: D.

² Unverbindliches Kilometerleasing-Beispiel der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, Friedrich-Luttmann-Ring 1, 65428 Rüsselsheim am Main, zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten, für den Opel Astra Sports Tourer Edition, 1.5 Diesel 96 kW (130 PS), mit 8-Stufen-Automatikgetriebe. Monatliche Leasingrate ohne Wartungspaket: 249 €. Monatliche Leasingrate mit Wartungspaket „Opel WartungPro“: 268,95 € (inkl. 19,95 € für das Wartungspaket).

Alle Preise zzgl. der gesetzl. MwSt. Ausschließlich für Gewerbekunden. Gültig bis 31.03.2026. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen, Sonderkonditionen oder Rahmenabkommen. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gern Ihr teilnehmender Opel-Partner. Beispielwerte der Baureihen. Ausstattungsmerkmale sind nicht Bestandteil des Angebots.

Opel Astra 5-Türer: Kombinierte Werte für den Astra Electric gem. WLTP: Energieverbrauch 15,3–15,5 kWh/100 km, CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Kombinierte Werte für Opel Astra Plug-in-Hybrid gem. WLTP: Energieverbrauch gewichtet 12,6–12,8 kWh Strom/100 km plus 2,2–2,3 l/100 km; CO₂-Emission 49–51 g/km; CO₂-Klasse B. Bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 5,4–5,5 l/100 km; CO₂-Klasse D. Kombinierte Werte für den Opel Astra Hybrid gem. WLTP: Kraftstoffverbrauch 4,9–5,0 l/100 km, CO₂-Emission 109–112 g/km; CO₂-Klasse: C. Kombinierte Werte für Opel Astra 1.5 Diesel gem. WLTP: Kraftstoffverbrauch 4,9–5,0 l/100 km, CO₂-Emission 130–132 g/km; CO₂-Klasse: D.

Opel Astra Sports Tourer: Kombinierte Werte für den Astra Sports Tourer Electric gem. WLTP: Energieverbrauch 15,6–15,8 kWh/100 km, CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Kombinierte Werte für den Opel Astra Sports Tourer Plug-in-Hybrid gem. WLTP: Energieverbrauch gewichtet 12,8–13,0 kWh Strom/100 km plus 2,3 l/100 km; CO₂-Emission 51–53 g/km; CO₂-Klasse B. Bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 5,5–5,6 l/100 km; CO₂-Klasse D. Kombinierte Werte für den Astra Sports Tourer Hybrid gem. WLTP: Kraftstoffverbrauch 5,0–5,1 l/100 km, CO₂-Emission 112–114 g/km; CO₂-Klasse: C. Kombinierte Werte für den Astra Sports Tourer 1.5 Diesel gem. WLTP: Kraftstoffverbrauch 5,0–5,1 l/100 km, CO₂-Emission 132–134 g/km; CO₂-Klasse: D.

EU SETZT AUF SAUBERE FLOTTEN



Geht es nach der EU, sollen Firmen-Fuhrparks die Mobilitätswende beschleunigen

FOTOS: VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE, STELLANTIS, CHRISTOPH BORRIES, FINN

Statt Verbrennerverbot plant die EU einen gezielten, wirtschaftsnahen Umbau der Mobilität. Besonders **Unternehmensflotten** sollen den Wandel vorantreiben

DIE GUTE NACHRICHT ZUERST: Verbrenner dürfen auch nach 2035 weiter neu zugelassen werden.

Die EU rückt in ihrem neuen Auto-Paket vom harten Komplettverbot ab. Gleichzeitig will Brüssel aber einen klaren Schwerpunkt setzen – und der heißt Unternehmensflotten. Sie sollen künftig zum Motor der Elektromobilität werden.

Zur Erinnerung: Ursprünglich sollten Neuwagen ab 2035 komplett emissionsfrei sein. Von diesem strikten Ziel nimmt die EU-Kommission nun Abstand. Künftig könnten auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor neu zugelassen werden – etwa durch klimafreundlichere Kraftstoffe oder CO₂-Kompensation.

Damit die Klimaziele trotzdem erreicht werden, lenkt die EU gezielt um: Große Firmenflotten sollen den Wandel beschleunigen. Nach den Plänen der EU-Kommission sollen Unternehmensflotten in Deutschland Schritt für Schritt sauberer werden: ab 2030 mit mindestens 54 Prozent emissionsfreien Neuzulassungen, ab 2035 sogar mit 95 Prozent emissionsfreien Fahrzeuge. Betroffen sind Unternehmen mit mehr als 250 Be-

schäftigten und über 50 Millionen Euro Umsatz. Für sie dürfte das Elektroauto zunehmend zur Standardlösung im Fuhrpark werden.

Die Quoten orientieren sich an der Wirtschaftsleistung. Deutschland liegt dabei auf dem Niveau von Ländern wie Belgien, Luxemburg oder den Niederlanden. Staaten mit geringerer Wirtschaftsleistung pro Einwohner – etwa Frankreich oder Italien – erhalten niedrigere Zielwerte. Das zeigt: Deutschland soll Vorreiter bleiben.

Brisant: Parallel dazu enthält das EU-Dokument einen Passus, der finanzielle Unterstützung für Dienstwagen mit Verbrennungsmotor ab 2028 verbieten könnte. Dazu könnte auch die 1-Prozent-Regelung zählen, das Herzstück der deutschen Dienstwagen-Besteuerung. Sollte die Regelung so kommen, wäre der Verbrenner-Firmenwagen faktisch erledigt, lange bevor 2035 erreicht ist.

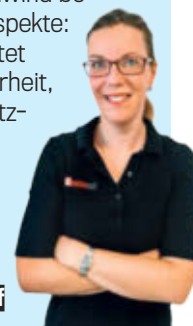
Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbands Betriebliche Mobilität, bleibt gelassen: „Ich sehe keinen Grund, warum die deutsche Dienstwagen-Besteuerung angepasst werden müsste.“

Sein Argument: Die 0,25-Prozent-Regel für E-Autos und die 0,5-Prozent-Regel für Plug-in-Hybride seien echte Förderungen. Die 1-Prozent-Regel für Verbrenner dagegen sei keine Subvention, sondern lediglich eine Bewertungsmethode für den geldwerten Vorteil.

