

# Auto Bild

EUROPAS NR. 1

## GEBRAUCHT

Opel Insignia Sports Tourer



**GEFAHREN** VW Golf GTI Edition 50



**ERGEBNIS  
IM DAUERTEST**

**MERCEDES  
C-KLASSE  
T-MODELL**



**KAUFBERATUNG**

**MINI  
COOPER**



# TEST



**FASZINATION**

**DUBAI**

**GETESTET**

Hyundai Ioniq 9



**RATGEBER  
LED NACHRÜSTEN**



# Der Kia EV4 und EV5.

Elektromobilität in neuem Licht.



Movement that inspires

Die vollelektrischen Modelle Kia EV4 und Kia EV5 lassen Elektromobilität in einem neuen Licht erstrahlen. Der Kia EV4 definiert Ästhetik und Proportion neu. Seine hochwertige Ausstattung und kompakten Maße machen ihn zu deinem idealen Alltagsbegleiter. Der markante Kia EV5 verbindet großzügiges Raumgefühl mit vielseitiger Funktionalität und bietet damit umfangreichen Komfort. Sichere dir jetzt eine Probefahrt unter 0800 777 30 44 und erfahre mehr auf [www.kia.com](http://www.kia.com)

**Kia EV4 GT-Line, 81,4 kWh, FWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km. CO<sub>2</sub>-Klasse A.**

**Kia EV5 GT-Line, 81,4 kWh, FWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 160 kW (218 PS): Stromverbrauch kombiniert 17,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km. CO<sub>2</sub>-Klasse A.**

# EDITORIAL

Chefredakteur  
**ROBIN HORNIG**



**KONTAKT** [feedback@autobild.de](mailto: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)

## PRÄMIE DA. VERTRAUEN NOCH NICHT

**N**UN IST SIE DA, die neue Prämie für E-Autos und Plug-in-Hybride. Der Staat fördert Kauf oder Leasing neuer Stromer und ausgewählter Plug-in-Hybride mit Zuschüssen zwischen 1500 und 6000 Euro, abhängig von Einkommen, Familienstand und Fahrzeugtyp. Förderberechtigt sind private Käufer bis zu einer bestimmten Einkommensgrenze, die Antragstellung soll ab Mai möglich sein.

Nach Habecks plötzlichem Aus der alten Prämie, einem langen politischen Schlingerkurs und zuletzt sogar noch kurzfristigen Verschiebungen bei der Umsetzung kann ich gut nachvollziehen, wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, irritiert sind. Erst das Hin und Her bei der Förderung, dann die Unklarheit beim Verbrennerverbot – wer soll da noch wissen, was sich eigentlich zu kaufen lohnt?

Versprochen: Dabei helfen wir. Mit Tests, Vergleichen und klarer Orientierung. Denn am Ende entscheidet immer der Markt. Und der setzt sich nur dann in Bewegung, wenn Produkte überzeugen.

Genau das war zuletzt das Problem. Die E-Mobilität kam ins Stocken, weil das Preis-Leistungs-Verhältnis oft nicht stimmte, der Wertverlust hoch war und zusätzlich das Vertrauen in neue Technologien fehlte. Befeuert durch politische Unsicherheiten. Hinzu kommt: Die Ladeinfrastruktur ist weiter ausbaufähig, Strompreise sind hoch, die Unterhaltskosten liegen in vielen Fällen nicht unter denen von Verbrennern. Das zeigen unsere Vergleiche immer wieder.

Übrigens: Eine Senkung des Strompreises hätte vermutlich ebenso viel bewirkt wie diese Prämie. Unbürokratischer, nachhaltiger und mit positiven Effek-

ten auch für gebrauchte E-Autos. Aber das ist meine persönliche Meinung.

Unkomplizierter als das Prämien-Wirrwarr der Politik ist der Prämien-Rechner von AUTO BILD ([www.autobild.de/kaufpraemie-berechnen](http://www.autobild.de/kaufpraemie-berechnen)). In wenigen Schritten lässt sich dort berechnen, ob und wie ein Fahrzeug gefördert wird.

Lohnt sich die Prämie? Neben dem allgemeinen Signal erhofft sich natürlich der Automobilhandel viel und befeuert den Anreiz mit zusätzlichen Aktionen. Etwa Citroën, die den ë-C3 mit einem Rabatt plus Prämie ab knapp 8000 Euro anbieten.

Der Weg bis hierhin war holprig, die Abwicklung ist Stand heute noch nicht komplett klar. Trotzdem hoffe ich, dass die Prämie für eine positive Entwicklung auf dem Automarkt sorgt.

HERZLICHST, IHR

**120€**  
Geldprämie  
zum Abo!

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

## WAS UNS BEWEGT

**Happy Birthday!** 140 Jahre Automobil. Es begann mit einem Formular: DRP 37435. Am 29. Januar 1886 meldet Carl Benz sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ zum Patent an. Das gilt bis heute als Geburtsurkunde des Automobils und als Startpunkt von Mercedes-Benz. Der **Benz Patent-Motorwagen Nummer 1** ist kein umgebautes Fuhrwerk, sondern ein Neuanfang. Motor und Fahrgestell als Einheit, ein liegender Einzylinder im Heck, 0,75 PS, drei Drahtspeichenräder. Mehr braucht es nicht, um Geschichte zu schreiben. Im Sommer 1886 rollt das Gefährt erstmals öffentlich durch die Straßen – und verändert die Welt.



**Benz Patent-Motorwagen Nummer 1. Drei Räder brachten die Welt in Bewegung**

## NEUHEITEN

Mehr als 50 Prozent überarbeitet: Großes Facelift für die Mercedes S-Klasse..... **6**

Aufgefrischt: Nach zwei Jahren erhält der Mercedes Marco Polo ein Facelift..... **10**

Extrem selten, schnell und leicht! Donkervoort P24 RS in der Vorstellung.. **12**

## TEST & TECHNIK

VW Golf GTI Edition 50: Überzeugt der Gewinner des Goldenen Lenkrads auch im ersten Fahrbericht? ..... **14**

Über Stock und Stein mit dem elektrischen Toyota Urban Cruiser AWD ..... **22**

Mini Cooper als Aceman SE, Cabrio, John Cooper Works, elektrisch oder als Verbrenner? Kaufberatung!..... **32**

Bilanz nach 100 000 Kilometern im Dauertest: Mercedes C 220 d T-Modell.. **42**

Der Hyundai Ioniq 9 ist ein großes Schwergewicht mit viel Platz und Komfort. Erster Test..... **52**

Lockt nach drei Jahren mit Schnäppchenpreisen: Opel Insignia B Sports Tourer im Gebrauchtwagen-Test..... **64**

## MARKT & MEINUNG

Von BYD Atto 2 bis Dolphin Surf: So steht es um die Restwerte der Marke ..... **26**

## REPORTAGE

Lkw Ford F-Max: Unterwegs im größten Ford Europas ..... **28**

## SERVICE

Ganz schön helle! Tipps und Tricks für Nachrüst-LED-Licht..... **58**

## RUBRIKEN

Motorsport: Die neue Formel 1..... **50**

AUTO BILD CLUB..... **62**

Post..... **72**

Impressum ..... **73**

Extratour: Luxusautos in Dubai ..... **74**

Rückspiegel ..... **80**

Kreuzwörtertsel ..... **81**

Vorschau..... **82**



# 14 GTI | 50



▲ Ist mit 50 in Topform: VW Golf GTI Edition 50 im Fahrbericht



▲ Selbst die Polizei fährt Supersportler. Große Blaulicht-Show in Dubai



„Der Golf GTI Edition 50 ist der konsequenteste GTI, den Volkswagen je gebaut hat.“

Jonas Uhlig, Redakteur

# 12

Heiß wie eine Frikandel:  
Donkervoort P24 RS



## AUTOS IN DIESEM HEFT

BYD Atto 2.....	26
Donkervoort P24 RS.....	12
Ford F-Max .....	28
Hyundai Ioniq 9 .....	52
Mercedes C 220 d T-Modell.....	42
Mercedes Marco Polo .....	10
Mercedes S-Klasse.....	6
Mini Cooper .....	32
Opel Insignia Sports Tourer....	64
Toyota Urban Cruiser AWD .....	22
VW Golf GTI Edition 50 .....	14

# 10

Hut ab! Mercedes hat  
den Marco Polo hier und  
da überarbeitet



# 58

▲ Ratgeber: LED-Licht zum Nachrüsten



# 28

▲ Auf Achse mit dem Ford F-Max

FOTOS: HERSTELLER (2), THOMAS GEIGER (2), DONKERVORT, AUTOMOBILEN BV, MERCEDES-BENZ/AG, CHRISTOPH BÖRRNES

# STERNENKREUZER

Mehr Ausstattung, mehr Leistung, mehr Sterne: Die **Mercedes S-Klasse** bekommt die größte Modellpflege ihrer Geschichte. Erster Check

**W**IE LÄSST SICH DIE MEISTVERKAUFTE LUXUSLIMOUSINE der Welt noch weiter verbessern? Vor dieser Frage standen die Verantwortlichen bei Mercedes. Und sie fanden eine simple Antwort: mehr von allem!

Ende 2020 kam die siebte Generation der Mercedes S-Klasse mit dem internen Kürzel W 223 auf den Markt, die für einige Fans nicht weniger als das beste Auto der Welt ist. Trotz erst kürzlich erhaltenem Technik-Update steht jetzt das Facelift an – Mercedes spricht dabei von der „größten Modellpflege überhaupt“.

Mehr als 50 Prozent aller Teile sind entweder neu oder wurden überarbeitet. Aber keine Sorge, wir gehen an dieser Stelle nicht alle rund 2700 Teile durch, sondern konzentrieren uns auf die wichtigsten. Die größte optische Neuerung betrifft die Front. Ein 20 Prozent größerer Kühlergrill mit vier statt bisher drei Chromleisten und unzähligen kleinen Sternen soll für mehr Opulenz sorgen. Dass der Kühlergrill ab sofort beleuchtet ist, scheint unausweichlich, bleibt aber eine Geschmacksfrage.

Den Scheinwerfern spendiert Mercedes mit der Modellpflege ebenfalls eine Extraportion Sterne. Ähnlich wie beim neuen GLC EQ erhält auch die S-Klasse eine Leuchtgrafik. Die serienmäßigen „Digital Light“-Scheinwerfer

kommen im sogenannten Doppelstern-Design.

Und wo wir schon beim Thema sind: Der Stern auf der Haube ist beim S-Klasse Facelift erstmals beleuchtet. Sieht tatsächlich edel aus, ist in Deutschland aber leider nicht zugelassen und bleibt somit anderen Märkten vorbehalten. Tatsächlich ließe sich der beleuchtete Stern laut Mercedes aber recht problemlos nachrüsten – nur für den Fall, dass es sich der Gesetzgeber noch mal überlegt.

Die weiteren optischen Retuschen fallen überschaubar aus. Erwähnenswert sind die leicht überarbeiteten Rückleuchten, Sie ahnen es, im Sternen-Look, ein filigran gestaltetes 20-Zoll-Rad und die erweiterte „AMG Line Plus“ mit zusätzlichen dunklen Design-Elementen. In puncto Individualisierung bietet Mercedes den S-Klasse-Kunden fortan noch mehr Möglichkeiten. Im Rahmen des Programms „Manufaktur – Made to Measure“ werden über 150 Außen- und mehr als 400 Innenraumfarben angeboten. Lederausstattung in „Maisgelb“, „Karminrot“ oder „Seegrün“? Alles kein Problem! >>

Ein größerer Kühlergrill, der natürlich beleuchtet ist, und Scheinwerfer mit Sternengrafik sind die auffälligsten optischen Neuerungen





Mercedes hat in puncto Materialauswahl und Verarbeitungsqualität noch mal nachgelegt. Gut so!



Der Stern ist bei der S-Klasse erstmals beleuchtet - nur leider ist das in Deutschland nicht erlaubt



## Mercedes S 580 e 4Matic

585 PS, 750 Nm  
92/103 km elektr. Reichweite  
(Test/WLTP)





Der SuperScreen ist Serie in der S-Klasse. Er besteht aus einem 14,4-Zoll-Zentraldisplay und einem 12,3-Zoll-Beifahrerdisplay

» Etwas dezenter und damit vermutlich mehr S-Klasse-like ist die neue Lackierung „Manufaktur Black Sparkling“, bei der Glasflocken in den Klarlack eingearbeitet werden, um einen noch stärkeren Metallic-Effekt zu erreichen.

Zeit, einzusteigen. Die auffälligste Neuerung im Innenraum ist fraglos der SuperScreen (bestehend aus einem 14,4 Zoll großen Zentraldisplay und einem 12,3-Zoll-Beifahrerdisplay), der serienmäßig an Bord ist und natürlich auch eine Anpassung des Armaturenbretts zur Folge hatte. Aus technischer Sicht zwar sicherlich ein Zugewinn, allein schon aufgrund der vierten



**„Ich bin kein Fan vom SuperScreen in der S-Klasse. Insbesondere die schwarzen Ränder wirken nicht gerade hochwertig.“**

Jan Götz,  
Redakteur

Generation MBUX inklusive mehrerer KI-Agenten in einem System. Aus rein optischen Gründen lässt sich über die riesige Display-Landschaft natürlich streiten, insbesondere die schwarzen Balken zwischen den Bildschirmen wirken nicht gerade hochwertig. Das Multifunktionslenkrad ist neu und besitzt wieder Wippe und Walze als Bedienelemente.

Außerdem fällt auf, dass Mercedes in vielen kleinen Punkten nachgebessert hat. So wurden die etwas billig wirkenden Türverkleidungen angepasst, und die kratzempfindliche Mittelkonsole bekam eine Überarbeitung. Beides wirkt ab sofort deutlich hochwertiger und passt jetzt auch zum

Anspruch der Handwerkskunst. Ganz neu ist zudem die Gurtheizung, bei der dünne Fasern in die Sicherheitsgurte integriert werden, die sich auf bis zu 44 Grad erwärmen lassen. Klingt nach überflüssiger Spielerei, hat sich im Studio aber als durchaus angenehm herausgestellt.

Leider gibt es die Gurtheizung aktuell nur für Fahrer und Beifahrer, da sie nicht mit den im Fond verbauten Beltbags (Airbags im Sicherheitsgurt) kombinierbar ist. Sicherheit schlägt eben Komfort. Wobei dieser im



Das Kofferraumvolumen gibt Mercedes mit 510 bis 530 Litern an



FOTOS: MERCEDES-BENZ AG (6), AUTO BILD SYNDICATION



Natürlich wird die S-Klasse weiterhin auch in einer Langversion angeboten. Die misst elf Zentimeter mehr

Fond einer S-Klasse naturgemäß nicht zu kurz kommt. Egal ob normaler oder langer Radstand, Einzelsitze oder Rücksitzbank: Die Platzverhältnisse sind unverändert fürstlich, die Materialauswahl ist exquisit. Neu sind größere Bildschirme für das Fond-Entertainment sowie die zwei Fernbedienungen, mit denen sich praktisch alle Funktionen steuern lassen.

Steuern ist ein gutes Stichwort, denn die bisher optional erhältliche Hinterachslenkung mit 4,5 Grad Lenkwinkel gehört beim Facelift zum Serienumfang. Die Hinterachslenkung mit zehn Grad Lenkwinkel, die den Wendekreis der S-Klasse mit langem Radstand um bis zu zwei Meter verringern soll, kann auf Wunsch weiterhin bestellt werden. Das gilt auch für das vollaktive



**DIESE REISE** wurde unterstützt von Mercedes. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter [go2.as/unabhaengigkeit](http://go2.as/unabhaengigkeit).

Fahrwerk namens E-Active Body Control. Serienmäßig wird die S-Klasse wie gewohnt mit dem Luftfahrwerk Airmatic ausgeliefert.

Dank bis zu zehn Kameras, fünf Radar- und zwölf Ultraschallsensoren ist die S-Klasse auch in puncto Assistenzsysteme absolut State of the Art. Je nach Paket kann der Luxusliner Spur und Abstand halten sowie das Bremsen und Beschleunigen unterstützen. Der vorerst nur in China erhältliche MB Drive Assist Pro ermöglicht sogar das Punkt-zu-Punkt-Fahren, was beim autonomen Fahren dem Level 2++ entspricht.

Wer sowieso lieber selbst fährt, der kann auch beim S-Klasse Facelift aus einer umfangreichen Motorenpalette wählen. Komplett neu ist der V8-Biturbo (M 177 evo) im S 580 4Matic, der nunmehr 537 statt zuvor 503 PS leistet. Laut Mercedes soll der mit Mildhybrid-Technologie ausgestattete V8 effizienter sein und die Leistung noch kultivierter abgeben. Auch der Reihensechszylinder-Benziner in den Varianten S 500 und S 450 wurde überarbeitet. Zwar bleibt die Leistung jeweils identisch, doch das Ansprechverhalten soll optimiert worden sein. Das überprüfen wir selbstverständlich im ersten Test.

Der gleiche Reihensechszylinder (M 256 evo) kommt auch im Plug-in-Hybrid S 580 e 4Matic zum Einsatz. Hier stieg die Systemleistung deutlich von 510 auf

585 PS. Für die hierzulande beliebten Dieselmotore gibt es ebenfalls eine Überarbeitung. Der OM 656 evo aus S 350 d und S 450 d wurde mit einem elektrisch beheizten Katalysator ausgerüstet, um die Abgasnachbehandlung zu optimieren. So soll der Diesel alle zukünftigen Abgasziele erfüllen. Außerdem wird es den S 350 d ab sofort ausschließlich mit 4Matic geben, die Version mit Hinterradantrieb entfällt.

Das in der Factory 56 in Sindelfingen gebaute Facelift der S-Klasse ist ab sofort bestellbar. Die Preise für den S 350 d 4Matic starten bei 121 356 Euro (zuletzt 117 768 Euro), was einem Aufpreis von gut 3000 Euro entspricht. Das „Mehr“ bezieht sich eben auch auf den Preis. ➔



Sieben Sterne Deluxe: Am Heck trägt die S-Klasse ab sofort mehr Sterne denn je



**FAZIT**  
JAN GÖTZE

Bei der S-Klasse wagt Mercedes keine Experimente, und das ist auch gut so. Der beleuchtete Kühlergrill und der Superscreen sind nichts für mich, dafür fühlt sich der Innenraum noch einen Tick hochwertiger an. Der ausstattungsberaubte Mehrpreis für das Facelift fällt zudem überraschend moderat aus.

## NEUHEITEN

**E**IN VAN, DER AM WOCHEN-ENDE ZUM CAMPER wird, aber auch im Alltag funktioniert, ist für viele ein guter Kompromiss. Nicht jeder hat die finanziellen Möglichkeiten oder den Platz, die ein vollwertiges Wohnmobil zusätzlich zum eigenen Pkw benötigen. Der Mercedes Marco Polo sticht genau in diese Lücke und bietet ein gut durchdachtes Konzept auf Basis der V-Klasse. Gerade erst Anfang 2024 haben die Stuttgarter den beliebten Camper neu aufgelegt und ihn später um eine „Horizon“-Variante ergänzt, jetzt steht ein Facelift an.

Die anfangs erwartete, große Revolution bleibt allerdings aus. Die brandneue Elektro-Plattform Van.EA und deren Verbrenner-Pendant Van.CA lassen bei der Campingversion noch bis zum Ende des Jahrzehnts auf sich warten, der Marco Polo wird auch weiterhin auf der aktuellen V-Klasse stehen – mit einem großen Unterschied. Denn Mercedes hat die langjährige Partnerschaft mit dem Camping-Spezialisten Westfalia mit dem Facelift beendet. Bedeutet: Alle künftigen Marco Polo werden im Mercedes-Werk in Ludwigsfelde (Brandenburg) vom Band laufen, während die Produktion bei Rheda-Wiedenbrück eingestellt wird.

Auf den ersten Blick hat sich beim gelifteten Marco Polo nur wenig geändert, die Schwaben haben den Alltags-Camper an einigen Punkten jedoch nachgebessert. Allem voran beim wohl

# FRISCHE REISELUST

Nach zwei Jahren verpasst Mercedes dem Marco Polo ein Facelift mit verbesserten Details

### DIESE REISE

wurde unterstützt von Mercedes. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter [go2.as/unabhaengigkeit](http://go2.as/unabhaengigkeit).

offensichtlichsten Detail: dem Aufstelldach. Im geschlossenen Zustand hat sich nichts geändert, ausgefahren werden Kenner sofort bemerken, dass es höher ist. Zumindest hinten. Im Bereich des Hecks hat Mercedes das Dach um zehn Zentimeter erhöht, was vor allem das Volumen und damit auch das Raumgefühl deutlich verbessert. So lässt es sich dort oben mit bis zu zwei Personen gut schlafen, egal ob der Kopf vorn oder hinten liegt.

Darüber hinaus verfügt es über eine neue Ambientebeleuchtung, die das Aufstelldach rundum einfasst und sich in bis zu zehn verschiedenen Lichtszenarien einstellen lässt. Für Fans des nächtlichen Sternenhimmels



Der Klappptisch ist robuster und lässt sich einfach vor- und zurückschieben



Die Basis für den Marco Polo bleibt die V-Klasse mit den beliebten Dieseln



Die Kurbel für die Markise ist praktisch integriert und lässt sich schnell rausholen. Die Markise selbst ist abnehmbar

Neben dem Bett im Aufstelldach lässt sich die Rückbank in ein Bett verwandeln und bietet zusätzliche Liegemöglichkeiten






  
**Mercedes V 220 d**  
**Marco Polo**  
 163 PS  
 7,4 l/100 km Verbrauch  
 ca. 80 000 Euro

wird es aber künftig auch wieder ein Glasdach geben.

Mercedes hat die Markise ebenfalls überarbeitet. Sie lässt sich beim Facelift mit nur wenigen Handgriffen demontieren, die Aufnahmen kann man mit Plastikkappen abdecken. Dieses Feature ist vor allem bei der Fahrt in die Waschanlage von Vorteil. Weitere Optimierungen umfassen einen verbesserten Klapptisch im Innenraum sowie verbesserte Schubladenführungen und eine effizientere Kühlbox.

Neben den ganzen Hardware-Modifikationen haben die Stuttgarter zudem an der Software gearbeitet. Das Mercedes-Benz-Advanced-Control-System (kurz: MBAC) wurde gezielt weiterentwickelt und erweitert. So lassen sich die Ambientebeleuchtung, das Schiebedach oder die Musikanlage intuitiv über das Zentraldisplay bedienen. Da für die Bedienung der Funktionen künftig nicht mehr die Zündung des Autos aktiviert sein muss, sorgt das modernisierte System nun für noch mehr Komfort – gerade bei abgestelltem Fahrzeug.

Für die Fahrt bedient sich der Marco Polo weiterhin bei den bekannten Dieseln, die sich schon im Vorgänger bewährt haben. Drei verschiedene Vierzylinder-Selbstzünder mit 163 bis 237 PS sorgen für entsprechenden Vortrieb, wahlweise auch mit Allrad. Der Marco Polo dürfte ab rund 80 000 Euro starten, die „Horizon“-Version ohne Küche könnte es schon ab 70 000 Euro geben.



Der höhere Faltenbalg im Dach sorgt für ordentlich Platz, das Licht für Ambiente



Die 40 Liter große Kühlbox ist effizienter und verbraucht weniger Strom


  
**FAZIT**  
 SEBASTIAN FRIEMEL

Beim aufgefrischten Mercedes Marco Polo hat sich auf den ersten Blick wenig geändert. Wer aber genau hinsieht, dem fällt auf, dass die Schwaben den Camper vor allem im Detail verbessert haben. Somit dürfte das Facelift des Marco Polo auch weiterhin seinen Erfolgskurs beibehalten können.