Klar ist: Elektroautos und Plug-in-Hybride bleiben steuerlich besonders attraktiv. Damit setzt Europa weiter auf positive Anreize, vor allem für Unternehmen, die ihre Flotten modernisieren.

FAZIT

Die EU will, dass Elektroautos im Firmenwagenmarkt Rückenwind bekommen. Die positiven Aspekte: Für Unternehmen bedeutet das mehr Planungssicherheit, für Hersteller neue Absatzchancen und für Fahrer moderne Dienstwagen. Die eigentliche Zeitenwende könnte damit beruflich nicht erst 2035 beginnen. **Bianca Garloff**

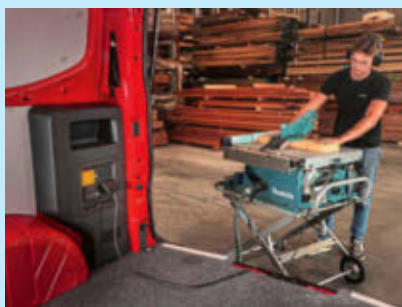


FÜRS HANDWERK ZÄHLEN KOSTEN

Umfrage ermittelte wichtigste Faktoren bei der Fahrzeugwahl

Für Handwerksbetriebe zählt bei Fahrzeugen vor allem Planungssicherheit. Laut einer Umfrage von MHC Mobility unter 700 Betrieben sind für 54 Prozent kalkulierbare Gesamtkosten der wichtigste Faktor bei der Wahl von Mobilitätslösungen. Dahinter folgen schnelle Verfügbarkeit und eine unkomplizierte Abwicklung (46 Prozent) sowie flexible Vertragsmodelle mit kurzen Laufzeiten (38 Prozent).

Zunehmend gefragt sind Komplettpakete inklusive Wartung, Versicherung und Reifenservice. Ziel: Verwaltungsaufwand reduzieren und Ressourcen auf Projekte und Kunden konzentrieren. Auch persönliche Ansprechpartner gewinnen an Bedeutung, weil sie Abläufe im Betrieb besser verstehen und Prozesse beschleunigen. Künftig rücken Effizienz und Elektrifizierung stärker in den Fokus. 37 Prozent erwarten niedrigere Betriebskosten durch neue Mobilitätskonzepte, 34 Prozent sehen alternative Antriebe als zentralen Hebel. Gleichzeitig gehen viele Betriebe davon aus, dass flexible Nutzungsmodelle wie Auto-Abos weiter wachsen.



▲ Für Handwerksbetriebe sind kalkulierbare Gesamtkosten entscheidend

FIAT ENTDECKT DAS DREIRAD NEU



Fiat Tris: 12 PS, bis zu 90 Kilometer Reichweite, 540 Kilogramm Nutzlast

Fiats **Tris** soll als günstiger City-Transporter vor allem Lieferdienste und Handwerker ansprechen

DIE LEGENDÄRE APE bekommt einen elektrischen Nachfolger, der jetzt auch nach Europa kommen soll. Fiat hat bestätigt, dass das Dreirad Tris nicht nur für Schwellenländer gedacht ist, sondern künftig auch in europäischen Städten fahren soll.

Das Konzept ist bewusst einfach gehalten und auf urbane Logistik ausgelegt. Wie beim historischen Vorbild sitzt der Fahrer in einer offenen Kabine über dem einzelnen Vorderrad, während hinten eine große Ladefläche auf einer zweispurigen Achse Platz für Waren bietet. Mit 2,25 Quadratmeter Ladefläche passt sogar eine Europalette hinein, die maximale Nutzlast liegt bei 540 Kilogramm.

Im Unterschied zur klassischen Ape fährt der Tris vollständig elektrisch. Der

Antrieb arbeitet mit 48-Volt-Architektur, der Motor leistet 12 PS. Die 7-kWh-Batterie soll Reichweiten von bis zu 90 Kilometern ermöglichen – ausreichend für Zustelldienste, Handwerksbetriebe oder innerstädtische Transporte. Geladen wird simpel an der Haushaltssteckdose, laut Fiat dauert das rund fünf Stunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 45 km/h.

Damit fällt der Tris in die Leichtfahrzeugklasse L6e. Die Zulassung ist vergleichsweise unkompliziert, was ihn für Flotten und Kommunen interessant macht. Gleichzeitig hält das die Kosten niedrig: Branchenschätzungen sehen den Preis zwischen 10 000 und 12 000 Euro. Mit 3,17 Meter Länge positioniert Fiat den Tris klar als Arbeitsgerät. Je nach Einsatz gibt es die Ladefläche offen oder mit Seitenwänden. Trotz des reduzierten Konzepts fehlt es nicht an moderner Basistechnik: LED-Leuchten, ein kleines Cockpit-Display sowie 12-Volt- und USB-Anschlüsse gehören zur Ausstattung.

FINN VERDOPPELT STELLANTIS-FLOTTE

11 500 zusätzliche Fahrzeuge sollen das Auto-Abo wachsen lassen

DER AUTO-ABO-ANBIETER FINN baut seine Partnerschaft mit Stellantis aus. In diesem Jahr nimmt das Unternehmen 11 500 zusätzliche Fahrzeuge des Konzerns in seine Flotte auf und verdoppelt damit das Angebot an Stellantis-Autos gegenüber dem Vorjahr. Laut Finn ist es die größte Erweiterung eines bestehenden Rahmenvertrags in der Firmengeschichte.

Seit Beginn der Kooperation im Jahr 2020 brachte Finn nach eigenen Angaben mehr als 40 000 Stellantis-Autos auf deutsche Straßen. Mit dem neuen Schritt wächst vor allem die Modellvielfalt im Abo-Programm. Neu im Portfolio sind unter anderem Fiat Grande Panda, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW und Citroën C5 Aircross. Damit wird das Angebot auch für Geschäftskunden breiter.



▲ Finn-Flottenchef Paul Nobis (l.) und Stellantis-Deutschlandchef Florian Huettl

Trotz klarer Steuerersparnis nutzt nur etwa jeder vierte Dienstwagenfahrer ein Fahrtenbuch



STEUERN SPAREN OHNE PAPIERCHAOS

Mit einem digitalen **Fahrtenbuch** lassen sich jedes Jahr Tausende Euro Steuern sparen – einfacher, als viele denken. AUTO BILD erklärt die elektronische Alternative

WER EINEN FIRMENWAGEN AUCH PRIVAT NUTZT, hat steuerlich zwei Optionen: pauschal oder präzise. Doch viele Beschäftigte entscheiden sich noch immer für die pauschale Ein-Prozent-Regelung – und zahlen damit oft deutlich mehr, als sie müssten.

Eine Analyse auf Basis realer Nutzungsdaten zeigt: Mit der Fahrtenbuchmethode lassen sich im Schnitt über 2600 Euro pro Jahr sparen. Vor allem bei überwiegend beruflicher Nutzung kann der Unterschied gravierend sein. Digitale Fahrtenbücher machen das Führen so einfach wie nie.

Trotz des hohen Einsparpotenzials führt nur etwa ein Viertel der Dienstwagenfahrer in Deutschland ein Fahrtenbuch. Das ergibt eine Auswertung des Firmenwagenrechners von Vimcar, Anbieter von digitalen Fuhrparkmanagement-Softwarelösungen aus Berlin. Besonders Fahrer von Verbrennern mit gemischter Nutzung könnten profitieren.

Das betrifft schätzungsweise 940 000 Fahrzeuge, bei denen bislang auf die teure Pauschale gesetzt wird.

„Viele bleiben bei der Ein-Prozent-Methode, weil sie sie kennen. Nicht, weil sie günstiger ist“, erklärt Felix Schmidt, Chief Product & Technology Officer beim Vimcar-Mutterunternehmen Shiftmove. Dabei ließe sich mit einem digitalen Fahrtenbuch ohne großen Aufwand bares Geld sparen – Jahr für Jahr.

! Rund 1,6 Mio. Dienstwagen in Deutschland eignen sich fürs Fahrtenbuch

Bei der pauschalen Versteuerung des Firmenwagens wird monatlich ein Prozent des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs als geldwerter Vorteil angesetzt. Dazu kommen dann noch 0,03 Prozent pro Entfernungskilometer für den Arbeitsweg – unabhängig von der tatsächlichen Nutzung.

Anders beim Fahrtenbuch: Hier wird nur das versteuert, was auch wirklich privat gefahren wurde. Vor allem wer seinen Wagen fast ausschließlich beruflich nutzt, spart auf diesem Weg mehrere Tausend Euro jährlich.

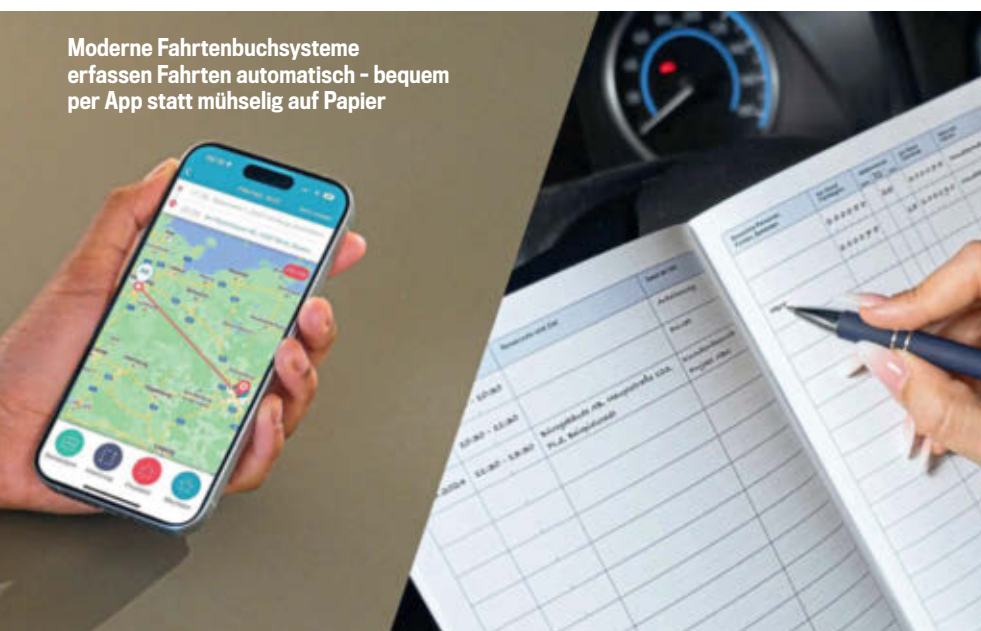
Zwar galt das Fahrtenbuch lange als lästig, doch das hat sich geändert. Digitale Lösungen machen die Dokumentation heute bequem, schnell und finanzamtskonform. Das System wird einmal installiert, erkennt jede Fahrt automatisch und erlaubt eine einfache Kategorisierung per App – etwa in „geschäftlich“, „privat“ oder „Arbeitsweg“.

Zudem sind die Daten manipulationssicher gespeichert und erfüllen alle Anforderungen für die steuerliche Anerkennung. Die Übermittlung an Steuerberater oder Finanzamt erfolgt auf Knopfdruck – ganz ohne Papierstapel.