FOTOS: MERCEDES-BENZ/AG (6), AUTO BILD SYNDICATION



Die Scheinwerfer klappen links und rechts vom Kühlergrill aus. „Swing-out-Lichter“ sagt Donkervoort dazu

# DAS 400.000-EURO-SCHNÄPPCHEN



▲ Trotz mehr Hubraum und Zylindern wiegt der Ford-V6 nicht mehr als der Audi-Fünfzylinder

Er ist exklusiver als viele Ferrari, schneller als die meisten Porsche und kostet den Bruchteil eines Koenigsegg: Das ist der **Donkervoort P24 RS**

**D**ER NEUE DONKERVOORT P24 RS ist ein Auto der Extreme. Extrem selten, extrem schnell und vor allem: extrem leicht! Das Leergewicht geben die Niederländer mit konservativ berechneten 780 Kilogramm an. Fahrfertig sollen es 840 Kilogramm sein, die beim P24 RS auf 600 PS und 800 Nm Drehmoment treffen. Das Ergebnis sind Fahrleistungen, die denen eines Hypercars in nichts nachstehen. 0–200 km/h? 7,4 Sekunden. Top-speed? Über 300 km/h. Maximale Querschleunigung? 2,3 g. Und auch wenn die Zahlen beeindruckend sind, so geht es Donkervoort nicht in erster Linie um die Theorie. Vielmehr sollen die von Hand gebauten Flundern ihren Besitzern vor allem eines bieten: maximalen Fahrspaß!

Für Donkervoort-Neulinge: Das Unternehmen wurde 1978 von

Joop Donkervoort gegründet und ist bis heute in Familienbesitz. Mittlerweile leitet sein Sohn Denis die Firma. Der P24 RS folgt der Tradition und ist nach Denis' zweiter Tochter Phébe benannt, die 2024 zur Welt kam. Um leistungstechnisch in neue Regionen vorzustoßen, hat sich Donkervoort vom Audi-Fünfzylinder-Turbo verabschiedet. Entgegen dem in der Großserie anhaltenden Downsizing-Trend gibt es zukünftig mehr Zylinder und mehr Hubraum. Der 3,5-Liter-V6-Biturbo mit Trockensumpfschmierung stammt von Ford, womit Donkervoort zu seinen Wurzeln zurückkehrt. Im P24 RS erreicht der stark überarbeitete V6 600 PS und 800 Nm Drehmoment – das macht ein Plus von 100 PS und 160 Nm im Vergleich zum Vorgänger F22. Die Kraft geht mittels Fünfgang-Handschaltung an die Hinterräder. Eine



▲ Die Recaro-Carbonschalensitze kommen sogar mit Sitzheizung. Einsteigen ist einfacher als gedacht

## DIESE REISE

wurde unterstützt von Donkervoort. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter [go2.as/unabhaengigkeit](http://go2.as/unabhaengigkeit).

einstellbare Traktionskontrolle ist an Bord, ESP gibt es nicht. Dank abnehmbarer Dachteile klappt der Einstieg besser als gedacht. Das Mini-Lenkrad mittels Schnellverschluss abnehmen, Füße vor den Schalensitz, festhalten, hineingleiten, fertig. Verglichen mit einem Caterham fällt das Platzangebot geradezu üppig aus. Donkervoort verspricht, dass Menschen bis 2,05 Meter Körpergröße Platz haben sollen. Was mich am meisten beeindruckt, ist die makellose Verarbeitung. Eine in Sichtcarbon gefertigte Karosserie verzeiht nicht den kleinsten Fehler.

Donkervoort hat angekündigt, 150 Exemplare des P24 RS zu bauen. Aktuell sind noch rund 100 Autos verfügbar. Der Basispreis liegt bei 298 500 Euro netto, macht in Deutschland 355 215 Euro brutto. Mit einigen Extras werden es aber schnell 400 000 Euro und mehr. Verglichen mit den meisten Hypercars ist der P24 RS jedoch geradezu ein Schnäppchen.

Jan Götze

FOTOS: DONKERVOORT, AUTOMOBILEN.BY.3

# BEREIT FÜR EIN JAHR VOLLER FAHRSPASS?

1 Jahr AUTO BILD abonnieren & 120 € kassieren.



**120€**  
Geldprämie  
zum Abo!

## Ihre Vorteile:

- ▶ 12 Monate Europas Auto-Magazin Nr. 1 erleben
- ▶ 120 € Geldprämie als Dankeschön
- ▶ Exklusive Angebote und Events für Abonnenten
- ▶ Kostenlose Lieferung zu Ihnen nach Hause



**Jetzt bestellen:**

[autobild.de/winterabo](https://autobild.de/winterabo) ☎ 0800/12 45 60 7

▶ 52 Ausgaben AUTO BILD für nur 192,40 € ▶ Bestell-Nr. | 10175840

**Auto  
Bild**

# VOLL AUF

325 PS, Semislicks und Rennstrecken-DNA: Der **Golf GTI Edition 50** zeigt zum Jubiläum, was ein Frontantrieb heute leisten kann

**D**ER GOLF GTI WIRD 50 JAHRE ALT. Und Volkswagen feiert dieses Jubiläum nicht mit nostalgischen Zitaten, sondern mit einem Auto, das den Anspruch des GTI sehr klar interpretiert. Der Edition 50 ist kein Sammlerstück, sondern ein konsequent auf Fahrdynamik getrimmter Fronttriebler.

325 PS und 420 Nm holt VW aus dem bekannten Zweiliter-Turbo. Der Sprint von null auf 100 km/h gelingt in 5,3 Sekunden, bei 270 km/h ist Schluss. Werte, die früher einem Golf R vorbehalten waren – und die zeigen, wie weit sich der GTI entwickelt hat. Entscheidend ist jedoch weniger die reine Leistung als die Art, wie sie auf die Straße gebracht wird. Serienmäßig an Bord ist eine elektronisch geregelte Differenzialsperre, die das Fahrverhalten maßgeblich prägt und auf der Rennstrecke klar dominiert.

Auch optisch bleibt der Edition 50 bewusst zurückhaltend. Jubiläumslogos, rote Pedale und Gurte sowie feine

Akzente innen und außen markieren den Sonderstatus, ohne ihn aufzudrängen. Technisch basiert das Auto auf dem bekannten Clubsport-Setup.

Richtig interessant wird der GTI Edition 50 mit dem optionalen Performance-Paket: Für 4200 Euro gibt es Semislicks, geschmiedete Fuchs-Fel- ➤

Die Lackierung in „Dark Moss Green Metallic“ ist exklusiv dem Sondermodell vorbehalten und kostet faire 860 Euro Aufpreis. Dach und Spiegel kommen in Schwarz



# ANGRIFF



  
**VW Golf GTI  
Edition 50**  
**325 PS**  
**7,6 l S/100 km Verbrauch (WLTP)**  
ab **54 540 Euro**



Rote Gurte und Pedale sind Teil der Edition 50. Merke: Echte Tasten am Lenkrad sind auch im GTI wieder alternativlos



1



2

**1** Das bekannte Schottenkaro interpretieren die Sitze ein wenig neu, haben passend zur Außenfarbe grüne Akzente zu bieten

**2** Die GTI-Logos dürfen natürlich auch auf den Sitzen nicht fehlen. Insgesamt wirken Komfort und Seitenhalt des Gestühls sehr stimmig

**3** Auch die Einstiegsleisten wurden mit passenden Emblemen versehen

**4** Die Logos am Spiegel sind nur von innen zu sehen – eine charmante Idee



3



4

# GTI | 50



Der Sportsgeist fährt immer mit, aber auch in dieser Variante bleibt der Golf voll alltagstauglich

>> gen, eine Titan-Abgasanlage von Akrapovič und ein nochmals schärfer abgestimmtes Fahrwerk. Insgesamt sorgt das Paket für 25 Kilogramm weniger Gewicht, allein der Wechsel von der GTI-Standardfelge auf die geschmiedete Fuchs-Felge spart 3,3 Kilogramm pro Rad ein. Der mit Bridgestone neu entwickelte Semislick ist pro Stück 1,2 Kilogramm leichter als sein Vorgänger. Damit sinken die ungedeckelten Massen spürbar.

Die Änderungen an der Radaufhängung finden sich unter anderem beim größeren Sturz, fünf Millimeter zusätzlicher Tieferlegung sowie modifizierten Radträgern.

Ziel dieser Maßnahmen ist ein neutraleres, präziseres Fahrverhalten auf der Rennstrecke.

Dass all diese Änderungen in einem Paket gebündelt sind, hat einen bürokratischen Hintergrund: Die strengen deutschen Lärmvorschriften koppeln die zulässige Lautstärke an das Leistungsgewicht. Erst durch Gewichtsreduktion darf der GTI Edition 50 lauter sein – deutsche Regelwerke in Reinform.

Gefahren wird auf dem Parc motor de Castellolí (nahe Barcelona). Der 4,1 Kilometer lange Kurs mit seinen elf Kurven ist technisch anspruchsvoll, bietet schnelle



„Golf gleich gutmütig? Dieser nicht. Was Sperre, Semislicks und das überarbeitete Fahrwerk zusammen bewirken, ist faszinierend.“

Jonas Uhlig,  
Redakteur

Richtungswechsel und wenig Verschleißpausen. Genau hier zeigt der GTI Edition 50, was ihn vom normalen Clubsport trennt.

Schon beim Einlenken wirkt das Auto hellwach. Die Vorderachse beißt sich regelrecht in den Asphalt, die Lenkung arbeitet präzise, ohne nervös zu werden. Die elektronisch geregelte Differenzialsperre zieht den GTI förmlich um den Scheitelpunkt und erlaubt frühes, hartes Herausbeschleunigen.

Begleitet wird das Ganze von der Akrapovič-Abgasanlage, die ordentlich trompetet. Der Sound passt zur Performance, ist prä- >>

Matrix-LED-Licht (IQ-Light) zählt beim Sondermodell zum Serienumfang





Der rote Streifen in den Scheinwerfern zog mit dem Golf 7 GTI ein. Das durchgehende Leuchtband ist ebenfalls Serie



Die Akrapovič-Abgasanlage bläst ordentlich an und verpasst dem ansonsten eher dumpfen Klang des Zweiliters eine hellere Note



An der Bremse tat sich nichts, sie verzögerte auf unseren Runden aber konstant, mit gutem Pedalgefühl

## VW GOLF GTI EDITION 50

**Motor**  
Vierzylinder, Turbo, vorn quer  
**Hubraum**  
1984 cm<sup>3</sup>  
**Leistung**  
239 kW (325 PS)  
**max.**  
**Drehmoment**  
420 Nm  
**Antrieb**  
Frontantrieb/  
Siebengang-DSG  
**L/B/H**  
4292/1789/  
1463 mm  
**Leergewicht**  
1470 kg  
**Kofferraum**  
374-1230 l  
**0-100 km/h**  
5,3 s  
**Höchstgeschw.**  
270 km/h  
**Verbrauch**  
7,6 l S/100 km  
**Abgas**  
CO<sub>2</sub> 173 g/km  
**Preis**  
ab 54.540 Euro

Mit knapp 4,30 Meter Länge bleibt der Golf ein echt kompaktes Auto. Der GTI Edition 50 wiegt 1470 Kilogramm

>> sent und emotional, bleibt in seiner Charakteristik aber recht gleichförmig. Als Soundtrack zur Fahrdynamik funktioniert er trotzdem sehr gut.

Im Grenzbereich bleibt der GTI Edition 50 erstaunlich neutral. Untersteuern spielt kaum eine Rolle, stattdessen vermittelt er viel Vertrauen. Ein Frontriebler, der lieber angreift als absichert.

Entwickelt auf der Nordschleife, bietet VW zusätzlich einen speziellen Fahrmodus namens „Special“. Anders als in den härtesten Sport-einstellungen sind die Dämpfer hier nicht maximal straff, sondern gezielt etwas weicher abgestimmt

FOTOS: HERSTELLER (6); CHRISTOPH BORRIES



Auch ganz hinten am Heckspoiler wird noch Geburtstag gefeiert



– passend für Bodenwellen, Kuppen und Kompressionen. Ergebnis ist eine Rundenzeit von 7:46,1 Minuten auf der Nordschleife. Damit war der GTI Edition 50 eine gute Sekunde schneller als der Golf R 20 Years (333 PS). Durch spätere Streckenänderungen entspricht der Zeitunterschied heute realistisch eher rund fünf Sekunden.

Auch im Innenraum wird der sportliche Anspruch spürbar. Optional gibt es ein mit einer Art Mikrofaser bezogenes Lenkrad (230 Euro), das deutlich mehr Grip bietet als Leder und präzise Lenkbewegungen im Grenzbereich auch ohne Handschuhe erleichtert.

#### DIESE REISE

wurde unterstützt von Volkswagen.

Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter [go2.as/unabhaengigkeit](http://go2.as/unabhaengigkeit).

Im Alltag darf der Puls dann wieder sinken. Der GTI Edition 50 bleibt ein Golf, bietet eine ordentliche Übersicht und instinktiv abschätzbare Maße. Auch die Bodfreiheit ist so gewählt, dass sie im täglichen Einsatz nicht ständig zur Herausforderung wird.

Die adaptiven Dämpfer sorgen auch in der Hardcore-Variante noch für einen sehr angenehmen Restkomfort, Unebenheiten werden sauber gefiltert. Die Abgasanlage klingt im Alltag präsent, aber nicht übertrieben dominant. Lediglich die Semislicks machen sich durch ihr Abrollgeräusch bei höheren Geschwindigkeiten bemerkbar.

Der Preis startet bei 54 540 Euro – viel Geld für einen Golf. Kritisch betrachtet ist der Aufpreis dennoch vertretbar. Aufgrund der besseren Serienausstattung gibt es die Mehrleistung und die höhere Endgeschwindigkeit letztlich für gut 1000 Euro. Auch scheint VW aktuell gute Leasingangebote möglich zu machen. Unter dem Strich kostet der Edition 50 also kaum mehr als ein vergleichbar ausgestatteter Clubsport, liefert aber ein deutlich schärfer abgestimmtes Gesamtpaket. 🚫



Das Heck kommt mit großem Dachspoiler, zwei echten Endrohren der Akrapovič-Anlage und angedeutetem Diffusor. Und GTI-Logo, klar



**FAZIT**  
JONAS UHLIG

Der Golf GTI Edition 50 ist wohl der konsequenteste GTI, den Volkswagen je gebaut hat. Schnell, fahraktiv und trotzdem alltagstauglich, verbindet er Rennstrecken-Ambitionen mit klassischer Golf-Vernunft. Teuer, ja – gemessen an Leistung, Ausstattung und Entwicklungsaufwand wurde hier aber fair kalkuliert.

#### URTEIL





**DER ERSTE**  
Mit dem neuen Aygo X überträgt Toyota seine Hybrid-Kompetenz in die Klasse der City Cars

# Ein Pionier im Großstadtdschungel

Schon sein Vorgänger hatte überzeugt, doch der neue **Toyota Aygo X Hybrid** bietet rundum nochmals deutlich mehr. Zudem ist er effizienter denn je.

■ Oft sind City Cars heute elektrisch unterwegs. Wenn allerdings Lademöglichkeiten fehlen, bleibt meist der Verbrenner erste Wahl. Bis jetzt, denn Toyota schlägt ein neues Kapitel auf: Der Aygo X tritt als erster Vollhybrid im A-Segment an – ein wahrer Pionier. Mit 116 PS liefert er nicht nur deutlich mehr Leistung als bisher, sondern punktet auch mit exzellenter Wirtschaftlichkeit. Dank seiner wegweisenden Hybridtechnologie erzielt der Aygo X mit 3,7 Litern den niedrigsten Verbrauch aller Fahrzeuge ohne Stecker<sup>1</sup>, was zugleich den geringsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß bedeutet. Doch nicht nur Effizienz ist wichtig. Toyota setzt bewusst auf ein einzigartiges Fahrerlebnis, bei dem – trotz maximaler Alltagstauglichkeit – weder Komfort noch Qualität zu kurz kommen.

**Dazu passt perfekt das individuelle Design des Aygo X.** Kraftvoll, dabei ein wenig verspielt, setzt der neue Stadt-Hybrid auf einen markanten Crossover-Auftritt, der zugleich viele praktische Vorteile sichert. Wer am Steuer des kompakten Aygo X Platz nimmt, schätzt die erhöhte Sitzposition, die stets optimale Übersicht im flirrenden Großstadtdschungel sichert.

Und trotz seines kompakten Auftritts finden vier Passagiere im Hybridpionier bequem Platz – und das sogar mit Gepäck.

Eindrucksvoll attraktiv wirken die lebendigen Farben wie Zimt, Jasmin, Estragon und Lavendel, die Toyota für den Aygo X anbietet. Die optionale Zweifarbenlackierung mit tiefschwarzem Dach, Heck und Schweller setzt zudem einzigartige Akzente.

Zugleich garantieren die moderne GA-B-Plattform sowie das überarbeitete Fahrwerk ein agiles Handling, das auch Fahrten außerhalb der Häuserschluchten zu einem Erlebnis werden lässt. Fortschrittliche Sicherheits- und Fahrassistenten setzen in dieser Klasse ebenso ein Zeichen wie die Toyota Relax-Garantie<sup>2</sup>. Sie greift bis zu 15 Jahre – oder einer Viertelmillion Kilometer.



**Der neue Aygo X ist stark und sparsam. Als Vollhybrid muss er nie an die Steckdose**

**FREIHEIT** Auf 60 Prozent der Dachlänge öffnet sich das optional erhältliche Stoffdach

<sup>1</sup> gemäß JATO WLTP komb., Mai 2025 • <sup>2</sup> Es gelten die Toyota Relax-Garantiebedingungen unter <http://www.toyota.de/relax>. Die Toyota Relax-Garantie gilt für Toyota Fahrzeuge nach jeder Inspektion bei einem Toyota Partner bis zu einem Fahrzeugalter von 15 Jahren oder einer Laufleistung von 250 000 Kilometern • <sup>3</sup> Toyota garantiert, dass die Batterie auch bis zu einer Nutzungsdauer von 10 Jahren oder einer Laufleistung von 250 000 Kilometern noch 70% ihrer ursprünglichen Leistung erbringt. Voraussetzung dafür ist die regelmäßige Inspektion gemäß Herstellervorgaben inklusive eines erfolgreichen EV-Batterie-Checks • Energieverbrauch Toyota Aygo X, 1,5-I-Hybrid mit stufenloser Automatik, Systemleistung 85 kW (116 PS), kombiniert: 3,7-3,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 85-89 g/km.

# Elektrisch durch die City

**KOMPAKT** Der Urban Cruiser fällt etwas größer aus als der Aygo X, dennoch ist er ein idealer Partner in der Stadt



Kompakt und stark zeigt sich der neue **Toyota Urban Cruiser**. Er bietet zudem modernste Elektrotechnologie.

■ Nicht nur der Toyota Aygo X ist in der Stadt zu Hause. Der vollelektrische Urban Cruiser ist es ebenso, wie sein prägnanter Name bereits verrät.

Unverwechselbar tritt er mit seinem markanten, authentischen Design auf. Eine variabel verschiebbare Rückbank überzeugt im Alltag, und stets an Bord sind eine Wärmepumpe sowie die Batterievorkonditionierung.

Dazu kommt die Wahl zwischen zwei Batteriegrößen mit bis zu erstaunlichen 426 Kilometern WLTP-Reichweite. **Beide Formate nutzen die sichere, zuverlässige Lithium-Eisenphosphat-Technologie (LFP)**. Sie punktet mit maximaler Zuverlässigkeit bei niedrigen Kosten. Ein großes Plus bietet dabei die Toyota Batteriegarantie<sup>3</sup>: Sie stellt sicher, dass die Batterien bis zu zehn Jahre (oder 250 000 Kilometer) über mindestens 70 Prozent ihrer ursprünglichen Leistung verfügen.

Sogar mit Allradantrieb lässt sich der Urban Cruiser auf Wunsch konfigurieren: Dann treibt ein zweiter E-Motor die Hinterachse an – und das, ohne den Laderaum zu schmälern.



**SMART** Der Urban Cruiser bietet kabellose Konnektivität und intuitive Bedienung

© Fotos: TOYOTA



**KONTRAST** Nicht nur seine Form ist markant, auch die optional wählbare Zweifarbenlackierung macht den Aygo X unverwechselbar



**ERWACHSEN** Mit viel Raum für vier Passagiere und einer betont hochwertigen Ausstattung setzt der Aygo X Maßstäbe in seiner Klasse

## Auffällig, sportlich und inspirierend: Das ist der neue Toyota Aygo X GR Sport



Erstmalig tritt der Aygo X auf Wunsch auch als GR SPORT an. Mit seiner markanten Kombination aus dem exklusiven, neuen Farbton Mustard und einer in Teilen – inklusive der Motorhaube – schwarzen Karosserie wirkt er so dynamisch, wie er sich fährt. Technisch unterscheidet sich der GR SPORT deutlich vom Serienmodell: **Seine Stoßdämpfer und Schraubenfedern sind viel sportlicher abgestimmt, ebenso die Servolenkung**. Das verringert die Wankneigung der Karosserie, optimiert das Handling und sichert präzisere Reaktionen. Dennoch bleibt der Komfort des GR SPORT auf hohem Niveau.



CO<sub>2</sub>-Klasse: B; Energieverbrauch Toyota Urban Cruiser (Elektromotor) 106 kW (144 PS), kombiniert: 14,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO<sub>2</sub>-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 344 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 482 km • Energieverbrauch Toyota Urban Cruiser (Elektromotor) 128 kW (174 PS), kombiniert: 15,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO<sub>2</sub>-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 426 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 581 km. • Energieverbrauch Toyota Urban Cruiser (Elektromotor) 135 kW (184 PS), kombiniert: 16,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO<sub>2</sub>-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 395 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 526 km

# ZU COOL, UM NUR ZU CRUISEN

**E**S IST EIN KÜHLER WINTERMORGEN IN DER TOSKANA. Der Nebel hängt noch tief im Tal von Florenz. Wir nehmen Platz im neuen Toyota Urban Cruiser. Der Name weckt Erinnerungen – nicht unbedingt an große Abenteuer. Sondern eher an vernünftige, aber etwas blasse Kleinwagen, die Toyota früher unter diesem Label verkaufte. Doch der hier ist anders. Er sieht zwar aus wie ein Toyota, ist aber das Ergebnis einer tiefgreifenden Zusammenarbeit mit Suzuki, um das elektrische B-Segment zu bedienen. Was wir hier fahren, ist ein technischer Zwilling des Suzuki e Vitara.

Wir steigen ein in das Topmodell, den AWD. Allrad im Kleinwagensegment? Das ist bei Elektroautos eine echte Seltenheit. Die meisten Konkurrenten – beispielsweise bei Stellantis vom Opel Mokka Electric bis zum Jeep Avenger Elektro – belassen es bei Frontantrieb oder bieten Allrad maximal als Mildhybrid an. Toyota aber klotzt ran. Zwei Motoren, einer vorne, einer hinten, Systemleistung satte 135 kW (184 PS). Das klingt nach einer Menge Holz für ein Auto, das gerade einmal 4,29 Meter lang ist. Zu cool, um nur zu cruisen? Wir drücken den Startknopf, rollen lautlos vom

**!** **Toyotas**  
**neuer**  
**Urban**  
**Cruiser ist**  
**ein techni-**  
**scher**  
**Zwilling des**  
**Suzuki**  
**e Vitara**

Hof des Hotels und fädeln uns in den morgendlichen Berufsverkehr ein.