Digitale Fahrtenbücher kommen vor allem bei jüngeren Altersgruppen gut an: Laut einer Vimcar-Umfrage nutzen 43 Prozent der 25- bis 34-Jährigen von



Moderne Fahrtenbuchsysteme erfassen Fahrten automatisch – bequem per App statt mühselig auf Papier



Anfang an die digitale Variante. In der Gruppe der 35- bis 44-Jährigen sind es immerhin noch 32 Prozent.

Der Weg zurück zum Papier kommt kaum infrage. Wer einmal digital fährt, bleibt dabei. Neben der Steuerersparnis nennen die Nutzer vor allem Transparenz, Komfort und die genauere Kontrolle über die Fahrzeugnutzung als Vorteile.

Wichtig bei der Wahl des Anbieters: Nicht jede App erfüllt die Vorgaben des Finanzamts. Nur Fahrtenbücher, die manipulationssicher sind, jede Änderung protokollieren und Fahrdaten automatisch erfassen, sind rechtskonform. Eine

Excel-Tabelle reicht ebenso wenig wie Lösungen, bei denen sich alte Einträge beliebig nachträglich verändern lassen.

Hochwertige Systeme bieten darüber hinaus Features wie Geofencing, Geschwindigkeitsalarme oder die Verwaltung ganzer Fahrzeugflotten mit mehreren Nutzern – ideal für Unternehmen.

Fest steht: Oft lohnt sich der Wechsel. Möglich ist er immer zum 1. Januar eines Jahres oder bei Neuzulassung des Dienstwagens. Dennoch: Viele verschenken diese Möglichkeit – aus Bequemlichkeit. Ein elektronisches Fahrtenbuch kann das ändern.

Bianca Garloff

Dienstwagen-Steuer pauschal statt präzise

0,25 % gelten für reine Elektroautos bis zu einem Bruttolistenpreis von 100 000 Euro.

0,5 % für teurere E-Autos oder Plug-in-Hybride, wenn sie mindestens 80 km elektrisch fahren oder maximal 50 g CO₂/km ausstoßen.

1,0 % gilt für alle Verbrenner, also Benzin, Diesel und nicht förderfähige Hybride.

Zusätzlich immer: 0,03 % pro Entfernungskilometer für den Arbeitsweg.

5 Fahrtenbücher für Sie getestet

PAJ: REDAKTIONSTIPP DER AUTO BILD-PRODUKTTTESTER

Der Anbieter Paj überzeugt mit einem attraktiven Einstiegspreis von unter zehn Euro im Monat. Auch Fahrzeuge ohne OBD2-Schnittstelle können dank alternativer GPS-Tracker problemlos ausgestattet werden. Die erfassten Fahrdaten sind finanzamt-konform. Für Unentschlossene bietet Paj zudem eine 30-tägige Testphase an. Je nach Bedarf stehen verschiedene Laufzeitmodelle zur Verfügung – wahlweise mit Fokus auf niedrige Kosten oder maximale Flexibilität.

VIMCAR: ALTERNATIV-TIPP FÜR FUHRPARK-PROFIS

Vimcar richtet sich klar an anspruchsvolle Nutzer und Fuhrpark-Profis: Es bietet eine umfangreiche Auswahl an Auswertungen sowie die Expertise eines herstellere erfahrenden Anbieters, der mehrfach ausgezeichnet wurde. Die monatlichen Kosten von rund 30 Euro liegen zwar deutlich über dem Marktdurchschnitt, dafür profitieren Nutzer von einem hohen Maß an Sicherheit: Die korrekte Funktion des Systems wurde von der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft KPMG geprüft. Das Ergebnis: zuverlässiger Betrieb, finanzamt-konforme Dokumentation und detaillierte Berichte.

SALIND: PREISTIPP VON AUTO BILD

Technisch basiert Salind auf der Fahrtenbuch-Plattform von Paj, nutzt jedoch eigene Hardware mit eigenem Branding. Damit liefert der Anbieter eine preiswerte Alternative. Mit monatlichen Kosten ab rund acht Euro zählt Salind zu den günstigsten Optionen am Markt. Verschiedene Vertragslaufzeiten ermöglichen sowohl Flexibilität als auch Kostenkontrolle. Ideal für Nutzer, die eine einfache, funktionale Lösung ohne Schnickschnack suchen.