Der Urban Cruiser ist ein Typ, der auffällt. Die bullige Front mit dem glatten LED-Tagfahrlicht und die markante Schutzbeplankung aus schwarzem Kunststoff machen ordentlich was her. Die Übersichtlichkeit geht in Ordnung; die leicht erhöhte Sitzposition vermittelt genau jenen schönen Überblick, den SUV-Käufer suchen.

Das Interieur ist eine Mischung aus moderner Touchscreen-Welt und klassischer Bedienbarkeit – ein Kompromiss, den wir ausdrücklich loben wollen. Endlich mal kein reines „Touch-only“-Desaster, bei dem Untermenüs fällig werden, um die Sitzheizung zu aktivieren. Im Urban Cruiser gibt es noch echte Schalter. Das Cockpit wirkt aufgeräumt, die Materialien sind solide, wenn auch an vielen Stellen harter Kunststoff dominiert. Das ist ehrlich und passt zum robusten Auftritt.

Raus aus der Stadt, rauf auf die Landstraße. Hier, wo sich die Kurven durch die Zypressenalleen schlängeln, darf der Allradler zeigen, was er kann. Und das ist in puncto Längsdynamik beachtlich. In 7,4 Sekunden beschleunigt der Japaner auf Tempo 100, meistert

kurze Zwischensprints souverän. Das Drehmoment von 307 Nm liegt elektrotypisch sofort an. Überholmanöver vorbei an dreirädrigen Ape-Transportern sind zügig erledigt. Der zusätzliche E-Motor an der Hinterachse sorgt für problemlosen Schub und Traktion aus Kurven.

Doch dann kommt die Ernüchterung, und die betrifft das Fahrwerk. Die Ingenieure haben den Urban Cruiser straff abgestimmt. Was auf topfebenen Autobahnen vielleicht noch durchgeht, entpuppt sich auf den teils rissigen und welligen Straßen rund um Florenz als Nervenprobe. Querfugen reicht der Wagen ungeniert an die Insassen weiter. Muss ein SUV federn wie eine Sportversion? Hier hätten wir uns mehr Komfort gewünscht. Zudem vermittelt die Lenkung wenig Rückmeldung, was sportliche Ambitionen sowieso schmälert.

Wir biegen ab. Ein unbefestigter Weg führt vorbei an >>

Der elektrische **Toyota Urban Cruiser AWD** ist mit zwei Motoren und 184 PS mehr als ein Stadtauto. Im Gelände und an der Ladesäule gerät der Allradler jedoch ins Straucheln




Der Ladeanschluss befindet sich auf der Fahrerseite im vorderen Kotflügel. Nur 67 kW (DC) sind maximal möglich



Der Urban Cruiser ist das dritte batterieelektrische Modell (BEV) in Toyotas wachsendem Portfolio

**Unbefestigte Wege sind für den Allradantrieb kein Problem - wohl aber für das Fahrwerk**

  
**Toyota Urban Cruiser AWD**  
**184 PS**  
395 km Reichweite (WLTP)  
ca. 45 Min. Ladezeit (10-80 %)  
ab 44 990 Euro



FOTOS: TOYOTA (3)



1



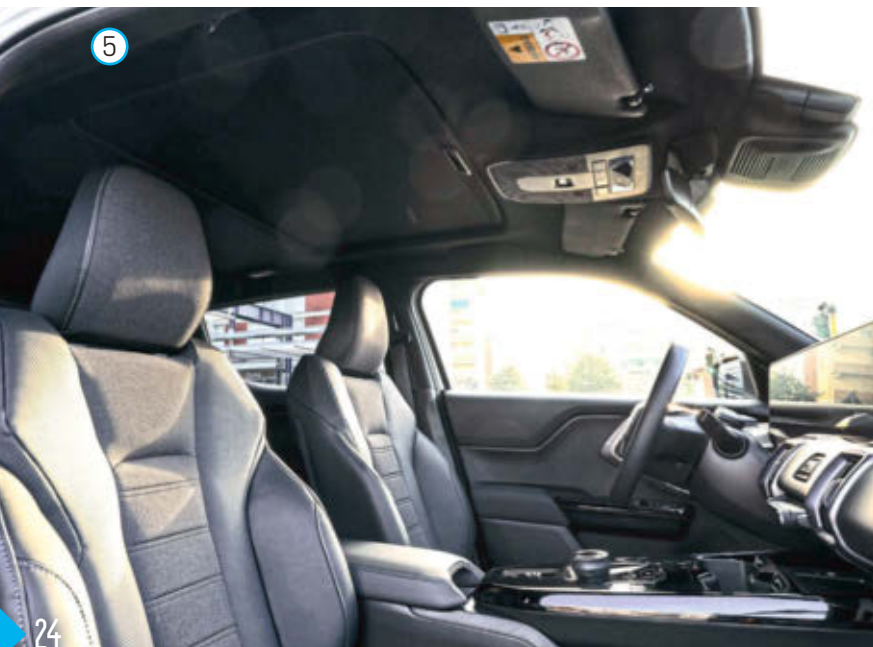
2



3



4



5

**1** Das Cockpit wirkt aufgeräumt und modern gestaltet

**2** Die 360-Grad-Kamera ist Teil der höchsten Ausstattungsline Lounge

**3** Das Bord-Navi bietet EV-Routing, ist ansonsten schlicht

**4** Die Rückbank ist um 16 Zentimeter verschiebbar

**5** Die vorderen Sitze sind gut konturiert

» den zahlreichen Weingütern im Umland. Schotter, ein paar treppenartige Schiefersteine, Matsch vom Regen der letzten Nacht. Ein echter Allradler, also sollte das doch kein Problem sein, oder? Immerhin hat uns Toyota dazu ermutigt, den AWD abseits befestigter Straßen auszuführen. Der Antrieb selbst arbeitet clever. Die Elektronik verteilt die Kraft blitzschnell zwischen den Achsen, Traktionsprobleme gibt es keine. Aber die Federwege und Härte des Fahrwerks passen nicht. Schon bei einer etwas tieferen Bodenwelle schlägt es hörbar durch. Rums. Das tat weh – uns und dem Auto.

Bei den Batterien setzt Toyota auf Lithium-Eisenphosphat-Zellen (LFP). Die sind günstiger und ro-

FOTOS: TOYOTA (10), KATRIN HESS



Die markante schwarze Schutzbeplankung und die 19-Zoll-Räder machen den nur 4,29 Meter kurzen Toyota Urban Cruiser zu einem Charaktertyp

buster, haben dafür aber eine geringere Energiedichte als die etablierten Lithium-Ionen-Akkus. 60 kWh Nettokapazität stecken im Unterboden. Auf dem Papier soll das für 395 Kilometer reichen. Die Realität unserer Testfahrt sieht leider anders aus, und das kann nicht nur an den frischen acht Grad Außentemperatur liegen.

Unsere Route war ein Mix aus allem: Stop-and-Go in der Stadt, flotte Landstraßen-Etappen, ein kurzes Stück Autobahn mit maximal 130 km/h und der besagte Ausflug ins leichte Gelände. Am Ende der Runde zeigt der Bordcomputer einen Durchschnittsverbrauch von 26 kWh/100 km an. Das ist – man muss es so deutlich sagen – zu viel für ein Auto dieser Größe. Selbst die Kälte und das Höhenprofil der Toskana berücksichtigt, ist das ein Wert, der viel-

mehr von einem ausgewachsenen Oberklasse-SUV zu erwarten ist. Aber nicht von einem 4,30-Meter-Auto. Bei diesem Verbrauch schmilzt die reale Reichweite dahin wie das Gelato in der Mittags-sonne; von den versprochenen 395 Kilometern bleiben rechnerisch nur rund 230 übrig.

Und wenn der Akku leer ist? Dann braucht man Geduld. Toyota gibt die maximale Ladeleistung mit 67 kW an. 45 Minuten dauert der Stopp an einer Gleichstrom-Ladesäule, um die Batterie von 10 auf 80 Prozent zu bewegen. Die Konkurrenz lädt teilweise deutlich schneller. Wer auf der Langstrecke unterwegs ist, verbringt somit eine Dreiviertelstunde am Stecker, um wieder mit Strom für eine brauchbare Distanz weiterfahren zu können. Hier rächt sich vielleicht die Wahl der LFP-Zellchemie oder ein



Die Rücksitze lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen



Die Rückleuchten ziehen sich über die gesamte Breite des Hecks



Trotz des knackig abgestimmten Fahrwerks ist der Urban Cruiser kein Kurvenräuber

## TOYOTA URBAN CRUISER AWD

**Motor**  
Permanentmagnet-Synchronmotor

**Einbaulage**  
vorn und hinten

**Spitzenleistg.**  
135 kW (184 PS)

**Maximales Drehmoment**  
307 Nm

**Spitze**  
150 km/h

**Antrieb**  
Allrad

**Testwagenbereifung**  
225/50 R 19

**Reifentyp**  
Goodyear EfficientGrip 2

**Radgröße**  
19 Zoll

**Verbrauch (WLTP)**  
16,6 kWh/100 km

**Reichweite (WLTP)**  
395 km

**Batteriekapaz. netto**  
60 kWh

**Ladeleistung AC/DC**  
11 kW/67 kW

**Ladezeit**  
(10–80 %, DC-Laden)

ca. 45 Minuten

**Ladeanschluss**  
Fahrerseite vorn (Kotflügel)

**Anhängelast gebr./ungebr.**  
750 kg/750 kg

**Stützlast**  
75 kg

**Kofferraumvolumen**  
306–562 l

**L/B/H**  
4285/1800/1635 mm

**Radstand**  
2700 mm

**Testwagenpreis**  
44 990 Euro



Im AWD arbeitet eine E-Maschine vorn (Bild) und eine hinten

zu konservatives Thermomanagement der Batterie. Für die Preislige, in der Toyota mit dem Urban Cruiser AWD spielt, dürfen Kunden eine performantere Ladetechnik erwarten.

Positiv fällt dagegen der Innenraum auf. Oder genauer: dessen Variabilität. Hier zeigt sich das SUV von seiner praktischen Seite. Der Kofferraum ist mit 310 Litern zwar nur Klassendurchschnitt, aber die Rückbank ist echt clever. Sie lässt sich in der Länge um satte 16 Zentimeter verschieben. Das ist ein Feature, das im B-Segment viel zu selten zu finden ist. Fahren im Fond größere Insassen mit, kann die Bank zugunsten der Beinfreiheit nach hinten gleiten. Ist Platz für den Einkauf im Baumarkt gefragt, ist sie im Handumdrehen ganz nach vorn bugsiert. Zudem sind die Lehnen im Verhältnis 40:20:40 geteilt umklappbar und in der Neigung verstellbar. Das ist pfeffig, das ist praktisch – und genau das, was Familien brauchen. 🚫



**FAZIT**  
MARTIN WESTERHOFF

Optisch ist der Toyota Urban Cruiser AWD ein Charakter. Das Design ist selbstbewusst, eigenständig und hebt sich wohlthuend vom Einheitsbrei ab. Die Fahrleistungen des Allradlers machen Laune, der Antritt ist giftig, das Handling okay – solange die Straße eben ist. Auch die Variabilität im Innenraum überzeugt auf ganzer Linie. Aber das harte Fahrwerk, der hohe Testverbrauch von 26 kWh/100 km und die mäßige Ladegeschwindigkeit sind ziemliche Dämpfer. Und dann ist da noch der Preis. Knapp 45 000 Euro für ein B-Segment-SUV sind eine Ansage, die man erst einmal verdauen muss – Allrad hin oder her.

# MADE IN CHINA

Je begehrt ein Auto, desto besser ist sein Werterhalt. Welche Modelle Verlust bringen, welche stabil sind, erklären einmal im Monat die Experten von Schwacke. **BYD** kommt als globaler Gigant, wächst rasant, ist aber hierzulande wenig bekannt

RESTWERTPROGNOSE NACH 36 MONATEN (20 000 KM/JAHR)\*



Atto 3  
42,8



Dolphin  
44,6



Seal  
51,9



Seal U DM-i  
56,6



Atto 2  
50,2



Dolphin Surf  
41,1

20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70

\* Händlerverkaufspreis (Händler an privat, B2C), Restwert in %

**B**IEH-WAI-DIEH – nie gehört? Hier die Fakten: BYD („Build Your Dreams“) ist ein chinesischer Mischkonzern mit Sitz in Shenzhen und einer der weltweit größten Batterie-speicher-Produzenten. Seit dem Einstieg in die Autobranche 2003 hat sich das Unternehmen zum



### Groß im Kommen

Die China-Marke setzt auf Expansion und eine breite Modellpalette. Der Tang (Foto r.) ist ein Voll-SUV mit sieben Sitzen. Restwert nach drei Jahren: magere 43 Prozent



führenden globalen Elektrofahrzeughersteller und größten Autoherstellers Chinas entwickelt.

In Deutschland gelangen 2025 erstmals nennenswerte Erfolge: Mit 23 306 Neuzulassungen erreichte BYD 0,8 Prozent Marktanteil und überholte Tesla. Knapp die Hälfte der Modelle waren reine E-Autos – in diesem Bereich wuchs der Marktanteil auf zwei Prozent, bei den Plug-in-Hybriden betrug er sogar vier Prozent. Am besten verkauften sich Seal U (9562 Zulassungen) und Seal (5404).

Die breit gefächerte Modellpalette umfasst acht E-Autos und drei Plug-in-Hybride, darunter der günstige Kleinwagen Dolphin Surf, die Kompakt-SUV Atto 2 und Atto 3 sowie der siebensitzige SUV Tang. Features wie die Blade-Batterie und Schnellladefähigkeiten unterstreichen den technologischen Anspruch der Chinesen.

BYD expandiert. Bis Ende des Jahres soll es 350 Händlerstandorte in Deutschland geben. Allerdings ist die Marke trotz ihres rasanten Wachstums vielen Autofahrern hierzulande noch unbekannt. Zudem mag die Herkunft „Made in China“ nicht jeder.

Bei den Restwerten zeigt sich ein Bild mit Höhen und Tiefen. Der beliebte Plug-in-Hybrid Seal U DM-i erzielt mit 56,6 Prozent nach drei Jahren einen sehr guten Prognosewert. Auch die Elektrovariante des Seal U sowie die Modelle Seal, Sealion und Atto 2 haben solide Restwerte über 50 Prozent. Andere Modelle wie der hochpreisige Tang, der Atto 3 und der Dolphin Surf schwächeln hingegen deutlich.

Die aggressive Preisstrategie, viele Eigenzulassungen sowie ein hoher Flotten- und Leasinganteil könnten die Restwertstabilität bei BYD mittelfristig belasten.



**„BYD ist gekommen, um zu bleiben - mit attraktiven Preisen, moderner Technik und erweiterter Garantie. Was noch fehlt, ist Vertrauen. Und dieses gilt es sich nun zu erarbeiten.“**

Thorsten Barg,  
Geschäftsführer  
Schwacke GmbH

#### AUF DER STRASSE

**12 684**

(MARKTANTEIL 0,026 %)\*

#### AUF DEM MARKT

**1339**

(MARKTANTEIL 0,021 %)\*\*

#### NEU ZUGELASSEN

**23 306**

(MARKTANTEIL 0,8 %)\*\*\*

\* Bestand in Deutschland (Stand 1. 10. 2025)

\*\* Besitzumschreibungen in Deutschland pro Jahr (2025)

\*\*\* Neuzulassungen in Deutschland pro Jahr (2025)

Quelle:  
Kraftfahrt-Bundesamt



+++ IN KÜRZE +++

## SO ALTERN DIE AKKUS IN E-AUTOS

**DIE JÄHRLICHE** Batterie-Degradationsrate liegt im Schnitt bei 2,3 Prozent. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des US-Mobilitätsdienstleisters Geotab, der reale Zustandsdaten von Akkus in 22 700 Elektroautos analysiert hat. Es zeigt sich, „dass die Ladeleistung (...) den stärksten Einfluss auf den Zustand und Verschleiß von Batterien hat“. Wer viel mit über 100 kW schnelllädt, degradiere durchschnittlich bis zu 3,0 Prozent – verglichen mit etwa 1,5 Prozent beim Laden mit geringer Leistung.

## SUZUKI FEIERT 50 JAHRE

**HAPPY BIRTHDAY!** Die Deutschland-Vertretung des japanischen Fahrzeugherstellers Suzuki begeht ihren 50. Geburtstag. Den Anfang machten 1976 die Motorradmodelle GS 400 und GS 750, später sorgten Katana (Design) und Hayabusa (300 km/h) für Furore in der Bike-Szene. 1980 startete der Verkauf des ultrakompakten Geländewagens LJ80 (Foto u.). Dank zuschaltbarem Allradantrieb, Zwischengetriebe mit Geländeuntersetzung und Differenzialsperre hinten war der LJ bei nur 39 bis 41 PS extrem geländegängig; er legte den Grundstein für die nachfolgenden Modelle SJ 410/413, Samurai und Jimny.



FOTOS: HERSTELLER (4), CHRISTOPH BORRIES (2), OLAF ITRICH, BYD, THOMAS BEBER, CHRISTIAN BITTMANN

# FORDS DICKSTES DING



Gegen diesen Ford sind Explorer und Capri nur bessere Spielzeugautos. Denn der **F-Max** ist die mit Abstand größte Zugnummer der Kölner. Gebaut wird er zwar von einer fernen Schwester, und vom Band läuft er in der Türkei. Doch ohne ihn geht auch am Rhein nichts. Schließlich lastet auf dem Laster die Logistik des ganzen Werks

Text Thomas Geiger

**SIE SITZEN ZWAR** in einer Hochburg des Karnevals, und an den tollen Tagen kocht ganz Köln, doch sonst haben sie gerade nicht so viel zu lachen bei Ford: Ihre konventionellen Modelle sind, wenn sie nicht wie Focus und Fiesta ohnehin schon ausgemustert wurden, arg in die Jahre gekommen, und ihre elektrischen Hoffnungsträger sind umgebaute Volkswagen, die auch nicht so recht ankommen. Doch wenn Josef Kurth für Ford unterwegs ist, dann ist jeden Tag Rosenmontag. Nicht nur, weil der Rheinländer eine geborene Frohnatur ist. Sondern auch, weil mit ihm immer der Zoch kütt, wie sie

rund um den Dom den Karnevalsumzug annoncieren. Denn Kurth ist einer von 66 Fahrern für die Transport Operations und hält mit seinem Sattelzoch, sorry: Sattelzug, das Werk am Laufen.

Statt der Prinzengarde oder Kamellen hat er allerdings meist Capri oder Explorer auf der Pritsche, oder den Puma. Denn Kurth und seine Kollegen übernehmen nicht nur die Fahrten innerhalb des Werks und kutschieren Komponenten zwischen den einzelnen Standorten hin und her, sondern auf ihren insgesamt 75 festen Touren schaffen sie vor allem das Gros der Neuwagen auf die Straße, die ihre Jungfern-



„Wird auch langsam Zeit, dass Ford nicht mehr fremdgeht und Ford fährt.“

Werkstrucker Josef „Jupp“ Kurth



fahrt nicht mit dem Zug oder – wozu liegt die Fabrik schließlich am Rhein und hat einen eigenen Hafen? – mit dem Schiff machen. So kommen für die Trucks im Jahr immerhin mehr als eine Million Kilometer zusammen.

Musste der Fordler mit Leib und Seele dafür in seinen 30 Jahren im Unternehmen oft gehen und zuletzt einen Volvo oder MAN fahren, schaut er jetzt endlich auch während der Arbeitszeit auf eine Pflaume im Lenkrad. Denn seit dem letzten Jahr setzt Ford bei der internen Logistik nicht mehr auf Fremdfabrikate, sondern auf den F-Max. Der ganz, ganz große



**2,54  
Meter Breite  
16,5 Meter  
Länge**

**Das Lenkrad groß wie eine Familienpizza, Spiegel überall und eine Sicht wie vom Hochsitz: der freie Autor Thomas Geiger bei der Testfahrt**

Bruder von Ranger und Transit ist der Kölner Konkurrent des Mercedes Actros und wird von Ford Otosan am Bosphorus gebaut. Vor rund 50 Jahren gegründet, haben die Türken uns bislang vor allem mit dem Transit, dem Custom und dem Courier beliefert. Schließlich bauen sie davon rund eine halbe Million im Jahr. Doch 2018 auf der IAA in Hannover haben sie die jüngste Generation des F-Max vorgestellt und bringen seitdem immer mehr der rund 20 000 Trucks im Jahr auch nach Europa.

Wenn der auf dem Hof in der Emdener Straße steht, werden alle anderen Fahrzeuge plötzlich zu Spielzeugautos: Die Räder gehen

**▲ Der F-Max ist der größte Ford, den man in Europa kaufen kann. Allerdings nicht beim Autohändler. Der Vertrieb ist getrennt, und gebaut wird er bei Ford Otosan in der Türkei**

Kurth bis über die Hüfte, am Kühler-grill prangt die größte Pflaume der Ford-Flotte, wo andere einsteigen, muss er aufsteigen. Und wenn er sich in den luftgefederten Sessel hinter dem Lenkrad von der Größe einer Familienpizza fallen lässt, dann kann er Explorer oder Capri mühelos durchs Panoramadach gucken.

Heute allerdings hat der Ford-Fahrer mal eine Freistunde, schiebt sein Büro vom Beifahrersitz auf die bequeme Schlafcouch hinter den Sitzen, verräumt seine Siebensachen in den Staufächern darüber, die selbst die MegaBox des Puma klein und unpraktisch erscheinen lassen, und spielt an

diesem Vormittag mal den Sozius. Statt selbst durch Köln-Niehl zu kreuzen und durch das Labyrinth des Werksgeländes zu fahren, lässt er mich ans Steuer, und ich drehe eine Runde mit Fords dickstem Ding.

In einem erfreulich nüchternen Cockpit, das ganz ohne die im Pkw übliche Effekthascherei nur zaghaft digitalisiert ist und sich noch echte Zeiger für Tacho und Drehzahlmesser leistet, werfe ich den Diesel an. Sechs Zylinder in 12,7 Liter Hubraum lassen kurz die Erde beben. Dann verfällt das Kraftwerk in ein monotones Grollen, das man nicht nur hören, sondern förmlich spüren kann, >>



▲ Im Unterbau der Kabine stehen 510 PS bereit. Die Power ist nötig, um bis zu 40 Tonnen in Fahrt zu bringen

>> und wartet darauf, dass es endlich losgeht. Ich richte mich noch ein auf dem luftgefederten Thronessel zwei Meter über dem Boden, stecke meine Fahrerkarte in den digitalen Tachografen über der Frontscheibe, gewöhne mich erst wieder an die riesigen Spiegel und den noch größeren toten Winkel. Unterdessen fahren die Jungs ein paar Autos auf den Trailer, für den Ford den Rahmen und die Sattelkupplung extra tiefergelegt hat, weil sie sonst nicht auf die drei Meter Ladehöhe kommen, die es braucht, um die Autos hinten schräg zu stapeln.

Dann öffnet sich mit einem lauten Zischen die Druckluftbremse, ich schalte die Automatik in D, unter mir sortieren sich die zwölf Gänge in den ZF-Ritzeln, und einmal mehr lerne ich, wie relativ Leistungsangaben sein können. Denn nicht nur, dass der Motor des F-Max zweieinhalb mal so groß ist wie der des Mustang, selbst wenn ihm zwei Zylinder fehlen. Er ist mit 510 PS zudem ein bisschen stärker und hat mit 2600 Nm etwa fünfmal so viel Drehmoment. Und trotzdem dauert es eine gefühlte Ewigkeit, bis der Kölner Koloss endlich Fahrt aufnimmt. Schließlich wiegt das Gespann schon leer annähernd 20 Tonnen, und die Elektroautos hintendrauf sind jetzt auch keine Leichtgewichte.