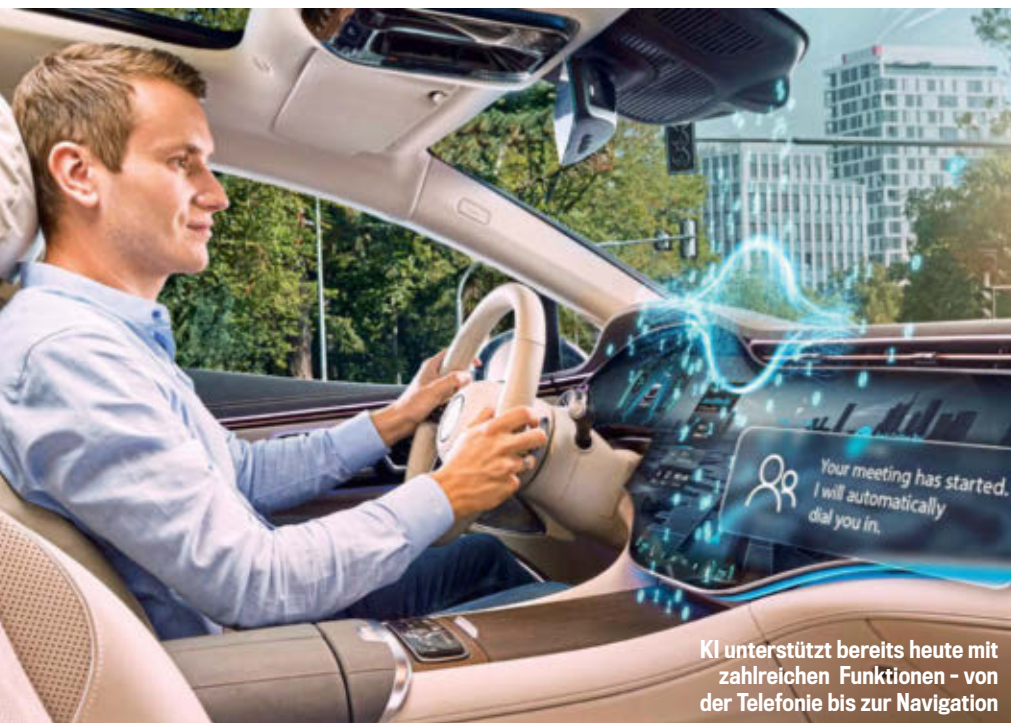
FLEETIZE: UMFASSENDE FUNKTIONEN

Dieser Anbieter setzt neben den klassischen Fahrtenbuchfunktionen auf Zusatzfeatures für spezielle Anforderungen: Unterstützung bei der doppelten Haushaltsführung, verschiedene Exportformate und optionale Flottentauglichkeit machen das System besonders für Vielnutzer und Unternehmen interessant. Der Preis liegt mit rund 25 Euro pro Monat im oberen Mittelfeld. Praktisch: Mehrere Fahrer lassen sich per separat erhältlichen NFC-Stickern automatisch zuordnen.

YUKATRACK: SOLIDE LÖSUNG

Der deutsche Anbieter bietet ein vollwertiges elektronisches Fahrtenbuch mit allen Grundfunktionen – und das bereits ab unter acht Euro im Monat. Damit zählt er zu den preislich attraktivsten Lösungen auf dem Markt. Allerdings gibt es keine Desktop- oder Web-Anwendung – die Nutzung erfolgt ausschließlich per App. Für viele Anwender dürfte das jedoch vollkommen ausreichen, zumal auch eine Online-Ortung des Fahrzeugs möglich ist.

FOTOS: VIMCAR (2), HERSTELLER (2)



KI unterstützt bereits heute mit zahlreichen Funktionen – von der Telefonie bis zur Navigation

KI IM COCKPIT

AUTO BILD zeigt, wo **künstliche Intelligenz** heute wirklich hilft und was noch Zukunftsmusik ist

KI IST IM AUTO ANGEKOMMEN, aber unspektakulärer, als viele glauben. Im Firmenwagen tritt KI vor allem als Optimierer auf: Sie soll Prozesse vereinfachen, Risiken reduzieren und Betriebskosten senken. Am sichtbarsten ist sie aktuell beim Sprachassistenten. Moderne Systeme verstehen natürliche Sprache und steuern Navigation, Telefonie, Medien oder Klima ohne umständliche Befehle. Für Vielfahrer ein echter Produktivitätsgewinn – gerade im Berufsverkehr.

Noch wichtiger ist der stille Einsatz im Hintergrund. Assistenzsysteme wie Notbremsfunktion, Spurführung oder Abstandsregelung basieren auf KI-gestützter Bild- und Sensordatenverarbeitung. Sie erhöhen die aktive Sicherheit, reduzieren Unfallrisiken und damit auch Ausfallzeiten und Reparaturkosten – ein klarer Vorteil für Flottenbetreiber.

Für Fuhrparks besonders relevant ist die sogenannte Predictive Maintenance. KI wertet Fahrzeugdaten aus und erkennt frühzeitig Verschleiß oder drohende Defekte. Wartungen lassen sich besser planen, Standzeiten reduzieren und Werkstattaufenthalte bündeln; ein messbarer Effizienzgewinn.

Zukünftig wird KI vor allem über Personalisierung an Bedeutung gewinnen. Fahrzeuge passen sich automatisch an Fahrerprofile an, optimieren Routen, Lade- oder Tankstopps und unterstützen teilautomatisierte Funktionen wie Park- oder Stauassistenten.

Vollautonomes Fahren bleibt dagegen auf absehbare Zeit die Ausnahme. Im Firmenwagen wird KI weniger als Ersatz für den Fahrer fungieren, sondern als intelligenter Assistent im Hintergrund.

Parallel treiben auch Zulieferer wie Bosch die Entwicklung weiter voran. Auf der CES 2026 zeigte das Unternehmen eine KI-Plattform, die bestehende Cockpits per Hochleistungsrechner nachrüstet. Mit Nvidia-Chip an Bord soll das System Vorlieben der Insassen erkennen, Sprachdialoge natürlicher gestalten und sogar mobiles Arbeiten mit Microsoft-Integration ermöglichen, ohne den Fahrer abzulenken.

Fest steht: KI im Dienstwagen ist kein Gimmick mehr, sondern wird mehr und mehr zum wirtschaftlichen Werkzeug. Sie steigert Sicherheit, senkt Kosten und entlastet Fahrer – unauffällig, effizient und zunehmend unverzichtbar für moderne Flotten.

bg

SAP ZIEHT STECKER BEIM VERBRENNER

DAX-Konzern macht ernst: **19 000 Firmenwagen** künftig nur noch elektrisch

SAP schafft Elektro-Fakten: Seit dem 1. Januar 2026 dürfen Mitarbeiter des Software-Konzerns nur noch Elektroautos als Dienstwagen bestellen. Betroffen ist einer der größten Firmenwagen-Fuhrparks Deutschlands. Rund 19 000 Fahrzeuge umfasst allein der Bestand hierzulande. Der Schritt ist Teil der Klimastrategie: Bis 2030 will SAP klimaneutral sein. Da Dienstwagen meist drei Jahre geleast werden, beschleunigt die Regel die Umstellung deutlich.

„Das ist keine Bauchentscheidung, sondern rational“, sagt SAP-Fuhrparkchef Steffen Krautwasser. Elektroautos seien inzwischen wirtschaftlich konkurrenzfähig, teils sogar günstiger als Verbrenner. Auch beim Nutzwert sieht SAP keine Nachteile: Typische Fahrprofile lägen bei rund 50 Kilometern pro Tag plus Privatfahrten. Geschäftsreisen bewegten sich meist zwischen 350 und 500 Kilometern, für aktuelle E-Modelle kein Problem.

Mitarbeiter bekommen auf Wunsch eine Wallbox für zu Hause, 80 bis 90 Prozent des Ladebedarfs sollen so gedeckt werden. Im Schnitt verbrauchen die Fahrzeuge weniger als 20 kWh pro 100 Kilometer. Aktuell stehen Modelle von 13 Marken im Katalog, darunter Hersteller aus dem VW-Konzern, Mercedes, BMW oder Polestar. Tesla ist wegen schwer kalkulierbarer Restwerte vorerst gestrichen. Bei chinesischen Newcomern wartet SAP noch ab.



▲ SAP stellt seinen kompletten Dienstwagen-Fuhrpark auf Elektro um



Der Honda CR-V

e:PHEV

Plug-in-Hybrid

Bereit für Ihr Leben



Ob rein elektrisch, Vollhybrid oder Plug-in-Hybrid – mit einem Honda sind Ihnen Zuverlässigkeit, Komfort, Sicherheit und modernste Technologien sicher. Ihr Honda Händler stellt Ihnen gerne unsere elektrifizierten Modelle im Detail vor, damit Sie genau das richtige für Ihr Unternehmen wählen können.



Informieren Sie sich jetzt auf [honda.de](https://www.honda.de).

www.honda.de/gewerbekunden

Honda **e:TECHNOLOGY**

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,6 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 78 km. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

MENSCHEN

ACHIM
SCHAIBLE

ZUR PERSON Achim Schaible

Achim Schaible ist seit September 2021 Vorsitzender und Sprecher der Geschäftsführung Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG.



Herr Schaible, welche Bedeutung haben gewerbliche Kunden für VW?

Achim Schaible: Gewerbliche Kunden sind für Volkswagen von zentraler Bedeutung: Sie stellen über 30 Prozent des Pkw-Absatzes im deutschen Markt und umfassen sowohl das klassische Großkundengeschäft als auch kleinere Gewerbetreibende. Besonders Großkunden profitieren von einer vertrauensvollen, langfristigen Partnerschaft, in der Volkswagen sie bei der Erreichung ihrer strategischen Ziele begleitet und gemeinsam die optimale Gestaltung ihrer Flotten entwickelt.

Und umgekehrt?

Die starke Nachfrage gewerblicher Käufer zeigt, dass die Volkswagen-Modelle im Markt hervorragend angenommen werden. 2025 erreichte Volkswagen in der Neuzulassungsflotte mit mehr als zehn Fahrzeugen mit 23,5 Prozent

Der kompakte ID.3 entwickelt sich zunehmend zum gefragten Elektro-Dienstwagen – besonders bei Unternehmen, die auf elektrische Mobilität umsteigen



„Passat bleibt aber ID.7 Tourer

Dienstwagen bleiben ein Schlüsselgeschäft für **Volkswagen**. Diese Modelle sind aktuell besonders gefragt – und das werden die neuen Flottenlieblinge

Marktanteil erneut die klare Spitzenposition und konnte sich in einem anspruchsvollen Wettbewerb sogar leicht steigern.

Welches Fahrzeugmodell ist Ihr Topseller unter Dienstwagenfahrern – und warum?

Der Passat bleibt der unangefochtene Bestseller im Großkundensegment – vor allem wegen seines hohen Komforts, des großzügigen Raumangebots und seiner attraktiven monatlichen Konditionen. Parallel dazu zeigt sich jedoch sehr deutlich, dass sich auch die elektrischen Modelle von Volkswagen im Markt durchsetzen. Die Nachfrage nach BEV steigt spürbar, und mit dem ID.7 Tourer stellt Volkswagen inzwischen den meistgefragten elektrisch angetriebenen Dienstwagen im Flottenmarkt. Besonders bemerkenswert: In der Flotte mit mehr als zehn Fahrzeugen erzielt Volkswagen bei rein elektrischen Fahrzeugen sogar einen leicht höheren

Marktanteil als über alle Antriebsarten hinweg. Das unterstreicht, wie stark die ID.-Modelle im gewerblichen Bereich ankommen – und dass der Umstieg auf E-Mobilität bei den Flottenkunden von Volkswagen bereits erfolgreich vollzogen wird.

Welchen Außenseiter oder Newcomer unter Ihren gewerblich nachgefragten Modellen sollten sich Fuhrparks und Dienstwagenfahrer näher anschauen – und warum?

Ein Blick lohnt sich besonders auf den neuen Tayron. Er überzeugt mit einem sehr großzügigen Platzangebot und hohem Komfort und ist damit eine attraktive Ergänzung für moderne, vielseitig eingesetzte Unternehmensflotten.

Welche speziellen Angebote haben Sie für Gewerbekunden?

Volkswagen bietet Großkunden verlässliche und planungssichere Beschaffungskonditionen durch stabile Förderpro-



Bestseller, elektrisch vorn“

Der Passat (r.) bleibt der Bestseller im Dienstwagenmarkt, während der ID.7 Tourer der meistgefragte E-Dienstwagen ist

gramme, ergänzt durch flexible, zeitlich begrenzte Aktionen im Jahresverlauf. Gemeinsam mit Volkswagen Leasing stehen umfassende Servicepakete bereit – von Wartungs- und Verschleißleistungen über attraktive Leasing-, Finanzierungs- und Kaufkonditionen bis hin zu Rundum-Services, die Fuhrparkleiter und deren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer entlasten.

Ab welcher Größe wird ein Fuhrpark für Sie interessant?

Für Volkswagen sind grundsätzlich alle Fuhrparkgrößen relevant. Unternehmen mit einer jährlichen Abnahme von fünf oder mehr Konzernfahrzeugen und einer Flottenstärke von mindestens 15 Fahrzeugen können einen Großkundenvertrag abschließen. Kleinere Fuhrparks werden als „Professional Class Kunden“ ebenfalls individuell und mit maßgeschneiderten Konditionen betreut – so erhält jeder Kunde eine passgenaue Lösung.