Macht nichts, das gibt mir mehr Zeit, mich an den Wechsel der Perspektive zu gewöhnen. Denn auch

wenn die Emdener Straße vierspurig ist, wird sie in einem Laster mit 2,54 Meter Breite ganz schön eng. Bei Brücken ziehe ich mit vier Metern lichter Höhe unwillkürlich den Kopf ein, im Kreisverkehr muss man bei 16,5 Meter Länge ganz schön ausholen, und wenn man mal einen anderen Laster überholt, ist man für die Lichthupe vor dem Wiedereinscheren echt dankbar. Auch beim Bremsen braucht man viel Weitblick. Erst recht, wenn man spritsparend mit dem Retarder arbeiten will und nicht einfach nur stumpf aufs Pedal latscht.

So toll der Ausblick auf diesem fahrenden Hochsitz mit einer Frontscheibe groß wie eine Kinoleinwand auch sein mag – so richtig genießen kann ich den heute nicht. Die Bedienung ist zwar kinderleicht, und man braucht auch nicht mehr Kraft als am Steuer eines Puma, aber trotzdem sind meine Hände feucht, und auf der Stirn bilden sich Schweißperlen. So sehr bin ich darauf konzentriert, die Spur zu halten, mich nicht von den Pkw, die hektisch um mich herumschwirren, aus der Ruhe bringen zu lassen und in den Kurven nicht am Kantstein zu kratzen.

Im Werk sind zwar nicht so viele eilige Autofahrer unterwegs, aber die Wege dafür noch enger. Außerdem lotst mich Kurth in eine Sackgasse und zwingt mich deshalb auch noch zum Rückwärtsrangieren. Dabei wäre ich daran doch schon in der Führerscheinprüfung fast gescheitert. Dann doch lieber schnell eine Überlandtour und zumindest ein bisschen Fernfahrer-Romantik genießen.

Leider nein. Denn bevor es aus der Stadt geht, ist mein Schnupperpraktikum auch schon vorbei, und Kurth dirigiert mich zurück zum Fuhrhof, wo ich seinen Dienstwagen zwischen den anderen Lastern abstelle. Klar, viele davon sind gerade unterwegs. Doch die allermeisten, die hier auf ihren nächsten Einsatz warten,

**6**  
**Zylinder**  
**12,7 Liter**  
**Hubraum**



1 Länger fahren, besser liegen: Hinter den Sitzen gibt es eine Schlafpritsche



2 Staufächer im Dach haben mehr Volumen als der Kofferraum manches Kleinwagens

3 Immer schön cool bleiben: Neben dem Fahrer gibt's wie in der Luxuslimo einen Kühlschrank

4 Wenn die Autos mit doppelter Besatzung fahren, können im Stockbett auch zwei Trucker schlafen

5 Damit der Auflieger hoch genug ist für zwei Autos, musste eigens der Rahmen geändert werden



tragen stolz eine große Pflaume am Grill.

Denn die ersten 35 F-Max, jede Zugmaschine dreimal so teuer wie ein Puma, hat die Transport Operations bereits in Dienst gestellt. Und bis zum Ende dieses Jahres werden auch die letzten 15 alten Zugmaschinen ausgetauscht, dann schon gegen den

„neuen“ F-Max, der gerade ein, nun ja, Facelift bekommen hat. Draußen gibt es deshalb tatsächlich wie bei den Pkw üblich einen neuen Grill und neue Leuchten sowie die Kameraspiegel, die im Laster viel mehr bringen als im Auto,

weil man dann auch aus den Seitenfenstern endlich etwas sieht. Und drinnen wirbt Ford nicht nur mit einem neuen Cockpit samt jetzt voll digitalisierter Instrumente, Sprachsteuerung und neuen Assistenten. Sondern auch mit einer Geräuschkämmung, die den Diesel auf Pkw-Niveau bringt, und einer luftgefederten Vorderachse für mehr Fahrkomfort und nun fast 800 Liter Stauraum in den Ablagen. So viel passt bei Capri & Co nicht mal in den Kofferraum.

Außerdem haben sie in der Türkei den Motor fit gemacht für die Zukunft. Jetzt verbrennt er auch HVO-Diesel und fährt unter anderem dank einer Kühlerjalousie, eines speziellen Eco-Modus und der Option auf ein 16-Gang-Getriebe mit Overdrive stolze elf Prozent sparsamer. Bei bisweilen über 30 Litern auf 100 Kilometer macht das echt einen Unterschied.

Wenn dann die 50 F-Max mal zusammen sind, haben die Logistiker alle Fremdfahrzeuge ausgemustert. Bis auf den einen Unimog natürlich, der dem F-Max seine Rolle als Zug-

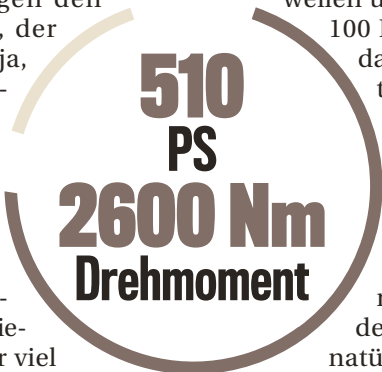
nummer sogar streitig machen könnte. Denn der hochbeinige Mercedes fährt nicht wie üblich durchs Gelände, sondern auf den Gleisen und ersetzt die bisherige Werkslokomotive im Güterverkehr zwischen Werk und Hafen. Kurth und seine Kollegen sind auf ihren Sattelzügen deshalb nicht die Einzigen, für die bei Ford immer Rosenmontag ist. Und für alle anderen in Köln-Niehl wird es Zeit, dass der Zug wieder öfter kommt. Aber das wird schon klappen. Denn erstens gilt am Rhein ja das Kölsche

▲ In Jupps Dienstwagen steckt noch das alte Cockpit mit analogen Instrumenten. Seine Kollegen schauen bereits auf einen Bildschirm hinter dem Lenkrad

Grundgesetz „Et hätt noch immer jot jejange“, und zweitens entwickelt Ford ja gerade ein Elektroauto für Europa, das ab 2028 in den Spuren des Fiesta fahren soll.

Dafür kooperieren sie zwar wieder mit der Konkurrenz, nur diesmal mit Renault statt VW. Aber wenigstens sind sie dann von Anfang an bei der Entwicklung dabei und können dem Auto so vielleicht stärker ihren Stempel aufdrücken und auch mehr Erfolg damit haben. Ford-Veteran Kurth jedenfalls würde es freuen. Schließlich will er den Hoffnungsträger auch noch aufladen und mit seinem F-Max auf den Weg bringen. Drei Jahre bis zur Rente bleiben ihm ja noch. ☹

► 50 Trucks hat Ford in der eigenen Flotte, um damit Komponenten und Neuwagen zu fahren - auf über einer Million Kilometer im Jahr



# DIE KLEINE QUAL

**Auto Bild** KAUF  
BERATUNG



**Mini  
Aceman SE**

**218 PS**

**257 km Reichweite (Test)  
31 Min. Ladezeit (10-80 %)  
ab 33 500 Euro**



**Mini Cooper  
5-Türer S**

**204 PS**

**7,4 l/100 km Verbrauch (Test)  
ab 32 000 Euro**

## DER STAMMBAUM

1959: Der Ur-Mini kommt, ab 1969 gibt es die Marke Mini



2001: Der Neue wurde unter BMW und Rover entwickelt



2006: Zweite Neuaufgabe mit bis zu 231 PS



2014: Neuer Basis-Dreizylinder und erstmals E-Variante



2024: Verbrenner aus England, E-Version aus China



**K**NAPP ÜBER DREI METER war der Ur-Mini lang – ein Ingenieursprojekt. Um diese Ausmaße Realität werden zu lassen, griffen die Entwickler zu drastischen Maßnahmen: Kühler seitlich neben dem linken Vorderad montiert, Getriebe unter dem

Motor, was es ermöglichte, beide mit demselben Öl zu schmieren. Die Originalräder maßen lediglich zehn Zoll, weil so weniger Platz in den Radhäusern verloren ging. Dazu kam eine „Gummiblock-Federung“. Ergebnis: Vier Personen plus Gepäck passten rein. Was aus

einer Ölkrise („Suezkrise“) erwuchs, währte 41 Jahre. So lange wurde das Ur-Modell gebaut.

Um das Geschichtskapitel abzuschließen: Schließlich, in den 90er-Jahren, kaufte BMW Rover. Es war die Zeit der Superkonzerne – und längst nicht jede dieser Ehen

# DER WAHL

Die **Mini-Familie** steht für kleine Abmessungen, großen Fahrspaß und saftige Preise. Die XXL-Kaufberatung zeigt, was es braucht – und was nicht



## Mini Cooper C

156 PS

6,5 l S/100 km Verbrauch (Test)  
ab 27 500 Euro



## Mini Cooper SE

218 PS

264 km Reichweite (Test)  
30 Min. Ladezeit (10-80 %)  
ab 31 000 Euro



## Mini Cooper Cabrio S

204 PS

7,2 l S/100 km Verbrauch (Test)  
ab 35 000 Euro



## Mini John Cooper Works

231 PS

7,3 l SP/100 km Verbrauch (Test)  
ab 40 000 Euro

ging glücklich aus. DaimlerChrysler? Hielt nicht. Rover als BMW-Tochter? Auch nicht. Um genau zu sein: BMW verkaufte Rover im Jahr 2000 für zehn britische Pfund.

Mini aber war quasi mit im Paket gewesen und blieb Teil des BMW-Konzerns. Die Bayern ent-

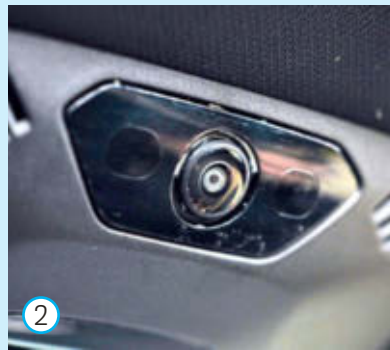
wickelten weiter an der Neuaufgabe. 2001 war es so weit. Nahezu alle baulichen Besonderheiten des alten Modells fielen weg, das Grundkonzept blieb gleich: wenig Auto für viel Spaß. Nun aber für viel Geld. Der Neue war eher Premium-Produkt als Preiskracher.

Seit 2024 ist mittlerweile die vierte Generation am Markt, die sich im Grunde auf mehrere Modelle verteilt. Zeit, den Ur-Ur-Enkeln in all ihrer Antriebsvielfalt mal auf die Finger zu schauen. Wie viel Mini ist zu wenig Mini? Und was ist vielleicht „too much“? >>

▲ Vier verschiedene Karosserievarianten bietet Mini im Kleinwagenbereich an. In einer größeren Klasse gibt es noch das SUV Countryman

# TEST & TECHNIK

Viele Funktionen liegen auf dem runden Screen – hier der Verbrenner. Das optionale Head-up-Display spielt Tacho



## INNENRAUM

**1** Das Infotainment läuft auf Android-Basis, reagiert flott

**2** Die Kamera in der Dachkonsole ist optional, überwacht den Innenraum und kann Selfies schießen

**3** Android Auto und Apple CarPlay werden quadratisch angezeigt – ohne Kabel

**4** Die Dreh- und Kippschalter imitieren das Original

**5** Der Mini gibt sich verspielt. Die Zahl der Menü-Optionen ist verblüffend groß

**6** Das Head-up-Display mit Scheibe im optionalen Paket XS (1200 Euro)

## >> INNENRAUM: KNAPP BEMESSEN, ABER MIT STIL

Dabei gibt es einige Gemeinsamkeiten, die Mini auf sämtliche Modelle ausgerollt hat. Unter anderem: das kreisrunde Display. Es ist immer serienmäßig, auch immer gleich groß. Vor dem Fahrer hingegen: unendliche Weiten. Ein Head-up-Display zieht erst mit dem Paket XS (1200 Euro) ein, spiegelt auf eine Scheibe. Auswählen lassen sich auch verschiedene Farben der Innenausstattung sowie auf Wunsch ein schwarzer Dachhimmel (200 Euro). Als be-





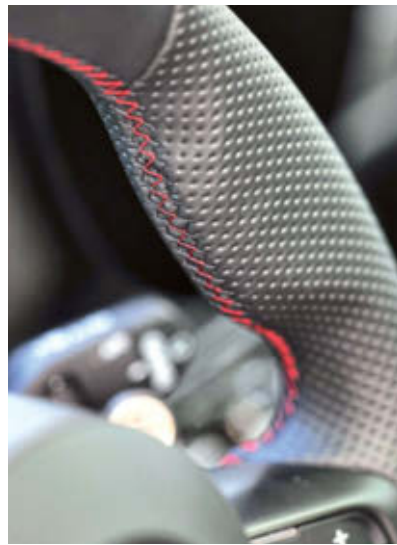
**SITZE** **1** Der Basissitz (Verbrenner) zeigt am wenigsten Kontur und erleichtert damit Ein- und Ausstieg **2** Hier wird es spannend: Der Sportsitz der E-Version sieht zwar ähnlich aus, ist aber weicher gepolstert, vor allem in der Sitzwanne **3** Hier der Verbrenner mit strafferer Polsterung. Die ausziehbare Oberschenkelauflage des Vorgängers wurde eingespart. Allgemein fanden wir die alten Sitze noch besser **4** Die Auswahl an anderen Bezügen ist groß

tont abwechslungsreich geht das je nach „Trim“ unterschiedlich bestoffte Armaturenbrett durch. Der Stoff besteht aus zwei Schichten, im Testwagen (siehe oben) ist die untere rot, die obere größtenteils schwarz. Ein weiteres Ergebnis der kreativen Bemühungen der Designer stellt ein kleiner Beamer dar. Er sitzt hinter dem Zentralscreen und projiziert bei Dunkelheit Muster auf das Armaturenbrett. Wirklich bemerkenswert ist aber, wie solide alles zusammengebaut scheint. Das im unteren Bereich eingesetzte Hartplastik

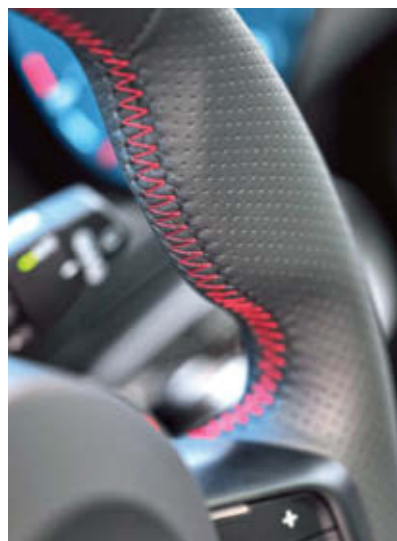
wirkt eher robust als billig, es knarzt oder klappert auch kaum etwas. Der angenehme Geräuscheindruck verfestigt sich auf der Autobahn, wo der Mini für ein Auto seiner Klasse geradezu flüsterleise ist – trotz rahmenloser Scheiben (Ausnahme: Aceman).

#### DIE VIER MODELLE: MEHR UNTERSCHIEDE ALS GEDACHT

Erst wenn man sich mit den Mini genauer beschäftigt, fällt auf, wie unterschiedlich Benziner und Elektro-Version des Dreitürers tatsächlich gestrickt wurden. >>



◀ Das Sportlenkrad des Verbrenners: Es besteht aus Leder und hat eine echte Perforierung zu bieten. Sie verbessert den Grip beim Kurvenfahren spürbar



◀ Die E-Variante: andere Naht, anderes Material („Lederoptik“). Zu kritisieren ist die Rutschigkeit, die Hände finden hier nicht wirklich guten Halt. Auch die Perforierung scheint eher angedeutet



Der Cooper C ist der günstigste Mini - und mit 156 PS keineswegs schwach auf der Brust

# TEST & TECHNIK



Icy Sunshine Blue

Indigo Sunset Blue

Sunny Side Yellow

British Racing Green

Chili Red

Midnight Black

Nanuq White



17 Zoll



17 Zoll



18 Zoll



18 Zoll



18 Zoll



19 Zoll

## FARBEN & FELGEN (AUSWAHL)

Traditionell ist der Mini in einer quietschig-bunten Farbauswahl zu haben. Streifen auf der Haube (150 Euro) und Kontrastdach sind erst ab dem Classic Trim konfigurierbar. Die Auswahl bei den Rädern reicht von 17 bis 19 Zoll, der Aceman pflegt beim Felgen-Design einen robusteren Stil.



Der Union Jack ist fester Bestandteil der in verschiedenen Lichtsignaturen einstellbaren Rückleuchten

## Ausstattung/Linie (Auszug)\*

	ESSENTIAL	CLASSIC	FAVORED	JOHN COOPER WORKS
<b>Komfort</b>				
Außensp. el. einstell- und beh./el. anklappbar mit Bodenprojektor	●/Paket S	●/Paket S	●/Paket S	●/Paket S
Klimaautomatik mit zwei Zonen	●	●	●	●
Panorama-Schiebedach (Benziner) ✓/Panorama-Glasdach (E-Modelle)	800/Paket M	800/Paket M	800/Paket M	800/Paket M
Sitzheizung vorn	Paket XS	Paket XS	Paket XS	Paket XS
<b>Sicherheit/Assistenz</b>				
Voll-LED-Scheinwerfer und -Rücklichter/+ adaptive Funktionen	●/Paket M	●/Paket M	●/Paket M	●/Paket M
Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera/360-Grad-Sicht	●/Paket L	●/Paket L	●/Paket L	●/Paket L
Schlüsselloser Start/+ schlüsselloser Zugang	●/Paket S	●/Paket S	●/Paket S	●/Paket S
Tempomat manuell/Tempomat adaptiv/mit erw. Funktionen	●/Paket XL	●/Paket XL	●/Paket XL	●/Paket XL
Totwinkelwarner	●	●	●	●
<b>Infotainment</b>				
Bildschirm (OLED) mittig, 24 cm Durchmesser, + Navigationssystem	●	●	●	●
Head-up-Display	Paket XS	Paket XS	Paket XS	Paket XS
Smartphoneanbindung: Bluetooth/Apple CarPlay & Android Auto kabellos	●	●	●	●
Soundsystem: 6 Lautsprecher/Harman/Kardon mit 12 Lautsprechern	●/Paket M	●/Paket M	●/Paket M	●/Paket M
<b>Pakete</b>				
XS: Induktive Ladeschale, Alarmanlage, HUD, Sitzheizung vorn	1200	1200	1200	1200
S: + Fernlichtass., Spiegelpaket, Experience-Modes, Keyless Go	2690	2690	2690	2690
M: + Harman/Kardon-System (bei E-Modellen: Glasdach), adapt. Licht	3710	3710	3270	3270
L: Navigation mit Augmented-Reality-Sicht, 360-Grad-S., get. Scheiben	4780	4780	3740	3740
XL: E-Sitze, Sitzmassage Fahrer, Innenraumkamera, Driving Ass. Plus	⊗	⊗	5250	5250

Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich ✓ = empfohlene Einzeloption  
\*Die Preise gelten für den Mini Cooper C 3-Türer mit Verbrenner

Das Raumgefühl im Mini Cabrio sucht seinesgleichen – ein wenig badewannig, spaßig aber allemal



>> Beide haben unterschiedliche Baucodes, siehe Seite 40. Die E-Version verfügt nicht bloß über andere Sitze, Türverkleidungen, oder Scheinwerfer – bei ihr handelt es sich im Grunde genommen um ein völlig anderes Auto mit weitgehend ähnlichem Design. Sie wird im Zuge eines Joint Ventures zusammen mit Great Wall Motor in China gebaut, genau wie der Aceman, welcher die fünftürige E-Variante des Mini darstellt. Äußerlich am auffälligsten: Der elektrische Mini Dreitürer hat eine andere Fronthaube ohne Aussparungen für die Scheinwerfer, siehe Seite 41.

Die Benziner-Modelle inklusive des Cabrios werden aktuell in Oxford (Großbritannien) gefertigt. Technisch gesehen bauen sie auf einer weiterentwickelten Plattform des Vorgänger-Modells auf (UKL, steht für „untere Klasse“), was in keinerlei Hinsicht negativ auffällt.

Ganz im Gegenteil, insbesondere das Chassis der Verbrenner-Modelle wirkt sehr verwindungssteif und vermittelt viel Vertrauen in die Fähigkeiten des Kleinwagens. Der Mini Fünftürer ist nur mit Verbrenner zu haben.

#### FAHREINDRUCK: VIEL LOB, ABER AUCH EIN WENIG TADEL

Womit wir im Fahrkapitel angelangt wären – tief im Kompetenzbereich der Marke Mini. Den signifikantesten Unterschied zum Vorgänger-Modell markiert hier, dass sowohl Handschaltgetriebe als auch turbulose Verbrenner gar nicht mehr angeboten werden, von Diesellaggregaten ganz zu schweigen. Der Cooper E (156 PS) markiert also den Einstieg, wir sehen ihn als Geheimtipp im Lineup. Der 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner kann es mit der Potenz seiner stärkeren Kollegen natürlich nicht ganz aufnehmen. >>



### DAS MINI CABRIO

Seit 2004 angeboten, kostet es in der aktuellen Generation 4000 Euro Aufpreis zum Dreitürer. Merkwürdiger: die kleine, unten angeschlagene Heckklappe. Das Dach lässt sich auch nur halb öffnen – und dann wie ein Panoramadach nutzen. Ein „Always Open Timer“ zählt die offene gefahrene Zeit.

FOTOS: HERSTELLER (2), CHRISTOPH BÖRRIES (3)

**GASPEDALE**  
Sogar hier gibt es sichtbare Unterschiede: Der Verbrenner (links) verfügt über ein stehendes Gaspedal, wie es deutsche Hersteller gern verwenden. Rechts (Electric) ist das Strompedal hängend montiert



>> men, wirkt aber trotzdem überaus spritzig und belastet die Vorderachse etwas weniger als die großen Zweiliter-Aggregate (minus 25 Kilogramm Gesamtgewicht). Die Zahlen verdeutlichen, dass der C nicht langsam ist: 7,7 Sekunden auf Tempo 100 und 225 km/h Top-speed gibt der Hersteller an.

Auf dem Papier sind Cooper S (204 PS/6,7 Liter) und John Cooper Works (231 PS/6,8 Liter) lediglich zwei bzw. drei Zehntelliter durstiger als die Basisvariante – unsere

Testrunde ergab rund einen Liter tatsächliche Differenz. Ab dem S bietet Mini vier Zylinder und mit 300 Nm das noch mal deutlich höhere Drehmoment und auch ein wenig mehr Klang. Ziemlich genau hier beginnt der Mini, zum möglichen GTI-Schreck zu werden.

Dabei strahlt schon das Fahrwerk der Basisvariante große Kompetenzen (und mehr Komfort) aus, die beiden sportlichen Versionen vermitteln insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten eine beein-

druckende Stabilität. Auch das Herunterbremsen aus hohen Autobahn-Geschwindigkeiten verläuft derart unspektakulär, dass man schnell beginnt, es als selbstverständlich hinzunehmen. Der John Cooper Works treibt das auf die Spitze. Sein zusätzliches Leistungsplus wird vor allem im oberen Drehzahlbereich spürbar, wo der S noch etwas zugeschnürt wirkt. Erkauft wird seine sportliche GesamtAbstimmung mit Kompromissen beim Komfort, den man für >>

**Auto Bild TIPP**  
DER WENIGFAHRER

**Auto Bild TIPP**  
DER VIELFAHRER

**Auto Bild TIPP**  
DER SPORTFAHRER

## Motoren\*

	COOPER C	COOPER S	JCW	COOPER E (ACEMAN E)	COOPER SE (ACEMAN SE)	JCW E (JCW ACEMAN E)
Motor/Hubraum	R3, 1498 cm³	R4, Turbo/1998 cm³	R4, Turbo/1998 cm³	E-Motor/-	E-Motor/-	E-Motor/-
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung	1-Gang	1-Gang	1-Gang
kW (PS)	115 (156)	150 (204)	170 (231)	135 (184)	160 (218)	190 (258)
Nm bei 1/min	230	300	380	290	330	350
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	242 km/h	250 km/h	160 km/h	170 km/h	170 km/h (200 km/h)
0-100 km/h	7,7 s	6,6 s	6,1 s	7,3 s (7,9 s)	6,7 s (7,1 s)	5,9 s (6,4 s)
Normverbrauch (WLTP)/100 Kilometer	6,5 l S	6,7 l S	6,8 l SP	14,1 kWh (14,6 kWh)	14,0 kWh (14,7 kWh)	15,3 kWh (16,0 kWh)
Testverbrauch	6,5 l S	7,4 l S	7,3 l SP	-	18,6 kWh (19,1 kWh)	-
Tankgröße/Akkugröße netto	44 l/-	44 l/-	44 l/-	-36,6 kWh (49,2 kWh)	-36,6 kWh (49,2 kWh)	36,6 kWh (49,2 kWh)
<b>Preise in Euro:</b>						
Essential (5-Türer, Aceman)	27 500 (28 500)	31 000 (32 000)	-	27 500 (30 000)	31 000 (33 500)	-
Classic (5-Türer, Aceman)	28 650 (29 650)	32 150 (33 150)	-	29 700 (32 200)	34 400 (37 000)	-
Favoured (5-Türer, Aceman)	30 800 (31 800)	33 350 (33 550)	-	32 540 (35 140)	36 040 (38 640)	-
JCW (5-Türer, Aceman)	32 600 (33 600)	35 150 (35 350)	40 000 (-)	33 990 (36 590)	37 490 (40 090)	40 000 (42 500)

## Fazit

Ein quirliger Typ, der Cooper C. Der Dreizylinder beschleunigt ihn flotter als gedacht und bringt nur wenig Gewicht auf die Vorderachse. Zugleich blieb der Mini so mit Abstand am sparsamsten. Ein Vernunftmotor, der aber am Fahrspaß nicht spart.

Der Cooper S legt überall eine Schippe drauf: Bei der Laufkultur hat er als Vierzylinder natürlich naturgemäß bessere Karten, hier spielt man auf der Autobahn endgültig mit den Größeren mit. Das Ganze geht einher mit einer strafferen GesamtAbstimmung, also Kompromissen beim Komfort.

Ein sehr unterhaltsamer Genosse. Obenrum dreht der Vierzylinder noch einmal deutlich freier, wurde noch einmal straffer gefedert und bläst die bassigste Note aus seinem einen Endrohr. Macht viel Spaß, fordert aber schon Kompromisse. Und der Aufpreis zum S ist recht groß.

Cooper E und Aceman E konnten wir nicht fahren. Grundsätzlich liegt hier – insbesondere falls einem der staatliche E-Bonus zuteil wird – das größte Sparpotenzial. Der Akku beim Aceman E ist allerdings auch kleiner als bei den anderen Modellen. Ladeleistung maximal 75 kW.

Konnten wir beide fahren, an Vortrieb mangelt es nicht. Insgesamt bleiben aber auch diese Kandidaten eher was für Kurz- und Mittelstrecke, weil die Akkus nicht riesig sind. Die Reichweiten fallen mit rund 300 Kilometern laut WLTP beiderseits nicht riesig aus. Laden mit maximal 95 kW.

Die JCW sind noch recht neu am Markt, auch sie konnten wir noch nicht fahren. Grundsätzlich setzen sie auf das bekannte Layout mit Frontantrieb, auch Akku und Ladeleistung gleichen denen der SE-Modelle. Der Topspeed des Aceman SE liegt mit 200 km/h höher. Laut WLTP rund 350 km Reichweite.



## MOTOREN

Der signifikanteste Unterschied: Verbrenner-Mini verfügen wie gehabt über eine Haube mit Aussparungen für die Scheinwerfer. Der elektrische Mini und auch der Aceman haben dies nicht und setzen auf konventionelle Öffnungen. Auf eine Abdeckung des E-Motors beim vollelektrischen Mini wird verzichtet.



## BELEUCHTUNG

Voll-LED-Beleuchtung zählt zum Serienumfang. In den größeren Paketen stecken Scheinwerfer, die sich adaptiv an verschiedene Fahrsituationen (etwa: Autobahn) anpassen können. Um ein Matrix-Licht handelt es sich dabei nicht.

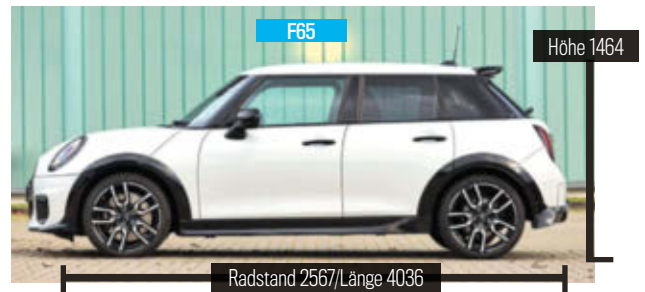


FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES (6)

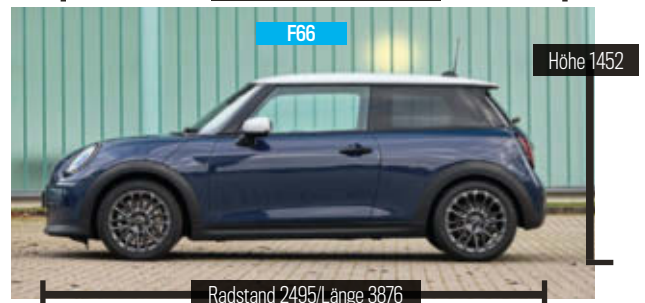
Erst beim genaueren Hinsehen fällt auf, dass Verbrenner (links) und E-Modell (ganz rechts) Unterschiede aufweisen



Der Aceman (links) fällt gar nicht viel größer aus als der normale Fünftürer, wirkt aber stattlicher. Das SUV macht es wohl leichter, den Akku zu verstecken



Die 3-Türer gleichen sich noch mehr, links ist das E-Modell zu sehen. Faszinierend, dass der dreitürige Knirps fast 1,7 Tonnen wiegt - und damit fast 300 Kilogramm mehr



Alle Abmessungen in Millimeter



**Komfortzugang hält im Paket M Einzug. Schlüsselloser Start ist immer serienmäßig an Bord**



>> das tatsächlich vorhandene Gokart-Feeling als sportlich orientierter Fahrer aber gern aufgibt.

Womit wir bei der angekündigten Kritik wären: Auch die getesteten elektrischen Derivate namens Cooper SE und Aceman S fahren überaus vergnüglich, geben sich handlich, spritzig und verfügen über alle möglichen Funktionen (Wärmepumpe, E-Routenplanung, One-Pedal-Modus...), die man in modernen E-Autos gern haben möchte. Im direkten Vergleich zeigen sie sich im Handling aber spürbar zahmer, vermitteln weniger Gefühl für das, was vor sich geht, und bieten gleichzeitig einen nochmals reduzierten Abrollkomfort. Letzteres dürfte zu-

mindest zum Teil eine Gewichtsfrage sein: Trotz ihrer eher kleinen Akkus (49,2 Kilowattstunden) bringen Cooper SE (1676 Kilogramm) und Aceman S (1793 Kilogramm) rund 300 bis 400 Kilogramm mehr auf die Waage als ihre Verbrenner-Geschwister. Um die Pfunde im Zaum zu halten, braucht es dann nun mal steifere Federn. Ganz überlisten kann man die Physik auch bei Mini nicht.

Richtig gut: Preislich herrscht tatsächlich Gleichstand zwischen beiden Antriebsarten. Ab 27 500 Euro geht's los, sowohl für den C als auch für den E als Dreitürer. Der neue E-Bonus vom Staat könnte so für manch einen den Ausschlag geben. ➔

## Der Wenigfahrer ...

... kann sich beruhigt mit dem Basisbenziner begnügen. Spritzig, verhältnismäßig laufruhig und gut gedämmt, liefert der Cooper C im Grunde alles, was man haben will. Wer Anspruch auf Förderung hat, dürfte mit dem Stromer auf Dauer gesehen aber günstiger fahren. Allerdings ist dessen Akku mit rund 34 Kilowattstunden recht klein.

### **Empfehlung: Mini Cooper C Classic Trim (156 PS)**

ab 28 650 Euro

## Der Vielfahrer ...

... tut sich wohl einen Gefallen mit dem Cooper S, vielleicht als Fünftürer mit etwas mehr Platz und Praktikabilität. Der JCW ist auf Dauer wohl dann doch etwas anstrengend aufgrund seiner rabiaten, wenn auch sehr spaßigen Art. Der Aceman böte eine Alternative, etwa als SE. Als Schnelllademeister geht er mit 95 kW DC-Ladeleistung allerdings nicht durch (31 Minuten von 10 auf 80 Prozent).

### **Mini Cooper 5-Türer S (204 PS)**

ab 32 000 Euro

## Der sportliche Fahrer ...

... muss im Grunde genommen den JCW wählen. Auch die Elektro-Modelle liefern ein zackiges Fahrerlebnis, mehr Gefühl und Emotion vermittelt aber klar der Verbrenner.

### **Empfehlung: Mini Cooper JCW (231 PS)**

ab 40 000 Euro



**FAZIT**  
JONAS UHLIG

Der Mini ist ganz zu Recht ein legendäres Auto – und die Elektrifizierung steht ihm gut zu Gesicht. Mehr klassischer Mini-Spaß findet sich in den Verbrennern, die E-Modelle spielen ihre Stärken vor allem in der Stadt, bei der Effizienz allgemein und bei den Preisen aus. Im Unterhalt dürften sie auf Dauer günstiger sein.

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIGES (7)

# WEISSE WESTE - MIT BRAUNEM FLECKCHEN

**Mercedes** hat Perfektion geliefert, eine zuverlässige **C-Klasse** mit tollen Fahreigenschaften auf die Räder gestellt. 100 000 Kilometer haben fast keine Kratzer hinterlassen. Bis auf unnötige Spuren am Unterboden

**D**IESEN SPAGAT muss man erst mal schaffen. Auf der einen Seite hat ein Mercedes C 220 d über eine Strecke von 100 000 Kilometern bewiesen, dass die Daimler-Ingenieure modernste Diesel-Technik, ausgefeilte Assistenz und bergeweise Steuerelektronik bestens im Griff haben.

Auf der anderen Seite nagt schon nach zweieinhalb Jahren ein uraltes und im Grunde sehr einfach auszumerzendes Problem am selben Auto: Das Blech korrodiert. Es oxidiert an Kanten, Falzen und Befestigungspunkten. Kurz: Es rostet! Hafenkähne rosten, doch bitte kein C 220. Da fragen wir uns: Mensch, Mercedes, geht's noch?

Der Reihe nach. Es ist Früh-sommer 2023, auf dem AUTO BILD-Parkplatz stehen kleine Elektroautos, große Crossover, SUV aller Couleur und Dimensionen, sogar Typen mit Range-Extender-Antrieb. Und alle erdenklichen Varianten mit Hybridtechnik. In diese moderne wie inzwischen typische Mischung setzt der Überführungsdienst einen Klassiker: C-Klasse Kombi, Vierzylinder-Dieselmotor, Automatik, Hinterradantrieb. >>

100 000 km

Mercedes  
C 220 d T-Modell

197 PS  
ab 58 298 Euro



Glänzt fahrrisch: C-Klasse der Baureihe S 206 im AUTO BILD-Härtetest



Korrosion am Unterboden: Früher hieß es „fünfmarkstückgroß“ - früher war so etwas auch normal. Anno 2023 verbitten wir uns das. Besonders von einem Mercedes

SCHNELLER CHECK



Kaufen oder nicht kaufen?

Als Testwagen mit viel Ausstattung ein teurer Typ - doch in Funktion und Fahrgefühl jeden Cent wert. Vielfahrer und Kenner mit monetären Reserven greifen bitte zu.



Besonders gut auf Langstrecke: Verstellbares Fahrwerk, gute Geräuschdämmung und ein starker Motor helfen dabei

## WIE GEMACHT FÜR DIE LANGSTRECKE

➤ Marcus Constantin (DEKRA) kann auch nach dem Dauertest am Motor keinen messbaren Verschleiß ermitteln



**1** **DER MOTOR**, intern OM 654 genannt, zeigt bei der Zerlegung nach 100 000 Kilometern kaum messbaren Verschleiß an Zylindern, Kolben und Kurbelwelle.

**2** **DER INNENRAUM** hat den Dauertest-Stress bis auf eine kleine Abschrägung an der B-Säule sehr gut weggesteckt. Die Materialien wirken weiterhin sehr wertig.

**3** **DIE HOHLRÄUME** sind vorbildlich konserviert, bei der Endoskopie sind keinerlei Korrosionsansätze zu entdecken. Reichlicher, gleichmäßiger Wachseinsatz hilft hier.



5.

1.

3.

2.

**4 DIE KAROSSERIE** zeigt am Unterboden beginnende Korrosion an einigen schlecht zugänglichen Stellen. Das kann zum Problem werden.

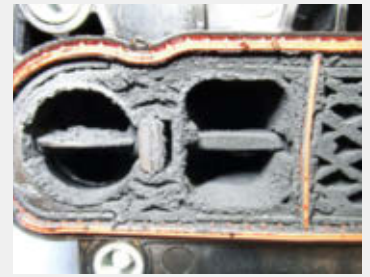
**5 DER VENTILTRIEB** ist robust ausgeführt. Kaum Verschleiß an der getriebe-seitigen Steuerkette. Nockenwelle, Stößel und Kettenräder sind tadellos.

**6 DIE ACHSEN** präsentieren sich nach dem Dauertest in einem guten Zustand. Lager, Buchsen und Gelenke sind tadellos, Korrosion ist hier kein Thema.

Eine Kooperation von **Autobild** > **DEKRA**



## DAS FIEL UNS AUF



▲ Verkokungen in der Ansaugbrücke und auch vor der Drosselklappe



▲ Die Kolben und Zylinder haben den Dauertest tadellos geschafft



▲ Auch die Einlassventile zeigen Rußanhaftungen an den Schäften



▲ Hier gammelt es unbemerkt unter einem Gummistopfen



▲ Korrosion an den Tankbändern greift auf die Karosserie über

FOTOS: DEKRA (5), CHRISTOPH BORRIES (2)

# TEST & TECHNIK

## TECHNISCHE DATEN

**Motor** Vierzylinder, Turbo, vorn längs  
**Hubraum** 1993 cm<sup>3</sup> · **Leistung**  
 145 + 17 kW (197 + 23 PS) bei 3600/min  
**max. Drehmoment** 440 Nm bei  
 1800/min · **Antrieb** Hinterradantrieb/  
 Neunstufenautomatik · **Leerge-  
 wicht** 1790 kg · **Zuladung** 610 kg  
**Kofferraum** 490–1510 l · **Höchst-  
 geschwindigkeit** 240 km/h  
**Verbrauch** 5,2 l D/100 km (WLTP)  
**Abgas** CO<sub>2</sub> 137 g/km

## KOSTEN

Betriebskosten/Garantien (Fixkosten pro Jahr)	
Haftpflicht 14 (SF 5)*	<b>362 Euro</b>
Vollkasko 23 (500 € SB, SF 5)*	<b>1012 Euro</b>
Teilkasko 24 (150 € SB, SF 5)*	<b>634 Euro</b>
Kfz-Steuer (Euro 6d-ISC-FCM)	<b>279 Euro</b>

\* aktuelle Typklassen: HPF 14/VK 23/TK 24

**Kraftstoffkosten für 100 879 km**  
 7375,31 Liter Super (= 7,3 l/100 km) **12 390,51 Euro**  
 Motoröl-Nachfüllbedarf 0 Liter **0 Euro**

**Inspektionskosten** (inklusive Ölwechsel)  
 26 346 km **369,72 Euro**  
 76 023 km **1139,57 Euro**  
 97 411 km **613,60 Euro**

**Reifenkosten** (inklusive Montage)  
 1 Satz Sommerr., v. 225/45 R 18,  
 h. 245/45 R 18 Pirelli P Zero P24 **734 Euro**  
 1 Satz Winterreifen 225/45 R 18  
 Michelin Pilot Alpin 5 **824 Euro**

**Preise/Wertverlust**  
 Testwagenpreis 4/23 (inkl. Extras) **81 271 Euro**  
 aktueller Neupreis (inkl. Extras) **78 897 Euro**  
 Schätzpreis 1/26 **27 700 Euro**  
 Wertverlust des Testwagens **53 571 Euro**

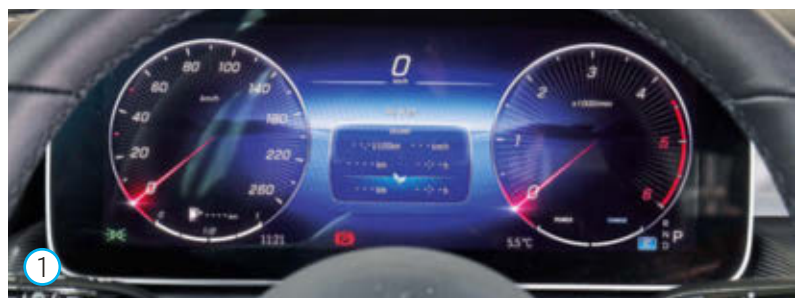
**Gesamtkosten für zwei Jahre**  
 auf 100 879 km **72 224,40 Euro**  
 Kosten pro km **0,18 Euro**  
 Kosten pro km mit Wertverlust **0,72 Euro**



**Voll digital:**  
 Fahreranzeige  
 und Hauptbild-  
 schirm dominie-  
 ren das Cockpit  
 des 220 d

**1** Klassisch  
 modern: trotz  
 digitaler Einheit  
 ganz typische  
 „Uhren“ für Ta-  
 cho und Dreh-  
 zahlmesser

**2** Passend  
 zur Liga: Mittel-  
 klasse-Platz  
 im Fond aus-  
 reichend für  
 Erwachsene



## MESSWERTE

BEI TESTBEGINN		BEI TESTENDE	
<b>Beschleunigung</b>		<b>Beschleunigung</b>	
0-50 km/h	2,8 s	0-50 km/h	2,9 s
0-100/-130 km/h	7,9/13,4 s	0-100/-130 km/h	8,6/13,9 s
0-160 km/h	21,1 s	0-160 km/h	21,4 s
<b>Zwischenspur</b>		<b>Zwischenspur</b>	
60-100 km/h	4,5 s	60-100 km/h	4,9 s
80-120 km/h	5,8 s	80-120 km/h	5,9 s
<b>Bremsweg</b>		<b>Bremsweg</b>	
aus 100 km/h kalt	33,8 m	aus 100 km/h kalt	36,6 m
aus 100 km/h warm	33,4 m	aus 100 km/h warm	34,2 m
<b>Innengeräusch</b>		<b>Innengeräusch</b>	
bei 50 km/h	55 dB(A)	bei 50 km/h	55 dB(A)
bei 100 km/h	62 dB(A)	bei 100 km/h	62 dB(A)
bei 130 km/h	67 dB(A)	bei 130 km/h	67 dB(A)
<b>Testverbrauch - CO<sub>2</sub></b>	5,8 l D - 155 g/km	<b>Testverbrauch - CO<sub>2</sub></b>	5,8 l D - 155 g/km



**Herz-Stück:** Motor mit Druck  
 und Manieren, kann sparsam  
 und schnell, 440 Nm stark



1



2

>> Bewährt, beliebt, doch bestimmt auch ein bisschen altbacken? Kollegen wie Service-Mann Stefan Novitski munkeln nämlich sofort: 100 000 Kilometer lassen sich auch auf spannendere Arten als mit einem Zwoliter-Diesel unter Hintern abreißen.

Mag sein, Stefan. Aber 100 000 Kilometer lassen sich kaum angenehmer, sorgloser und stressfreier wegfressen. Das hat die C-Klasse mit dem 197 PS starken OM 654 M (dieses Kürzel steht für den Typencode des Oel-Motors) über zwei Wesenszüge belegt.

Erstens: Ein T-Modell der C-Klasse überzeugt durch sein hohes Maß an Fahrkomfort. Zweitens: Es glänzt über eine herausragende Fehlerfreiheit in den einzelnen Funktionen. Wo andere Hersteller (unserer Erfahrung nach) gerne mal den schlüssellosten Zugang verweigern, bei höherem Tempo in der Sprachbedienung auf taub stellen, verzerrte Kamerabilder liefern, erbärmlich kleine Hilfslösungen als Head-up-Display anbieten oder eckig-zackig in assistierten Spurkorrekturma-

**1** Kabel-Salat: ein Mercedes-Kollege an der Elektronik des S 206

**2** Getriebe-Bergung: Die Neunstufenautomatik bindet Kräfte

**3** Hohlraum-Forschung: mit einer Endoskop-Kamera auf Rostsuche – hier ein Blick in den Schweller

**4** Scheidungs-Angelegenheit: Ein Mechaniker bereitet die Trennung von Chassis und Karosserie vor

növern patzen, läuft es im 220er rundum rund. Technik, die funktioniert, den Umgang erleichtert und auch über die Marathondistanz des AUTO BILD-Dauertests nicht ausfällt – so die Kurzform.

Auch den Komfortcharakter des T-Modells können wir in ein kurzes Motto packen: Alles steht auf Kuschelkurs. So betten die Vordersitze Rücken und Gesäß in eine sanfte Oberfläche einerseits und in eine angenehm stramme Führung über die Seitenwangen andererseits. Kollege Dennis Heineemann bringt es so auf den Punkt: „Selten habe ich 1200 Kilometer am Stück so angenehm gebettet durchgezogen.“

Dazu passt das angenehme Geräuschniveau des 220ers. Motor zwar hörbar (typisch vierzylindrig, auch mal kernig), doch in eine angenehm diffuse Grundakustik eingedämmt. Außerdem ist der 2.0 ein Diesel-Meisterstück, arbeitet mit (Turbinenschaufeln per Elektromotor justiert) flink regelbarem Ladedruck, sein Starter-Generator kann auch kurze Boost-Phasen mit bis zu 17 kW zusätzlicher Leistung abarbeiten, und seine Hochdruckpumpe spritzt Kraftstoff mit 2700 Bar in Richtung Stufenboden-Kolben. Am Ende summt der Motor kraftvoll, arbeitet sich erstaunlich linear durch die Drehmomentkurve und läuft so sparsam (eine Vier vor dem Komma ist möglich!) wie sanftmütig.

Auch Wind- und Rollgeräusche sind nur entfernt zu vernehmen, störende Verwirbelungen bei hohem Tempo kaum auszumachen. Die versammelten Maßnahmen – darunter geräuschoptimierte Reifen mit Schaumabsorber und Akustikglas – wirken im Zusammenspiel also bestens.