Haben Flottenkunden bei Ihren Vertragshändlern spezielle Ansprechpartner?

Ja. Das Großkundengeschäft wird gemeinsam mit dem Handel eng verzahnt

betrieben. Jeder Großkunde kann frei seinen betreuenden Händler wählen und bei Bedarf mehrere Partner in eine Liefergemeinschaft einbinden. Spezialisierte Großkunden-Leistungszentren sowie dedizierte Flottenabteilungen in den Betrieben sorgen dafür, dass die gewerblichen Kunden jederzeit kompetente und erfahrene Ansprechpartner haben.

Außer den Fahrzeugen – was bietet VW gewerblichen Kunden darüber hinaus an Services an?

Neben attraktiven Leasing- und Finanzierungskonditionen bietet Volkswagen ein breites Serviceportfolio: Wartungs- und Verschleißpakete, Reifenservices, digitale Fuhrparkmanagement-Lösungen wie das Online-Bestellsystem, Tank- und Ladekarten, ein umfassendes Schadenmanagement sowie Fahrzeugdatenservices für ein effizientes Flottenmanagement. Die persönliche Beratung und Auslieferung übernimmt die starke Handelsorganisation.

Wie ist allgemein die Nachfrage nach elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bei Ihren Gewerbekunden?

Die Nachfrage nach E-Fahrzeugen steigt kontinuierlich. Besonders der ID.7 Tourer und der ID.3 zählen mittlerweile zu den am stärksten nachgefragten BEV-Dienstwagen. Während der Gesamtmarkt der Flotte mit mehr als zehn Fahrzeugen im Jahr 2025 rückläufig war, verzeichnete VW bei rein elektrischen Fahrzeugen in dieser Kundengruppe ein Wachstum – ein deutlicher Hinweis auf den nachhaltigen Wandel hin zur E-Mobilität im gewerblichen Segment. Interview: Bianca Garloff

Der VW Tayron empfiehlt sich mit viel Platz und Komfort als vielseitige SUV-Alternative für moderne Unternehmensflotten



FOTO: HERSTELLER

Spektakuläre Kulisse:
der eActros 600 vor
Nordlichtern im arkti-
schen Norwegen



▲ Der eActros 600 zog einen Fahrzeugtransport-Auflieger mit geladenem Sprinter

ELEKTRO-LKW gelten als Zukunft des Güterverkehrs. Doch wie alltagstauglich sind sie wirklich? Genau das sollte ein Mercedes eActros 600 jetzt unter Extrembedingungen beweisen. Der batterieelektrische Fernverkehrs-Sattelzug meisterte eine mehr als 8000 Kilometer lange Wintertour bis ins arktische Norwegen; bei Temperaturen von bis zu minus 41 Grad.

Das Besondere: Der Truck war kein Prototyp, sondern ein Serienfahrzeug im realen Logistikeinsatz. Das österreichische Unternehmen VEGA schickte den Elektro-Lkw mit Fahrzeugtransport-Auflieger und geladenem Mercedes Sprinter auf die Reise. Gesamtgewicht: 32,5 Tonnen.

ELEKTRO-RIESE AM NORDKAP

Minus 41 Grad, 8000 Kilometer: Mercedes-Elektro-Lkw eActros 600 besteht Extremtest im Alltag

Selbst Ladeprobleme wie zu kurze Kabel, eingefrorene Kartenleser oder notwendiges Absatteln konnten die Tour nicht stoppen. Fahrer Herbert Salentinig nennt den Truck nach der Ankunft „ein wahres Arbeitstier“.

Die eNordkapp Challenge ist eine Langstrecken-Expedition für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge. Seit 2018 führt die Route jedes Jahr im Winter von Mitteleuropa bis zum Nordkap. Der eActros 600 war erstmals als batterieelektrischer Sattelzug dabei. Er ist das zentrale Projekt von Mercedes-Benz Trucks für elektrischen Fernverkehr.

Technisch setzt der Truck auf drei Batteriepakete mit 621 kWh. Die Lithium-Eisenphosphat-Zellen gelten als besonders langlebig und erlauben eine hohe nutzbare Kapazität. Unter realistischen Bedingungen erreicht der eActros 600 mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht rund 500 Kilometer Reichweite. Durch Zwischenladen während der vorgeschriebenen Fahrerpausen sind Tagesdistanzen von über 1000 Kilometern möglich. Das Fahrzeug ist für ein Gesamtzuggewicht von bis zu 44 Tonnen ausgelegt und hat mit einem Standardauflieger eine Nutzlast von etwa 22 Tonnen.

KOSTENVORTEIL FÜR E-AUTOS

Analyse: Darum sind **Stromer** bei den Energiekosten klar im Vorteil

ELEKTROAUTOS FAHREN bei den Energiekosten allen davon. Trotzdem tun sich viele Firmenflotten weiterhin schwer mit dem Umstieg. Eine Auswertung auf Basis von Daten des Bundeswirtschaftsministeriums zeigt: Wer elektrisch fährt, spart deutlich.

Für 100 Kilometer fallen bei E-Autos im Kleinwagen- und Kompaktsegment im Schnitt rund 4,97 Euro an Energiekosten an. Sinkende Strompreise haben



▲ Elektroautos fahren laut BMWK-Auswertung bei den Energiekosten am günstigsten

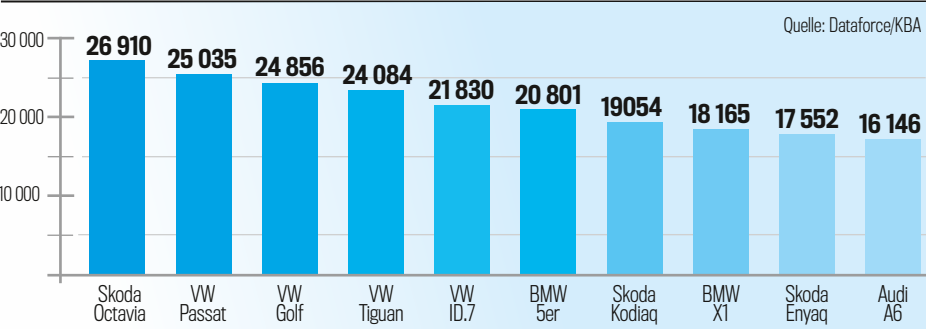
den Vorteil zuletzt sogar weiter vergrößert. Benziner liegen in allen Klassen mehr als doppelt so hoch. Diesel, Erdgas und Autogas schneiden zwar besser ab, bleiben aber im Schnitt rund 50 Prozent teurer als Strom.