3

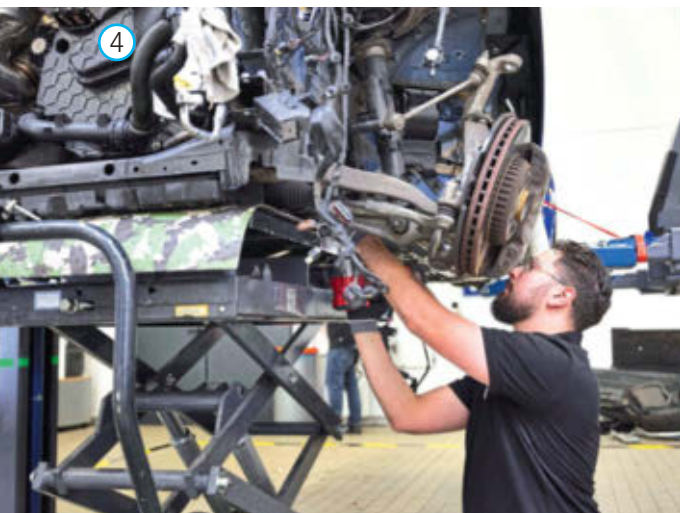
Gleichzeitig manifestieren das feine Fahrwerk und eine unauffällig agierende Neunstufenautomatik erfolgreich den Nimbus des Reiseexperten. Dank (900 Euro teurem) Dynamic-Body-Control-Fahrwerk mit Verstelldämpfung bietet der Dauertest-Benz hervorragenden Federungskomfort inklusive wohligem Nachschwingen auf Bodenwellen.

Eine Eigenschaft, die manchen Kollegen sogar zu viel des Guten ist. Reifen-Chef Dierk Möller vermutet ob der sanften Abstimmung sogar einen Dämpfer-Defekt: „Zugstufe fast ohne Wirkung – ist da etwas kaputt?“, fragt sich der Kollege im Juli 2024.

Wir lösen auf: Die hinteren Stoßdämpfer wirken nur in der komfortabelsten Einstellung des Fahrwerksystems so flauschig. Auf Tastendruck lässt sich das Fahrgefühl ruckzuck anpassen, entsprechend beruhigter erleben.

Zurück zum Komfort-Können der C-Klasse. Der 220 filtert auch kantige Unebenheiten trotz 18 Zoll großer Bereifung passabel heraus und liegt wiegend sanft auf der Straße, ohne jemals einen Hauch von schwammigem Fahrgefühl zu vermitteln.

Wir komplettieren den Fahrcharakter, der in der erweiterten elektronischen Ebene schlum-



4



Foto-Pause:  
die C-Klasse als  
gern genutzter  
Begleiter bei  
AUTO BILD

**Souveränes Fahrverhalten mit hohem Komfort und bestem Handling**

» mert: Im sportlicheren Fahrmodus verträgt das T-Modell auch eine beherzte Fahrweise, liegt verbindlich und berechenbar auf der Straße, läuft Radien sehr präzise nach.

Das Lenkgefühl passt dann hervorragend, der Geradeauslauf ist fehlerfrei. Obendrein verhilft die aufpreispflichtige Hinterachslenkung (1050 Euro) dem Wagen zu einer tollen Handling-Bandbreite. Er zirkelt selbst bei hohem Tempo unter weicher Kurskorrektur auf die Nebenspur, wirkt wie eine große Limousine mit viel längerem Radstand.

Oder er macht sich bei Bedarf handlich klein (hier schlagen die Hinterräder den Wendekreis verkürzend gegenläufig ein), wenn es in enge Parkhäuser gehen soll. Unsere Zusammenfassung für so ausgeprägte Allroundeigenschaften können wir in eine Schulnote stempeln: Sehr gut! Subjektiv sogar noch mit einem Plus dahinter.

Auch für die 100 000-Kilometer-Haltbarkeit sollte eine Top-Bewertung rumkommen. Schließlich zeigen sich Antrieb und Fahrwerk unbeeindruckt von der Fahrstrecke. Kolben und Zylinder des 1997-cm<sup>3</sup>-Aggregats im Parademaß, Steuerkette ohne Befund, Pleuellager top, Kurbelwelle in Ordnung, Getriebe ohne Zahnverschleiß, Aufhängungselemente ohne übermäßige Dehnung, Bremsen im Soll – so darf es gern sein.

Die für einen Diesel mit Abgasrückführungssystemen typischen Rußablagerungen im Ansaugklappensystem oder eine kleine Undichtigkeit an der Verstellung des VTG-Abgasladers lassen wir als Minimal-Fehler durchgehen,

eine aufgeschauerte Stelle im Verkleidungsstoff der B-Säule und stärker verschlissene Winterreifen ebenfalls.

Die beginnende Korrosion am Unterboden fällt dagegen schwerer ins Gewicht. Hier sollte Mercedes sorgfältiger Konservierungswachs auf Kanten auftragen und in Hohlräume einsprühen. Speziell zwei bräunlich vergammelte Stellen rund um die Ablaufstopfen im hinteren Wagenboden lassen uns Schlimmes erahnen – so etwas wächst sich fast immer zu einer Schwächung des Blechs und entsprechender Verweigerung der HU-Plakette aus.

Zumal der Stopfen unter einer ausladenden Kunststoffverkleidung verborgen ist, nur besonders beflissenen Mechanikern bei der Durchsicht ins Auge fällt und entsprechend behandelt würde. Bei unserem C 220 d ist das leider nicht geschehen. An weiteren acht Stellen haben wir ebenfalls kleine Korrosionsspuren entdeckt.

Dennoch: Er bleibt eine absolute Empfehlung. Das größere



„Selten habe ich 1200 Kilometer am Stück so mühelos hinter mich gebracht wie in der C-Klasse.“

Dennis Heinemann, Redakteur

Hemmnis, dieses Auto ins Auge zu fassen, lauert woanders. So viel tolles Auto rückt Mercedes nämlich nicht zum Schnäppchenpreis heraus. Wir haben ja schon locker mitgezählt – Hinterachslenkung, das variable Stoßdämpfersystem, die großen Räder...

Dazu summieren sich noch weitere Tausender. Für die beeindruckend gute Klangqualität des Burmester-3D-Soundsystems (1010 Euro) zum Beispiel, für das umfängliche Sammelsurium an Assistenzsystemen (im Plus-Paket für 2100 Euro enthalten) oder auch für das herausragend starke Frontlicht mit punktgenauer LED-Ausleuchtung von Fahrspuren, Schildern oder Baustellenverengungen (1775 Euro).

Dazu Päckchen für Rangierhilfen, Sitzkomfort, Multimediakomplettierung oder auch für die Türen/Heckklappe. Das erhöht den Kaufpreis (43 450 Euro bei Beginn des Dauertests) auf beinahe über 80 000 Euro. Fast eine Verdoppelung über Extras – das muss man auch erst mal schaffen. ☹

Pralle Sache:  
Klares Design,  
klare Leistung  
– der Mercedes  
C 220 d hat  
sehr gut  
durchgehalten





Audis neuer R26 hat die Schlagzeilen des neuen Formel-1-Jahres bestimmt



# SO SIEHT DIE NEUE

**D**REI NEUE FARBEN MISCHEN 2026 DIE FORMEL 1 AUF: Audi steigt in Titan-Silber, Carbon-Schwarz und Rot in die Königsklasse des Motorsports ein. Mit viel Brimborium wurde das neue Design des ersten F1-Rennwagens mit den vier Ringen im Kraftwerk Berlin von Audi-Vorstand Gernot Döllner persönlich präsentiert.

Fest steht: Der Audi-Einstieg überstrahlt die ersten Wochen des neuen Rennsport-Jahres und verleiht der Rennserie hierzulande eine Frischekur, die durch neue Triebwerke mit fast 50 Prozent Elektroanteil und Biosprit befeuert wird. Dabei ist nicht zu erwarten, dass der R26 mit seinem Antrieb aus Neuburg gleich von Anfang an um Siege fährt.

Favorit ist der andere Silberpfeil aus Deutschland, der in England gebaut wird und bereits den ersten Reglementswechsel hin zu den Hybridmotoren im Jahr 2014 mit sechs WM-Titeln in Folge für sich zu nutzen wusste. Mittlerweile sind die Mercedes zwar mehr schwarz als silber, doch das AMG-typische Rhombus-Muster auf den Seitenkästen verweist auf die Stuttgarter Wurzeln.

In neuem oder besser gesagt altem Blau erstrahlt der Red Bull von Vierfach-Champion Max Verstappen, der erstmals mit eigener Power Unit an den Start geht. Der 1,6-Liter-V6-Turbo-Hybrid entsteht bei Red Bull Powertrains in Kooperation mit US-Gigant Ford. Das Blau glänzt dabei wieder in einem Farbton, wie man ihn aus der Vettel-Ära kennt.

Der Ferrari zeigt derweil mit seiner weißen Cockpit-Umrandung deutliche Anleihen bei Niki Laudas Ferrari aus den Jahren 1975 bis 1977. Optisch gibt die Königsklasse schon mal Vollgas!

Mit **Audi** hat die Königsklasse in Deutschland einen neuen Fixpunkt. Doch auch die anderen Autos sind Hingucker

**Showcar:** Bei der Präsentation in Berlin hat Audi noch ein Showcar gezeigt. Die Technik verändert sich noch, der Lack bleibt



## AUDI R26

**MOTOR** V6-Turbo-Hybrid • **HUBBRAUM** 1,6 l

**LEISTUNG** V6: ca. 400 kW (545 PS), Elektro: ca. 350 kW (475 PS)

**MAX. LADUNG/RUNDE** 9,0 MJ • **ANTRIEB** Hinterrad • **BREITE**

1900 mm • **RADSTAND** 3400 mm • **GEWICHT** 770 kg • **REIFEN**

Pirelli, 18 Zoll (280 mm vorn, 375 mm hinten)

**OFFIZIELLE TESTS:** 11.-13. und 18.-20. Februar in Bahrain

**SAISONSTART** 6.-8. März in Melbourne (Australien)

# FORMEL 1 AUS



## FERRARI SF-26

Mit mehr Weiß kommt die rote Göttin von Lewis Hamilton und Charles Leclerc daher und erinnert damit an die Lauda-Ära 1975-77. Auffällig ist auch das Sägezahnprofil auf der Motorhaube. Ob die Scuderia so aus der Krise rast, bleibt abzuwarten.



## MERCEDES W17

Mercedes will mit der neuen Power Unit zurück an die Spitze der Formel 1 und überraschte bereits mit neuem Sponsor: Microsoft soll rund 60 Millionen Euro jährlich ans Werksteam in Schwarz-Silber überweisen.

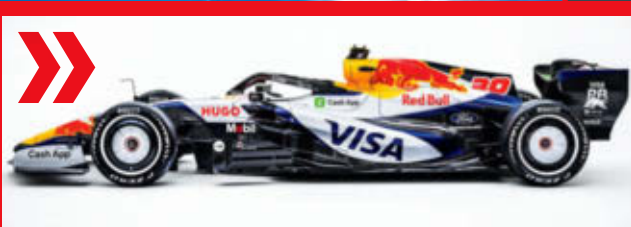


## RED BULL-FORD RB22

Statt matt und dunkel erstrahlt der neue Red Bull wieder in hellerem und glänzendem Blau. Hingucker unter der Karosserie ist derweil der eigene Motor, der nach Dietrich Mateschitz benannt wurde und in Koop mit Ford entstand.



Audi-Duo: Nico Hülkenberg und Gabriel Bortoletto (Brasilien) sollen erste Erfolge im Audi-Dress einfahren



## RACING BULLS VCARB03

Auch das B-Team der Roten Bullen wechselt von Honda zu Ford. Weiß bleibt die Basis. Neu sind jedoch deutlich größere blaue (Ford-)Flächen, dazu gelbe und rote Akzente.



## HAAS VF-26

Mit dem Einstieg von Toyota Gazoo Racing als Titelpartner ändert sich auch der Look. Aus Haas wird das TGR Haas F1 Team - Toyota ist durch die Hintertür zurück in der Formel 1.



## ALPINE A526

Rein optisch hängt Alpine im Jahr 2025, doch die wichtigste Änderung greift unter der Haube: Das Team wechselt von Renault- zu Mercedes-Motoren. Der entscheidende Kniff?

**!** McLaren, Aston Martin, Williams und Cadillac haben ihre Autos bei Redaktionschluss noch nicht gezeigt



## FAZIT

BIANCA GARLOFF

Nicht nur die Antriebseinheiten, Chassis und der Kraftstoff sind 2026 neu in der Formel 1. Ford steigt mit Red Bull ein, Toyota ist durch die Hintertür mit Haas zurück, und Audi greift groß an. Honda spannt mit Aston Martin zusammen, und Cadillac ist auch dabei. Das macht Lust auf die Saison!

FOTOS: AUDI REVOLUT F1 TEAM (6), VCARB/ RED BULL CONTENT POOL, FERRARI, MERCEDES-BENZ GROUP AG, HAAS, HERSTELLER, ALPINE

# LADE

Die umlaufende Rückleuchte? Finden wir, sagen wir mal: ungewöhnlich. Gut zu sehen ist der Ioniq 9 so jedenfalls



**Hyundai Ioniq 9**  
428 PS  
458/600 km Reichweite (Test/WLTP)  
24 Min. Ladezeit (10-80 %)  
ab 86 750 Euro

Die LEDs oben dienen vor allem als Tagfahrlicht, der eigentliche Hauptscheinwerfer sitzt unten in der Schürze



# MEISTER

Mit über fünf Meter Länge, 2,7 Tonnen Gewicht und 800-Volt-Bordnetz ist der Hyundai Ioniq 9 ein fahrender Superlativ. Einer, der im Test überzeugt?



**S**IE SUCHEN EIN AUTO WIE EINE BURG? Eines, das sich in deutschen Innenstädten anfühlt wie ein Kreuzfahrtschiff im Baggersee – und mit dem Sie dank Elektroantrieb trotzdem vielerorts noch Gratis-Parkprivilegien genießen? Willkommen im Hyundai Ioniq 9. Steigen Sie ein, schnallen Sie sich an.

Spaß beiseite: Selbst in Hyundai's Marketingabteilung dürfte kaum jemand ernsthaft glauben, dass der 5,06 Meter lange Koloss hierzulande bald zum Bestseller mutiert. Spannend ist er dennoch – denn die Südkoreaner haben mit dem Ioniq 5 früh gezeigt, dass sie beim Thema 800-Volt-Technik ganz vorn mitspielen. Die Frage ist: Können sie diesen Vorsprung bis heute halten?

Antwort: Andere Hersteller haben aufgeholt, doch Hyundai bleibt weiter vorn dabei. An der Schnellladesäule zieht der Ioniq 9 Strom mit bis zu 233 kW in seinen Akku. Manche Konkurrenten schaffen in der Spitze zwar mehr, doch hier überzeugt die Linearität: Bis 66 Prozent Akkustand liegen im Test stabile 204 kW an, bis 76 Prozent noch immer 187 kW. Hyundai setzt also auf eine gleichmäßige Ladekurve – mit dem praktischen Vorteil, dass man nicht auf die Suche nach seltenen 300- oder 400-kW-Ladern gehen muss. 250 kW reichen, und so füllt das fahrende Viereck seinen 110 kWh großen Akku in 24 Minuten wieder von 10 auf 80 Prozent.

Gemäß seinem Bauort in Atlanta (US-Bundesstaat >>

FOTOS: OLAF TIRICH (2)



» Georgia) gibt es im Innenraum des Ioniq 9 US-amerikanische Weiten zu bewundern: Neun Cupholder stehen zur Verfügung, und alle vier Sitze der vorderen zwei Sitzreihen sind sogenannte „Relax-Sitze“ – also elektrisch verstellbar und mit ausfahrbaren Beinauflagen ausgerüstet, die zum Zurücklehnen einladen. Allerdings sind die Sitze selbst eher klein dimensioniert, und das Gestühl der zweiten Reihe lässt sich kaum so weit zurückfahren, dass Normalgewachsene von 1,80 Metern die Beine wirklich voll durchstrecken können. Dagegen löblich: Bei der dritten Reihe handelt es sich um vollwertige Sitze, und man genießt

**1** Die ausfahrbaren Türgriffe dürften sich bei einem Trumm wie dem Ioniq eher wenig auf die Aerodynamik auswirken

**2** Bei Hyundai haben sie eine Vorliebe für Ecken und Kanten – nur das Rad ist noch rund

**3** Der Frunk bietet bis zu 52 Liter Volumen

sogar so etwas wie Kniefreiheit. Auch die längs verschiebbare Mittelkonsole bietet tatsächlich einen Mehrwert, weil der Deckel des Fachs sowohl nach vorn als auch nach hinten, zur zweiten Reihe hin geöffnet werden kann.

Beim Antrieb unterscheidet sich der Ioniq 9 erstaunlich deut-

lich von seinem technischen Verwandten, dem EV9 von Kia. So ist der Hyundai ausschließlich mit einem – aufgespasst – 110 Kilowattstunden großen Akku zu haben, die zwei größeren der drei Antriebsvarianten verfügen über Allradantrieb. Vorbeigeschickt hat Hyundai uns die stärkste Variante mit 428 PS und 700 Newtonmeter Drehmoment.

So gerüstet, kann der Ioniq 9 bis zu 2,5 Tonnen schwere Anhänger an den Haken nehmen – wenn sein Fahrer darf. Denn mit 3320 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht ist der Ioniq 9 schon allein beinahe am Limit der Führerscheinklasse B (3,5 Tonnen), und auch die Erwei-





**Solide Verarbeitung trifft auf gute Materialqualität und Platz satt - hier gibt es kaum etwas zu meckern**

terung B96 (4,25 Tonnen) wäre frühzeitig ausgereizt. Für die vollen, maximal 5,8 Tonnen Gesamtmasse braucht's also Führerscheinklasse BE.

Ein Glück, dass man in der Regel alles in den Kofferraum bekommt – und dann hervorragenden Komfort genießt. Das gilt sowohl ganz explizit für das niedrige Geräuschniveau, welches der Ioniq 9 mittels Active Noise Cancelling erreicht, als auch für den Antrieb. Ampelsprints werden schneller erledigt, als man es einem derart massigen Auto zutrauen würde. Bis Tempo 100 vergehen gerade mal 5,2 Sekunden. Auf der Autobahn sind bis zu 200 >>



4

**4** Der Ioniq 9 ist riesig, Kameras sind Pflicht

**5** Das SUV hegt wenig ernsthafte Geländeamitionen – aber immerhin gibt es eine Bergabfahrhilfe

**6** Die Mittelkonsole ist längs verschiebbar, kommt so der zweiten Reihe näher

**7** Kein Handgriff nötig: Die Sitze im Ioniq falten sich vollautomatisch

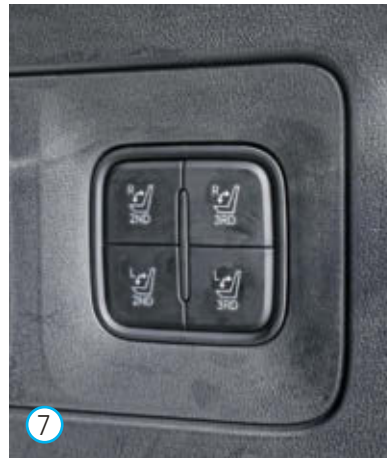
**8** Wohl eine Corona-Idee: Der Ioniq kann Smartphones mit UV-C-Strahlung desinfizieren – in einem kleinen Extra-Fach



5



6



7



8

FOTOS: OLUF TRICH/UD



**Muss man erst mal schaffen: 21-Zoll-Räder wirken auf dem Ioniq 9 beinahe klein**



Mit über 450 km Testreichweite kann der Ioniq 9 echt Autobahn. Bei Tempo 130 sind es 401 km

FOTOS: OLAF FIRCH (2), ROMAN RÄTZKE, CHRISTOPH BÖRRES



1



2



3

» Sachen drin. In den ganz hohen Geschwindigkeitsbereichen wirkt der große Hyundai mit seinem nicht verstellbaren Fahrwerk allerdings etwas schaukelig, und der Verbrauch steigt dann sowieso ebenso steil an wie die Front des Ioniq selbst. Lob verdient hingegen, dass die Südkoreaner nicht die komplette Schwere aus der Servolenkung herausentwickelt haben. So wirkt der Ioniq satt und angemessen wertig. Ebenfalls top: Bremswege von unter 35 Metern, sowohl kalt als auch warm. Auf unserer Verbrauchsrunde ergab sich schlussendlich ein Durchschnitt von 27,3 Kilowattstunden, was einer Reichweite von 458 Kilometern entspricht. Die Reichweite bei konstant 130 km/h liegt bei 401 Kilometern.

Keine Illusionen: Was den Kaufpreis angeht, dürfte man mit dem Ioniq 9 im Fall eines Privatkaufs herbe Verluste einfahren. Den ebenfalls teuren Versicherungsklassen stehen verhältnismäßig geringe Kosten für Wartung (nur alle zwei Jahre) und Energieverbrauch gegenüber. Auch die typische Fünfjahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung bietet der große Hyundai. All in also, aber dann auch all inclusive. ☹

**1** Ganz hinten ist nur Platz für Kleinkram. Das Kabel muss in den Frunk

**2** Die dritte Zone regelt die Temperatur ab Reihe zwei. Das Fach der Mittelkonsole öffnet auch dorthin

**3** Das Volumen reicht von 338 (Sechssitzer) über 908 (Viersitzer) bis hin zu 2494 Litern

Die Sitze sind längs verschieb- und drehbar. Es wäre auch eine Dreierbank zu haben



Auch hinten findet der Tester (1,86 Meter) ausreichend Platz



Um die Gräten ganz durchzustrecken, fehlt dann aber wieder Knieraum. Schade



**FAZIT**  
JONAS UHLIG, BEREND SANDERS

Am ehesten sehen wir den Ioniq 9 als Premium-Flughafen-shuttle an, wo sich der hohe Fahrkomfort und das bombige Platzangebot bestmöglich nutzen lassen. Technisch auf dem neuesten Stand, ist er für deutsche Straßen schnell zu sperrig. Spaß macht er uns schon.

**+20°C** Außentemperatur während der Verbrauchsfahrt

## FAHRZEUGDATEN

	HYUNDAI
Motor Bauart	Synchronelektromotoren
Einbaulage	je ein Motor vorn und hinten
Spitzenleistung	315 kW (428 PS)
Dauerleistung	113 kW (154 PS)
maximales Drehmoment	700 Nm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Getriebe	Eingangsgetriebe
Antrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	285/45 R 21 V
Reifentyp	Continental PremiumContact
Radgröße	9 x 21"
Reichweite*	600 km
Verbrauch*	20,6 kWh/100 km
Batterieart	Lithium-Ionen
Batteriekapazität	110 kWh
Ladeleistung AC/DC	11/233 kW
Ladezeit (10-80 %; DC-Ladung)	24 Minuten
Fach unter Frontklappe	Serie
Vorbefahrgeräusch	65 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	2500/750 kg
Stützlast	100 kg
Kofferraumvolumen	338/908** - 2494 l + 52 l vorn
Länge/Breite/Höhe	5060/1980/1790 mm
Radstand	3130 mm

\* kombiniert nach WLTP-Norm; \*\* hinter der 3./2. Reihe

## KOSTEN/GARANTIEN

Abgasnorm	Elektrofahrzeug
Steuer pro Jahr	befreit
Typklassen HPF/VK/TK	21/29/28
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne
Batterie/km-Begrenzung	8 Jahre/160 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre

## MESSWERTE

	AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen	JET
Beschleunigung	0-50 km/h	2,2 s
	0-100 km/h	5,2 s
	0-130 km/h	8,2 s
	0-160 km/h	12,6 s
	0-180 km/h	16,9 s
Zwischenspur	60-100 km/h	2,6 s
	80-120 km/h	3,4 s
Leergewicht/Zuladung	2725/595 kg	
Gewichtsverteilung v./h.	47/53 %	
Wendekreis links/rechts	13,1/13,0 m	
Sitzhöhe	730 mm	
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	34,9 m
	aus 100 km/h warm	34,3 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	54 dB(A)
	bei 100 km/h	62 dB(A)
	bei 130/160 km/h	65/70 dB(A)
Sparverbrauch	19,3 kWh/100 km	
<b>Testverbrauch</b>	<b>27,3 kWh/100 km</b>	
Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)	(+32 %)	
Sportverbrauch	32,4 kWh/100 km	
CO <sub>2</sub> (lokal)	0 g/km	
Reichweite	458 km	

## PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Hyundai Ioniq 9 Allrad Perf.
Grundpreis	86 750 €
Testwagenausstattung	Uniq (S)
Navigationssystem	S
Head-up-Display	S
Drei-Zonen-Klimaautomatik	S
Wärmepumpe	S
Lederausstattung	S
Sitz-/Lenkradheizung	S/S
360-Grad-Kamera	S
adaptiver Geschwindigkeitsregler	S
Anhängerkupplung	Z
Metalliclackierung	ab 1050 € (Braun S)
Testwagenpreis (wird gewertet)	87 750 €*

S = Serie; Z = Zubehör; \* inklusive 6-Sitzer-Relax-Paket 1000 €

## WERTLINGEN



Hyundai Ioniq 9

## Karosserie

Sehr viel Platz, das Sitzkonzept mit den zierlichen Einzelsitzen in Reihe zwei geht nur für Kleinere auf.

★★★★☆

## Antrieb

Druckvoller Antritt, dank Riesenakku ordentliche Reichweite. One-Paddle-Drive ist verfügbar.

★★★★☆

## Fahrdynamik

Auf der Autobahn wird es bei hohen Tempi etwas schaukelig. Insgesamt aber fahrsicher.

★★★★☆

## Connected Car

Zwei 13-Zoll-Screens treffen auf ChatGPT (Sprachbedienung). Navi ohne Satellitenkarte.

★★★★☆

## Umwelt

Freundlicher Koloss, leise und mit verhältnismäßig kleinem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Mit 2,7 Tonnen schwer.

★★★★☆

## Komfort

Mittels Noise Cancelling leise, große Türen. Nur in Reihe drei muss man umständlich hineinklettern.

★★★★☆

## Kosten

Als private Anschaffung ein teures Vergnügen mit hohem Wertverlust und teurer Versicherung.

★★★☆☆

AUTO BILD-  
Testnote **1,6**

★★★★★ = sehr gut, ★★★★★ = ausgezeichnet, ★★★★★ = mangelhaft

# ERST AUSFALL, JETZT NOCH HELLER – NACHRÜST-LEDs IM DAUERTEST

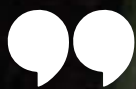
Rund ein Jahr nach der **LED-Umrüstung** unseres Mazda 2 fiel eines der Leuchtmittel aus. Osram tauschte die Nightbreaker-LED gegen die neue Generation. Wir checken im Praxistest, was die neue LED-Generation besser kann

**R**UND EIN JAHR LIEGT UNSERE LED-UMRÜSTUNG DES MAZDA 2 ZURÜCK. Im Vergleich zu den serienmäßigen Halogenlampen stellten wir im Praxistest nicht nur ein deutlich helleres Licht fest. Auch die Fahrbahn wurde breiter und weiter ausgeleuchtet. Besonders angenehm auf dunklen Landstraßen und auch bei nassen Straßenverhältnissen, erwiesen sich die Osram Nightbreaker als Entlastung für die Augen. Ein Kleinwagen mit Oberklasse-Scheinwerfern – so fühlte sich der Japaner plötzlich an. Und das auch noch zu einem moderaten Preis (ca. 125 Euro) sowie mit

geringem Umbauaufwand, rund 15 Minuten.

Nun kam es nach einem Jahr zum Ausfall eines der beiden Leuchtmittel. Die LED des rechten Scheinwerfers leuchtete nur noch mit der Kraft eines Teelichts. Ob es am Bordnetz lag, fragten wir uns. Denn an eine externe 12-Volt-Quelle angeschlossen, strahlte das Leuchtmittel plötzlich wieder mit voller Kraft. Doch der Tausch der LED-Einheiten von links nach rechts zeigte, dass der Fehler mitwanderte.

Gut für uns: Der Hersteller gibt bis zu fünf Jahre Garantie auf seine Nachrüst-LED – vier Jahre bei Eigeneinbau, ein weiteres Jahr bei Einbau durch eine Werkstatt. Osram teilte uns mit, dass der bei uns aufgetretene Fehler bei der ersten Generation der Nightbreaker LED H4 „in sehr seltenen Fällen“ bekannt sei. Diese Version ist inzwischen nicht mehr erhältlich und wurde durch die Generationen Nightbreaker LED Smart und Speed 450 abgelöst. Beim



„Nachrüst-LEDs sind sehr beliebt. Zum fairen Preis strahlt das Licht deutlich heller, Nachtfahrten werden viel entspannter.“

Stefan Novitski, Nachteule

Die neue LED baut kürzer, ragt nun nicht mehr wie das Vorgängermodell aus der Gummiabdeckung heraus. Das wirkt solider ...





FOTOS: CHRIS TOPF / BÖRRIES (4)

Nachfolgetyp trete der Fehler nicht mehr auf, so Osram. Defekte Leuchtmittel würden im Rahmen der Garantie kostenlos gegen neue ersetzt.

Mit den neuen LEDs ändert sich einiges: Der Körper des Leuchtmittels ist kürzer, der Lüfter deutlich kleiner und nun im Sockel der Lampe integriert. Bei der alten Version befand sich der Lüfter gut sichtbar am hinteren Ende. Die kompaktere Bauweise

hat zur Folge, dass die Leuchtmittel nun komplett in den Scheinwerfern unseres Mazda verschwinden – der Lüfter ragt nicht mehr durch die Gummiabdichtung. Gleichzeitig entfällt das Verlängerungskabel am Ende der Leuchteinheit. Insgesamt macht die neue Lösung einen hochwertigeren Eindruck, zudem gestaltet sich der Einbau noch einfacher.

Auf einer dunklen Landstraße testen wir die Strahlkraft der neuen H4-Lampen und positionieren den Mazda 2 an exakt der >>

Oben: So sah die Ausleuchtung mit den alten LED-Lampen aus. Rechts: Die alte LED baute weiter auf, der Lüfter ragte aus dem Scheinwerfer





Die neue LED baut kürzer, ragt nun nicht mehr wie das Vorgänger-Modell aus der Gummiabdeckung heraus. Das wirkt solider ...



Die neuen LEDs sind kompakter, aus einem Teil gefertigt (kein separater Sockelring) und kommen ohne zusätzliches Kabel - jetzt eine echte Plug-and-Play-Lösung

**Sicherheit:** Auch Oldtimer lassen sich mit den modernen LED-Lampen nachrüsten

>> gleichen Stelle wie ein gutes Jahr zuvor, um mögliche Unterschiede zwischen alter und neuer LED-Version zu erkennen. Denn statt bis zu 230 Prozent mehr Strahlkraft verspricht Osram auf der neuen Verpackung nun bis zu 450 Prozent helleres Licht im Vergleich zum serienmäßigen Halogenlicht. Auf den letzten Prozentpunkt lässt sich diese Angabe zwar nicht verifizieren, unser Vergleich zeigt jedoch, dass die weiterentwickelten LEDs tatsächlich weiter und breiter leuchten.

Wer seinen geliebten Klassiker mit hellerem Licht ausstatten möchte, aber fürchtet, dass blauweißes Licht die charakteristische

Nachtoptik von Young- oder Oldtimern ruiniert, für den haben sowohl Osram als auch Philips an der LED-Technik weiter gefeilt. Beide Hersteller bieten inzwischen Nachrüst-LEDs mit warmweißem Licht an. Am Beispiel eines Mercedes SL (R 107) ist der Unterschied gut zu erkennen: Im rechten Scheinwerfer ist eine konventionelle Nachrüst-LED verbaut, aus dem linken leuchtet das deutlich wärmere Licht der Nightbreaker LED Vintage. Das Pendant von Philips nennt sich Ultinon Classic.

Beide Hersteller bieten ihre warmweißen LED-Leuchtmittel sowohl als H4- als auch als H7-Lösung an. Natürlich lassen sich die

Lampen auch in modernen Fahrzeugen installieren. Für Oldtimer-Besitzer wichtig zu wissen: Bei der Osram Nightbreaker LED Vintage verweist der Hersteller darauf, dass dank eines mitgelieferten R2-Adapters nicht nur H4-, sondern auch Scheinwerfer mit R2-Fassungen unterstützt werden. Zudem wirbt Osram mit seiner „Constant Brightness“-Technologie, die eine gleichbleibende Lichtleistung auch bei schwankender oder niedriger Batteriespannung gewährleisten soll. Außerdem emittiert die LED keine UV-Strahlung, was Reflektoren und Streuscheiben des Originalscheinwerfers schützen soll. **Stefan Novitski**



Für authentisches Licht bei Young- und Oldtimern bietet Osram jetzt die neue Vintage-Serie an. Die Scheinwerfer leuchten warmweiß



FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES (3), HERSTELLER (3)

# FASZINATION UND LEIDENSCHAFT AM LIMIT

**Großer Jahresausblick mit den sportlichen Highlights 2026. Dazu Supertest-Ausstand des letzten echten Alpinas und ein stürmisches Tête-à-Tête zweier Silberpfeile**

Für die neuen LEDs gibt es auch neue Aufkleber, die auf dem Scheinwerfergehäuse angebracht werden müssen. Alte Aufkleber mit wasserfestem Stift durchstreichen. Dazu muss die ABG (Allgemeine Bauartgenehmigung der neuen LEDs) ausgedruckt und mitgeführt werden



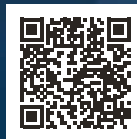
Auch Philips bietet mit den Ultinon Classic LED-Leuchtmittel für Autos mit warmweißem Licht



Im Vergleich deutlich erkennbar: im Bild links klassische Nachrüst-LEDs, rechts die Osram Vintage-LEDs. Das Licht wirkt stimmiger bei Klassikern wie dem Mercedes SL R 107



**JETZT IM HANDEL!**



**Jeden Monat neu im Zeitschriftenhandel!**

Oder im praktischen Abo unter:  
[lesershop24.de/auto-bild-sportscars](https://lesershop24.de/auto-bild-sportscars)

**Auto Bild sportscars**



# Club

DAS VORTEILSPORTAL  
EXKLUSIV FÜR  
AUTO BILD-ABONNENTEN

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

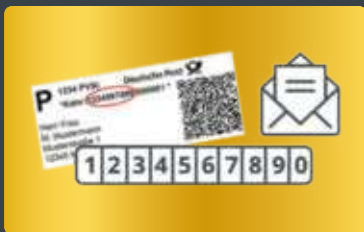
## WAS IST DER AUTO BILD CLUB?

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

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

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

## SO KOMMEN SIE IN DEN AUTO BILD CLUB:



### 1. GANZ EINFACH REGISTRIEREN

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



### 2. IHRE KUNDENNUMMER BEREITLEGEN

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



### 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](http://autobild.de/abo)**





# Aral SuperCard®

## Gutschein Tanken und Autopflege

Der Marktführer Aral betreibt mit etwa 2400 Filialen das größte Tankstellennetz in Deutschland

**VERLOSUNG**

# Sparen Sie beim nächsten Tankstopp

Gewinnen Sie exklusiv als **CLUB-Mitglied** einen von 25 Aral-Gutscheinen im Wert von 100 Euro für das gesamte Angebot

**D**AS NEUE JAHR überraschte alle Autofahrer mit steigenden Preisen an den Tanksäulen. Damit Sie im Frühjahr 2026 bei den Spritkosten etwas sparen können, verlost der AUTO BILD CLUB exklusiv unter allen Abonnenten 25 Gutscheine im Wert von jeweils 100 Euro.

Ob für sich selbst oder als Geschenk für Freunde oder Familie – die Guthabekarten sind flexibel einsetzbar. Sie können an allen Aral-Tankstellen für das gesamte Angebot genutzt werden, zum Beispiel für Benzin und Diesel oder Proviant für die Autofahrt. Oder Sie gönnen Ihrem Auto nach dem

harten Winter eine pflegende Autowäsche. Mit etwa 2400 Tankstellen bundesweit betreibt Aral das größte nationale Tankstellennetz und ist damit Marktführer in Deutschland. Weitere Infos unter [www.aral.de](http://www.aral.de).

Jetzt mitmachen und mit etwas Glück einen Aral-Gutschein im Wert von 100 Euro gewinnen! Dazu einfach die Gewinnspielfrage unter [autobild.de/club-aral](http://autobild.de/club-aral) richtig beantworten. Die Aktion läuft noch bis zum 29. März.

Die Aral-Guthabekarten sind flexibel einsetzbar. Das Guthaben von 100 Euro können Sie selbst sowie Freunde und Familie in den Shops einlösen

# Überall und zu jeder Zeit schlafen



Exklusiv im **AUTO BILD CLUB** verlosen wir unter allen VIP-Lesern ein Dachzelt von ANEES für ein bis zwei Personen

**O**UTDOOR-FANS, AUFGE-PASST! Sie suchen einen treuen Begleiter für Ihre Abenteuer mit dem eigenen Auto? Dann hat ANEES im AUTO BILD CLUB genau das Richtige für Sie. Gewinnen Sie das Alu Square Black Dachzelt für ein bis zwei Personen im Wert von 2495 Euro.

Entdecken Sie die unschlagbare Kombination aus Funktionalität und Aerodynamik mit dem praktischen Hartschalen-Dachzelt, das

mit einer minimalen Höhe von nur 18 cm glänzt. Diese geringe Profilhöhe macht das Dachzelt nicht nur zu einer optimalen Wahl für Fahrzeuge mit begrenztem Dachspielraum, sondern bietet auch einen entscheidenden Vorteil in Bezug auf den Luftwiderstand während der Fahrt. Im geschlossenen Zustand ist außerdem noch ausreichend Platz für die Bettwäsche, Kleidung und die Teleskopleiter.

**GEWINNSPIEL**



Info: [www.dachzelte-kaufen.de](http://www.dachzelte-kaufen.de). Die Aktion läuft noch bis zum 15. März. Einfach unter [autobild.de/club-dachzelt](http://autobild.de/club-dachzelt) teilnehmen und die Gewinnspielfrage beantworten. Viel Glück!

Genießen Sie sorgenfreie Nächte in der Natur mit dem praktischen ANEES Aluminium Square Dachzelt

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (4), HERSTELLER (4)



 GEBRAUCHT

# DAS GROSSE

Der späte **Opel Insignia B ST** war einst eine feste Größe in deutschen Dienstwagenhitlisten.

**A**LS **SCHLUSSPUNKT** einer großen Tradition war der Insignia B der vorerst letzte wirklich stattliche Opel. Als Erbe von Omega und Vectra war er neu oft die bevorzugte Wahl von Vielfahrern mit Budgetverantwortung. 2022 flog er ohne direkten

Nachfolger aus dem Programm. Und in Zeiten massiver SUV-Dominanz wirkt er tatsächlich sympathisch klassisch.

Er ist ein für die Mittelklasse ungewöhnlich groß dimensionierter Kilometerfresser. Einer, der auf viel Raum für Familien, Komfort und

Langstreckentauglichkeit setzt. Genau das macht ihn als Gebrauchten interessant. Selten gibt es so viel (relativ) jungen Reisewagen fürs Geld.

Technisch ist er ehrlich und in vielen Details konstruktiv erstaunlich hochwertig. Er basiert noch

▲ Unser Insignia trägt bereits die im Frühjahr 2020 vorgestellte Face-liftfront. Seine E2-Plattform nutzte auch der Chevrolet Malibu



## STECKBRIEF



**Opel Insignia  
1.5D**

**Baujahr**  
2022

**Laufleistung**  
114 758 km

**Preis**  
14 990 Euro

Unser Testwagen lief drei Jahre bei der Firma Würth als Dienstwagen und kostete im Dezember 2025 beim Autohaus statt 46 000 Euro Neupreis nur noch 14 990 Euro! Damit hat dieser große Opel bereits über zwei Drittel gegenüber dem (oft rabattierten) Listenneupreis verloren.

# ENDE EINER ÄRA

Gut drei Jahre nach dem Ende der Produktion lockt er mit Schnäppchenpreisen

auf der E2-Plattform von General Motors, Antriebe und Elektronik wurden noch ohne Hybrid- und E-Variante geplant.

### DAS IST ER

2017 ging der Insignia B an den Start und markierte einen deutli-

chen Fortschritt gegenüber dem runderen und schwerfälligeren Vorgänger. Er war größer, feiner, aerodynamisch klüger. Die Wahl fiel selten auf den als Fließheck ausgelegten Grand Tourer, meist auf den eleganten Kombi Sports Tourer. Tatsächlich rückte der

Insignia näher an die obere Mittelklasse, ohne nahbare Markengene zu verraten. Der Sports Tourer misst gewaltige 4,99 Meter, ist damit sogar ein paar Zentimeter länger als ein prestigeträchtiges Mercedes E-Klasse T-Modell der Baureihe 213. >>

**Die letzte GM-Entwicklung bei Opel: Insignia B**

FOTO: CHRISTOPH BÖRRIES

65

## DIE TYPISCHEN MÄNGEL



### 1 Bremse

Über zwei Tonnen mögliches Gewicht und viele Kilometer sorgen für Scheibenverschleiß.



### 2 Öl

Verbrauch ist seltener ein Thema. Doch dafür kleckert der Antrieb häufiger HU-kritisch.



### 3 Batterie

Dem 12-Volt-Energiespeicher geht oft unerwartet früh die Spannung aus.



### 4

### Verarbeitung

Locker sitzende Verkleidungen zeugen von mancher Nachlässigkeit im Detail.



Als günstiger Kilometerfresser wird der Insignia B oft und reichlich bewegt, jedoch nicht immer gepflegt



Von Vielfahrern erprobtes Cockpit mit klassischen Tasten, teildigitalisiertes Kombiinstrument

## >> DAS HAT ER

Im Innenraum überrascht der Insignia B mit mehr Klasse, als sein Gebrauchtpreis vermuten lässt. Vorne und hinten ist das Platzangebot auch für große Passagiere generös. Der Kofferraum fasst je nach Lehnenstellung 560 bis maximal 1665 Liter.

▲ **Recht hohe Laufleistungen in jungen Jahren sind beim Insignia typisch, da er sehr oft als dienstlicher Kilometerfresser genutzt wurde**

Verladespuren an der Kante und im Kofferraum sind für ehemalige Packesel typisch, verhässelt wurden Insignia selten. Technisch findet man alles, was man von einer damaligen XL-Mittelklasse erwarten darf: LED-Matrixlicht (IntelliLux), Head-up-Display, adaptive Fahrwerke,

4x4-Allradoption bei stärkeren Motoren sowie recht solide Assistenzsysteme sind das Wesentliche. Infotainment und Konnektivität sind funktional – aber nicht mehr State of the Art.

Die Materialien sind meist knisterarm verarbeitet, Softtouch- und Klavierlackoberflächen mühen >>

## DAS SAGT DER TÜV

**FAZIT** Bloß nicht vom optisch souveränen Auftritt blenden lassen: Der große Opel fährt sehr viel mehr Kilometer als das Durchschnittsauto – und deutlich seltener unbeschadet durch die HU. Der häufig anzutreffende Ölverlust kann teure Reparaturen mit sich bringen. Immerhin sind Federn und Dämpfer des Insignia B zuverlässiger als beim Vorgänger. Gleiches gilt für die Beleuchtung. Doch auch Generation B ist weit von der Perfektion entfernt.



MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	65 000	45 000	85,7	89,4	5,0	4,0	9,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	90 000	65 000	80,2	84,7	6,7	5,3	13,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	108 000	88 000	71,5	78,8	9,1	7,6	19,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	147 000	112 000	61,5	71,7	16,9	10,0	21,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	171 000	131 000	55,3	64,7	19,9	12,4	24,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	190 000	150 000	47,4	56,0	22,3	15,5	30,3	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Insignia B	Green	Yellow	Green	Orange	Green	Orange	Orange	Red
4-5 Jahre	Insignia B	Green	Yellow	Green	Orange	Yellow	Orange	Orange	Red
6-7 Jahre	Insignia B	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Orange	Red
8-9 Jahre	Insignia A	Green	Red	Green	Red	Yellow	Green	Orange	Red
10-11 Jahre	Insignia A	Green	Red	Green	Orange	Yellow	Green	Orange	Red
12-13 Jahre	Insignia A	Green	Red	Yellow	Orange	Green	Green	Orange	Red

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES (7)

besser ◀     ▶ schlechter



▲ Spurtreues Fahrwerk mit Mehrlenkerhin-terachse. Front-oder optionaler Allradantrieb

► 560 Liter bis 1665 Liter Volumen sind okay. 2,05 Meter Lade-raumlänge definitiv richtig stark



▼ Alte UVV-Prüfungsaufkleber belegen wie hier eine typische Fahrzeughistorie mit gewerblicher Nutzung



» sich um wertige Akzente. Die optionalen AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken e. V.) zählen trotz unauffälliger Optik zu den besten ihrer Klasse überhaupt, die Bedienung klappt im Wesentlichen intuitiv.

Das Ausstattungsniveau war nur in der Basis arg zweckmäßig, darüber komfortabel bis sportlich-nobel. Die Unterteilung in Ausstattungslinien und Pakete geriet über die Baujahre leider extrem unübersichtlich, sodass sich die gezielte Suche nach gewünschten Ausstattungsmerkmalen eher empfiehlt.

Oft anzutreffen sind Business-Pakete, Premiumambitionen hatten Elegance, Ultimate und GSi, dezent kernig ist der Crossover-Abieger Country Tourer.

## SO FÄHRT ER

Auf der Straße gibt sich der Insignia B souverän-erwachsen. Er ist kein Sportler, sondern ein Langstreckenläufer. Seine Lenkung arbeitet präzise, das Fahrwerk zeigt einen gelungenen Spagat aus Komfort und Dynamik. Unebenheiten filtert es mit fitten Lagern und Dämpfern sauber, hohe Autobahntempos bei niedrigem Innenraum-Geräuschpegel sind mühelos möglich.

Motorisch reicht das Angebot von 1,5- und 2,0-Liter-Dieseln bis zu recht kräftigen, aber nicht wirklich sportlichen Turbo-Benzinern. Besonders die 2,0-Liter-Diesel wurden oft und gern geordert. Sie sind elastisch, langstreckentauglich und bei moderater Gangart sparsam.

Die Wandler-Automatik schaltet teils spät und ruppig, ATF-Ölwechsel alle 80 000 km ist ratsam. Die manuellen Sechsgang-Varianten sind robust, zeigen aber teils eine leicht knochige Charakteristik.

## INFOTAINMENT



**Sieben Zoll** Displaydiagonale sind Standard beim Infotainmentsystem „Multimedia Radio“ mit Doppeltuner, 4x 50 Watt, Android Auto und Apple CarPlay sowie Bluetooth Streaming und sieben Lautsprechern. Optional war die Navigationsfunktion. Das hochwertigere Navi-Pro-System bietet acht Zoll Displaygröße, Echtzeit-Naviinfos und Online-Kartenaktualisierung. Wer zusätzlich investierte, bekam Goodies wie ein Head-up-Display, erhielt neben einer induktiven Ladestation auch zwei USB-Ports im Fond. Empfehlenswert ist die Rückfahrkamera mit Querverkehrswarner. Für besseren Sound gab es ein Soundsystem von Bose mit acht Lautsprechern und 7x 45 Watt.