Unabhängig von Fahrzeugklasse oder Größe gilt: Beim reinen Energieverbrauch sind Stromer aktuell die günstigste Lösung.

Trotz dieser Zahlen verläuft die Elektrifizierung in deutschen Firmenflotten weiterhin schleppend. Laut einer Geotab-Umfrage sank der Verbrenneranteil zwar von 98 Prozent (2019) auf aktuell 79 Prozent. Gleichzeitig stieg der E-Anteil von zwei auf 16 Prozent.

FLOTTENMARKT BLEIBT 2025 STABIL

Trotz leichtem Rückgang bleibt der Flottenmarkt zentral für die Branche



DER DEUTSCHE FLOTTENMARKT hat 2025 leicht nachgegeben, bleibt aber einer der stabilsten Pfeiler der Branche. Laut Dataforce sank das Volumen um 4,6 Prozent, während der Gesamtmarkt um 1,4 Prozent zulegte. Entscheidend: Trotz Minus zählt 2025 weiterhin zu den volumenstärksten Flottenjahren überhaupt – nur 2019, 2023 und 2024 lagen höher. Gleichzeitig bestätigte der Kanal seine Schlüsselrolle bei der Elektrifizierung; mit 207 000 batterieelektrischen Pkw wurde ein neues Allzeithoch erreicht (plus 38 Prozent). Der deutsche Pkw-Markt schloss 2025 mit 2,86 Millionen Neuzulassungen.

POLIZEI TESTET NEUE LADETECHNIK

Die Polizei testet ultraschnelles Laden für E-Streifenwagen

Die Polizei Baden-Württemberg startet am Autobahnpolizeirevier Pforzheim ein Pilotprojekt für batteriegestütztes Schnellladen von Elektrofahrzeugen. Zum Einsatz kommt das Schnellladesystem ChargePost des baden-württembergischen Herstellers ADS-TEC Energy, das dank integriertem Batteriespeicher auch an Standorten mit schwachem Netzanschluss hohe Ladeleistungen ermöglicht. Zwei Fahrzeuge können parallel geladen werden, wodurch E-Streifenwagen im Einsatzbetrieb gleichzeitig versorgt werden können. Der ChargePost verfügt über eine Batteriekapazität von rund 201 kWh und erlaubt Ladeleistungen von bis zu 300 kW beziehungsweise zweimal 150 kW beim parallelen Laden. In Baden-Württemberg sind rund zwölf Prozent der etwa 5400 Polizeifahrzeuge elektrisch unterwegs.



▲ Ultra-Laden ohne Netzausbau: Pilotprojekt in Baden-Württemberg gestartet



Der Opel Movano soll in Berlin via Free2move beim Umzug helfen

OPEL AN BORD: UMZIEHEN PER APP

Carsharing mit XXL-Laderaum: Free2move testet Opel Movano für Umzüge in Berlin

CARSHARING WÄCHST – und wird größer. Der Mobilitätsanbieter Free2move erweitert sein Angebot in Deutschland nun erstmals um Transporter. In Berlin können Nutzer den Opel Movano im Carsharing buchen. Die Hauptstadt dient als Testmarkt, weitere Städte sollen 2026 folgen.

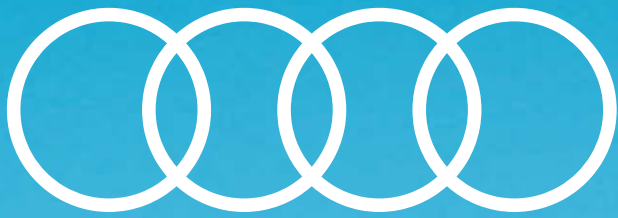
Die Idee dahinter ist simpel: Gerade in Metropolen ziehen Menschen häufig um, erledigen DIY-Projekte oder müssen sperrige Möbel transportieren. Genau hier soll ein großer Kastenwagen im Sharing-Modell eine Lücke schließen.

Zum Start setzt Free2move auf den Movano in der Variante L2H2. Der Transporter bietet bis zu 17 Kubikmeter Laderaum, rund zwei Tonnen Zuladung und darf Anhänger bis zu drei Tonnen ziehen.



Damit richtet sich das Angebot klar an Privatnutzer, die kurzfristig viel Platz brauchen, ohne gleich einen Transporter zu besitzen oder klassisch zu mieten. Besonders in Berlin, wo viele junge Berufstätige und Studierende regelmäßig umziehen, sieht der Anbieter großes Potenzial für flexible Nutzfahrzeuge im Sharing-Alltag.

Gebucht wird komplett digital über die Free2move-App. Anders als bei klassischen Carsharing-Autos erfolgt die Abrechnung nicht minutengenau, sondern stundenweise oder als Tagespaket. Ein ganzer Tag kostet aktuell 99,99 Euro. Free2move-Chef Lotfi Louez will zunächst beobachten, wie das Konzept angenommen wird, und es gegebenenfalls sogar deutschlandweit ausbauen.



Unverkennbar **Avant.** Unverkennbar **Audi A6.**

Das neueste Mitglied Ihrer Flotte.



Audi Vorsprung durch Technik

Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,3–5,0 l/100 km;
CO₂-Emissionen (kombiniert): 188–130 g/km; CO₂-Klassen: G–D

Infos für
Flotten-
manager