Das hervorragende Intelli-Lux-Matrixlicht für mehr Sicht bei Dunkelheit wurde recht häufig verbaut



Ergonomisch vorbildliche AGR-Vordersitze, hoher Mitteltonel mit Armauflage. Vorn sehr stattliches Raumangebot

Rund zwei Drittel der aktuell angebotenen Insignia-B-Offerten sind mit einem Automatikgetriebe ausgerüstet





**Ford Mondeo**

- + Gutes Handling
- + Moderate Preise
- Laderaum nur Durchschnitt



**Skoda Superb**

- + Faires Preisniveau
- + Riesiger Innenraum
- Nüchtere Basismodelle



**VW Passat**

- + Sehr ausgewogen
- + Breite Antriebspalette
- Gut ausgestattet teuer



▲ Länge läuft gut. Der Insignia B wollte nicht nur funktionieren. Dachlinie mit feiner Coupé-Note

➤ Von 110 bis 260 PS reicht das Leistungsspektrum. Es wurden Diesel und Benzin verbaut



**KOSTEN**

**Unterhalt**

Testverbrauch	6,1 l D/100 km
CO <sub>2</sub> gem. WLTP-Zyklus	132-153 g/km
Inspektion	350-600 Euro
Haftpflicht (17) <sup>1)</sup>	618 Euro
Teilkasko (25) <sup>1)</sup>	923 Euro
Vollkasko (23) <sup>1)</sup>	1445 Euro
Kfz-Steuer (Euro 6d-ISC-FCM)	219 Euro

**Ersatzteilpreise<sup>2)</sup>**

Lichtmaschine (AT)	996 Euro
Anlasser(AT)	946 Euro
Wasserpumpe	890 Euro
Zahnriemen	entf., Steuerkette
Nachschalldämpfer	694 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	1566 Euro
Bremsscheiben und -klötze v.	1120 Euro
Infotainmentbildschirm	620 Euro
4 Sommerreifen (Dimension 225/55 R 17 V)	700 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**

+

Großzügiger Innenraum  
Gediegener Fahrkomfort  
Moderates Gebrauchtpreisniveau

**SCHWÄCHEN**

-

Kleinere Verarbeitungsschwächen  
Häufiger Ölverlust  
Hohe Kasko-Kosten

**DAS MACHT ÄRGER**

Opel bot ab Werk zwei Jahre Neuwagen- und Lackgarantie sowie zwölf Jahre Durchrostungsschutzgarantie. Im Detail wirkt die Verarbeitung leider manchmal nachlässig, die Klimaregelung reagiert unsensibel.

Neben Knistergeräuschen aus dem Cockpit nerven häufiger schlecht sitzende Türen. Relativ oft treten beim Insignia B Öl-leckagen auf – was auch für die schwachen Platzierungen im TÜV-Report sorgt.

Lecks im Ladeluftsystem sorgen für Notlauf und Leistungsmangel. Bei Benzinern sind Abgas- und OPF-Fehler (P0420) häufiger ein Thema. Beim KBA sind insgesamt 17 Rückrufe hinterlegt. -



**FAZIT**  
LARS JAKUMEIT

Nach dem Ende der Dienstfahrt wird der Insignia zum XL-Schnäppchen. Mehr junge Mittelklasse für weniger Geld, allerdings muss man kleinere Qualitätsabstriche akzeptieren.

**TECHNISCHE DATEN**

	1.5 Diesel	2.0 Diesel	2.0 DI Turbo
Motor	Dreizylinder/vorn quer	Vierzylinder/vorn quer	Vierzylinder/vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1496 cm <sup>3</sup>	1995 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>
Leistung	90 kW (122 PS) bei 3250/min	128 kW (174 PS) bei 3500/min	147 kW (200 PS) bei 4250/min
Drehmoment	300 Nm bei 1750/min	380 Nm bei 1500/min	350 Nm bei 1500/min
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h	222 km/h	233 km/h
0-100 km/h	12,4 s	9,1 s	7,9 s
Tank/Kraftstoff	62 l/Diesel	62 l/Diesel	63 l/Super
Getriebe/Antrieb	Achtstufenautomatik/Vorderrad	Achtstufenautomatik/Vorderrad	Neunstufenautomatik/Vorderrad
Länge/Breite/Höhe	4986/1863/1500 mm	4986/1863/1500 mm	4986/1863/1500 mm
Kofferraumvolumen	560-1665 l	560-1665 l	560-1665 l
Leergewicht/Zuladung	1610/590 kg	1615/600 kg	1615/600 kg
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	1450/750 kg	1625/750 kg	2000/750 kg

## ABARTH



**Abarth 500**, Benzin/Euro 6d, 165 PS/121 kW, 73.723 km, EZ 02/22, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, **18.800 €**, Tel.: 07913044. ID: GW20KBR6KMR99 ★ H

## ALFA ROMEO



**Alfa Romeo Tonale Veloce 1.5**, Benzin/Euro 6d, 160 PS/118 kW, 14.121 km, EZ 01/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **29.975 €**, Tel.: 06403979790. ID: GW20URJA1840H ★ H



**Alfa Romeo Veloce Q4**, Benzin/Euro 6d-TEMP, 280 PS/206 kW, 62.566 km, EZ 01/20, Automatik, Garantie, **29.980 €**, Tel.: 02594782080. ID: GW20IJPZHQQZL ★ H

## AUDI



**Audi S3 Sportback 2.0 TFSI**, Benzin/Euro 6, 333 PS/245 kW, 12.016 km, EZ 08/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikel-filter, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **46.450 €**, Tel.: 051186056-0. ID: GW205MEDYOYRO ★ H

**AUTO BILD SPORTSCARS**  
 JEDEN MONAT NEU IM HANDEL!

## AUDI



**Audi A3 Sportback S tronic S line**, Benzin/Euro 6, 116 PS/85 kW, 11.990 km, EZ 11/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **35.876 €**, Tel.: 036414850. ID: GW20SISM7XXV0 ★ H

## BMW



**BMW 420i Cabrio M**, Benzin/Euro 6d, 184 PS/135 kW, 11.272 km, EZ 02/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **48.990 €**, Tel.: 0952194770. ID: GW20IAJYF71LL ★ H



**BMW 330i M Sport**, Benzin, 245 PS/180 kW, 11.540 km, EZ 09/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Schiebedach, Sitzheizung, Partikel-filter, Anhängerkupplung, Scheckheftgepflegt, HU neu, **48.500 €**, Tel.: 0791950450. ID: GW20204XPT3FV ★ H

**BMW i4 M50 xDrive**, Elektro, 544 PS/400 kW, 10.743 km, EZ 10/23, Automatik, Garantie, Klimaanlage, **52.750 €**, Tel.: 04315400570. ID: GW20LRLZDZL1J ★ H

## CITROËN

**Citroën Feel**, Benzin/Euro 6d, 131 PS/96 kW, 16.165 km, EZ 12/22, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **19.880 €**, Tel.: 0286194380. ID: GW20TU8TMLSVA ★ H

## DACIA



**Dacia Duster II Prestige**, Benzin/Euro 6d-TEMP, 150 PS/110 kW, 77.844 km, EZ 02/22, Automatik, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikel-filter, Scheckheftgepflegt, HU neu, Berganfahrassistent, **18.880 €**, Tel.: 0951-94290. ID: GW20F085OMNOX ★ H



**Dacia Sandero II**, Benzin/Euro 6, 73 PS/54 kW, 47.322 km, EZ 05/19, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, **12.890 €**, Tel.: 0371-444730. ID: GW207M63XDNJN ★ H

## FIAT



**Fiat 500c el**, Benzin/Euro 6, 69 PS/51 kW, 92.062 km, EZ 02/18, Handschaltung, Garantie, Klimaanlage, **11.990 €**, Tel.: 030588440044. ID: GW204C4S5KLUF ★ H



**Fiat 500C STAR Dualogic AUTOMATIK**, Benzin/Euro 6d-TEMP, 69 PS/51 kW, 53.808 km, EZ 06/21, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **14.949 €**, Tel.: 08006009066. ID: GW200PVRSCP5V ★ H

## BRANCHENNEWS

### VERSICHERUNG

## Herzenssache. Der Assekuradeur! GmbH versichert das schnellste Auto der Welt.



Der Spezialist im Bereich Versicherungen für Klassiker sowie Premiumfahrzeuge, Herzenssache. Der Assekuradeur! GmbH, übernimmt ab sofort die Versicherung für den BYD Yangwang U9 Xtreme – den Elektro-Supersportwagen, der kürzlich in Deutschland mit einem deutschen Fahrer einen neuen Weltrekord als schnellstes Auto der Welt aufgestellt hat.

Der BYD Yangwang U9 Xtreme verfügt über rund 3.000 PS, beschleunigt in unter 2 Sekunden auf 100 km/h und erreichte beim Rekordlauf in Deutschland eine Geschwindigkeit von exakt 496,4 km/h. Technisch gehört der Wagen damit zu den leistungsstärksten Fahrzeugen überhaupt und stellt Versicherer vor besondere Herausforderungen.

### Warum andere Versicherer ablehnten

Mehrere Gesellschaften waren nicht bereit, das Risiko zu übernehmen. Ein Versicherer, der zunächst zugesagt hatte, zog seine Deckung sogar im Nachgang zurück. Gründe dafür liegen unter anderem in:

- fehlenden Erfahrungswerten für Fahrzeuge dieser Leistungsklasse,
- komplexen Batterie- und Elektroniksystemen,
- hohen Reparaturkosten und
- der Schwierigkeit, Risiken wie Schnellfahrten und Sondernutzungen zu kalkulieren.

### Warum die Herzenssache das Risiko übernehmen konnte

Herzenssache erhielt den Kontakt über ihren Partner die Bayerische, mit der das Unternehmen seit Jahren eng zusammenarbeitet. Während die Bayerische keine Deckungen in diesem Hochleistungssegment anbietet, begleitete sie die Risikoanalyse und übergab den Fall an Herzenssache als spezialisierten Partner für außergewöhnliche Fahrzeuge. Versichert wurden Haftpflicht und Teilkasko. Fahrten auf Rennstrecken und motorsportähnlichen Veranstaltungen sind ausgeschlossen, Touristenfahrten hingegen eingeschlossen. Damit wird ein klar definierter, beherrschbarer Risikorahmen geschaffen und ermöglicht dem Halter Flexibilität.

„Wir sind auf besondere Fahrzeuge spezialisiert. Egal ob Oldtimer, Exoten oder Hochleistungsfahrzeuge wie dieses. Während andere Versicherer zögern, prüfen wir sachlich, bewerten transparent und finden Lösungen,“ sagt Carsten Möller, Geschäftsführer der Herzenssache. „Der BYD Yangwang U9 Xtreme ist technisch außergewöhnlich. Aber genau das macht unsere Arbeit spannend.“

### Ein Fall mit Branchenrelevanz

Der Versicherungsfall zeigt ein generelles Problem des Marktes:

Mit der schnellen Entwicklung von High-Performance-Elektrofahrzeugen entsteht eine neue Risikokategorie, für die viele Versicherer keine klare Kalkulationsgrundlage haben.

Weitere Informationen finden Sie unter

[www.herzenssache.eu](http://www.herzenssache.eu)

**FORD**



**Ford Explorer 4x4 3.0**, Hybrid/Euro 6d, 457 PS/336 kW, 13.259 km, EZ 07/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **59.490 €**, Tel.: 0225195080. ID: GW20G79DLAL42 ★ H



**Ford Fiesta**, Benzin/Euro 6d-TEMP, 101 PS/74 kW, 14.900 km, EZ 05/22, Handschaltung, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **15.550 €**, Tel.: 02594914421. ID: GW20QGAOLHHA ★ H



**Ford Mustang Mach-E Premium AWD**, Elektro, 351 PS/258 kW, 32.000 km, EZ 04/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **33.850 €**, Tel.: 08319604600. ID: GW20K03BR0C4

**HONDA**



**Honda Advance-Paket**, Elektro/Euro 6d-TEMP, 154 PS/113 kW, 28.313 km, EZ 10/21, Automatik, Garantie, Klimaanlage, **16.900 €**, Tel.: 05561931323. ID: GW20SDEOZLNJ ★ H

**HYUNDAI**



**Hyundai i20 1.0 T-GDI EDITION 30**, Benzin/Euro 6d-TEMP, 101 PS/74 kW, 45.000 km, EZ 09/21, Handschaltung, Garantie, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikelfilter, Berganfahrassistent, **14.970 €**, Tel.: 020914990203. ID: GW20BD2WQ4HT5 ★ H



**Hyundai i30 1.6 CRDi**, Diesel/Euro 6, 110 PS/81 kW, 80.439 km, EZ 03/17, Handschaltung, **13.790 €**, Tel.: 03621409940. ID: GW20GGFVAOWVJ ★ H

**Auto Bild klassik**

**JEDEN MONAT NEU IM HANDEL!**

**KIA**



**Kia Cerato 1.6 EX**, Benzin/Euro 4, 143 PS/105 kW, 65.000 km, EZ 02/06, Automatik, Klimaanlage, **2.999 €**, Tel.: 06258972228. ID: GW20G09K7TA9 ★ H



**Kia Sportage 1.6 2WD**, Benzin/Euro 6c, 177 PS/130 kW, 46.567 km, EZ 11/19, Handschaltung, Garantie, **21.490 €**, Tel.: 03573810000. ID: GW20Q6NII4RD ★ H

**MAZDA**



**Mazda SKYACTIV-G 2.0 HYBRID**, Hybrid/Euro 6d-TEMP, 150 PS/110 kW, 19.500 km, EZ 04/22, Handschaltung, Garantie, MWST ausweisbar, **25.900 €**, Tel.: 048513151. ID: GW20XRJZ0HBZJ ★ H



**Mazda CX-30 Selection**, Benzin/Euro 6, 122 PS/90 kW, 67.140 km, EZ 10/19, Handschaltung, Garantie, **16.990 €**, Tel.: 062053096925. ID: GW20ZIZW312KV ★ H

**MERCEDES-BENZ**



**Mercedes-Benz C 180 C180**, Benzin/Euro 6, 156 PS/115 kW, 80.445 km, EZ 11/17, Automatik, Garantie, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Klimaanlage, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **23.950 €**, Tel.: 0721201840. ID: GW20BTG9VR8RC ★ H



**Mercedes-Benz E 450d 4M T AMG**, Diesel, 367 PS/270 kW, 10.911 km, EZ 12/23, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **90.900 €**, Tel.: 0712396720. ID: GW203QF7C2R5K ★ H

**NISSAN**



**Nissan Leaf N-Connecta**, Elektro/Euro 6, 150 PS/110 kW, 36.990 km, EZ 08/21, Automatik, MWST ausweisbar, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Scheckheftgepflegt, Berganfahrassistent, **15.290 €**, Tel.: 03657300641. ID: GW20QLE8G7LGO ★ H

**OPEL**



**Opel Astra Elegance**, Benzin, 145 PS/107 kW, 25.902 km, EZ 04/22, Automatik, Garantie, Navigationssystem, Sitzheizung, Partikelfilter, **20.880 €**, Tel.: 0212993200. ID: GW20912EZ96AY ★ H



**Opel Crossland Innovation**, Benzin/Euro 6, 110 PS/81 kW, 44.675 km, EZ 06/18, Handschaltung, Garantie, **13.990 €**, Tel.: 0252193830. ID: GW20C1497F083 ★ H

**PEUGEOT**



**Peugeot 208 Access**, Benzin/Euro 6, 68 PS/50 kW, 53.000 km, EZ 05/15, Handschaltung, Tempomat, Klimaanlage, Partikelfilter, Scheckheftgepflegt, **5.700 €**, Tel.: 02241405069. ID: GW20LA07ZGMWX ★ H

**SEAT**



**Seat Alhambra**, Diesel/Euro 6d-TEMP, 150 PS/110 kW, 114.279 km, EZ 06/19, Handschaltung, Garantie, Navigationssystem, Tempomat, Klimaanlage, Sitzheizung, Partikelfilter, Anhängerkupplung, Scheckheftgepflegt, **19.989 €**, Tel.: 0703352217. ID: GW20XFHN721FK ★ H



**Seat Leon 2.0 TDI ST Style**, Diesel/Euro 6d, 150 PS/110 kW, 12.640 km, EZ 02/24, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, **26.999 €**, Tel.: 029228033769. ID: GW20YVTVQT1L6

**VOLKSWAGEN**



**VW Golf 2.0 TDI DSG Life**, Diesel/Euro 6d, 150 PS/110 kW, 49.580 km, EZ 10/20, Automatik, Garantie, MWST ausweisbar, Klimaanlage, **24.290 €**, Tel.: 024035058600. ID: GW20EZKU6LWN ★ 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](http://www.ford-koegler.de)



## FUNDSTÜCK DER WOCHE

**DIE STRASSEN VON ENTENHAUSEN** wurden von Autos befahren, deren Form sich Disney-Zeichner wie Carl Barks bei echten Modellen abschauten. Der Chevrolet Special Deluxe (1940–1942) könnte dazugehört haben. Sein Sechszylinder mobilisierte 85 bis 90 PS aus 3,5 Liter Hubraum. Dieses immobile Exemplar knipste Leser Dominik Weibel in Oberwil (Schweiz). Seufz!



## EDITORIAL HEFT 2

### Vollgas geben

Ein Verbrenner-Verbot hat es nie gegeben. Jeder, der einen Verbrenner fährt, wird das auch nach 2035 tun können. Es kommen einfach nur keine neuen mehr dazu. Es wird Zeit, dass sich auch AUTO BILD von dem Begriff „Verbot“ in diesem Zusammenhang verabschiedet.

Was hilft es der deutschen Autoindustrie, wenn Verbrenner auch über 2035 in kleiner Stückzahl zugelassen werden? Spült das kostendeckende Geldbeträge in die Kassen? Wohl eher nicht. Verschafft die EU-Neujustierung den Herstellern einen Zeitgewinn, um sich in altbekannter Gemütlichkeit in Richtung E-Mobilität zu bewegen? Auch eher nicht. Hier muss Vollgas (Vollstrom) gegeben werden, der Veränderungsdruck steigt mit jedem attraktiven Modell, das aus China auf den europäischen Markt kommt, also monatlich. Hier geht es nicht um Jahre, sondern um viel kürzere Zeiträume. Das neue Jahr wird wieder viel Neues und Spannendes bringen. Da müssen die deutschen Auto-

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

LESERBRIEFE  
ZU DEN AUSGABEN  
2 & 3/2026

bauer ganz vorn mit dabei sein. Es bringt nichts, unnötige Energie in eine Technik zu investieren, die ihre Zukunft hinter sich hat.  
**TILO BUCHMANN**, Leopoldshöhe (NRW)



## VW ID. POLO

### Bedienung nur mit Unfallrisiko möglich

Ein strukturiertes Cockpit, dessen Bedienung keine Fragen aufwirft, kann ich nicht erkennen. Das Lenkrad und das mittige Display sind überladen mit viel zu kleinen Tasten/Symbolen. Nach meiner Meinung und Erfahrung ist eine Funktionssuche und Einstellung während der Fahrt ohne Unfallrisiko nicht einfach, vor allem für ältere Fahrerinnen und Fahrer. Die Funktionstasten in der Mitte sind nicht optimal lesbar, je nach Sitzposition und Fahrergröße; dies gilt auch für den filigranen analogen Tacho. Weniger und größere Tasten/Symbole, ein digitaler Tacho mit 30 Millimeter Zahnhöhe und Tasten am Cockpit mit 45 Grad Schrägstellung (somit in jeder Position gut sichtbar). Weniger ist mehr, aber vor allem übersichtlicher und sicherer. Ansonsten ein hervorragendes Fahrzeug.

**PETER HILDENBRAND**, Beimerstetten (BW)

### ID. Polo wird in Spanien gebaut

Die deutsche Automobilwirtschaft schwächelt, auch und vor allem, weil es keine bezahlbaren E-Autos gibt. Da kommt doch ein ID. Polo aus „Wolfsburg“ für etwa 25 000 Euro wie gerufen. Was Sie allerdings geflissentlich verschweigen: Der ID. Polo ist ein waschechter Spanier, entwickelt bei

Cupra und gebaut in Martorell. Tja, so profitieren nur die Aktionäre, nicht aber die Arbeiterinnen und Arbeiter in Deutschland.

**RALF-DIETER KNIE**, Nördlingen (BY)

## Verfrühtes Urteil

Fünf Sterne für den ID. Polo, der erst im Sommer 2026 auf die Straße kommen soll? Theoretisch lesen sich die Features ganz gut: neue, selbst entwickelte Akkus, neue Motoren und ein selbst entwickelter Wechselrichter. Nur was wird sein, wenn das eine oder andere Bauteil versagt? Muss der VW-Kunde dann wieder einen Rechtsanwalt beauftragen, um zu seinem Recht zu kommen (vgl. Dieselskandal)? Man kann VW-Kunden nur weiterhin empfehlen, eine Rechtsschutzversicherung abzuschließen, um nicht am Ende für alles selbst aufkommen zu müssen.

**TORSTEN SCHWANBECK**, Velbert (NRW)

## Preis ist Augenwischerei

Bei der Bewertung des VW ID. Polo hat der Autor offensichtlich weit über das Ziel hinausgeschossen. Ich kann mich nicht erinnern, dass jemals beim Erstkontakt mit einem Fahrzeug fünf Sterne vergeben wurden. Was ist denn so außergewöhnlich an dem Polo, außer dass er viel zu spät kommt, da viele andere E-Autos die so gepriesene Ausstattung größtenteils schon lange besitzen. Der Hinweis auf den Kaufpreis ab 25 000 Euro ist zudem reine Augenwischerei. Für diesen Preis wird ein Fahrzeug beworben, das vorerst noch nicht bestellbar ist und sich im Vergleich zum Testwagen wie eine Gegenüberstellung Esel zu Rennpferd darstellt. Wo bleibt denn der Hinweis auf den Kaufpreis des gefahrenen Autos? Sollte er wider Erwarten unter 35 000 Euro liegen, nehme ich meine Kritik zumindest teilweise zurück.

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

Denn andere Hersteller können das besser!

**HORST KNARR**, Naila (BY)



## TEST RENAULT AUSTRAL & KIA SPORTAGE

### Zu hohe Aufpreise für Ausstattungen

Mit ihren Preisen, die in die Bewertungen eingehen, habe ich inzwischen Probleme. Auch hier ist der Kia mit einer Ausstattung von plus 7700 Euro im Vergleich und nur deshalb zu teuer. Ganz schlimm ist es bei Mercedes: Sie bekommen nur Fahrzeuge mit AMG-Ausstattung, was die Autos bis zu 10 000 Euro verteuert und deshalb im Vergleich viel zu teuer macht.

**KARL MERKLE**, Mannheim



## EXTRATOUR: 100 JAHRE FORD

### Baut bitte wieder den Galaxy!

Tolle Geschichten von Ford. Das gehört viel öfter in die AUTO BILD! Baut den Galaxy unverzüglich mit kräftigem Dieselmotor und DSG, ohne Schiebetüren, und ich bestelle ihn noch GESTERN!!! Ewig lange habe ich Galaxy in Weinrot gefahren. **PIERRE SEHNWITZ**, Handeloh (Nds.)

**KONTAKT**

Abonnements: 08 00-1 24 56 07



—

Leserbriefe: feedback@autobild.de



—

**AUTO BILD**,  
Brieffach 5510, 20350  
Hamburg



FOTOS: PRIVAT, GETTY IMAGES/STOCKPHOTO

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 Dahlggaard (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 Götzke (Ltg.); Katharina Berndt (Stellv.),

Kim-Sarah Biehl, Sebastian Friemel, Nele Klein

**SERVICE** Daniel Ewen (Ltg.); Bernd Volken (Stellv.),

Bendix Krohn, Stefan Nowitski

**PRODUKTTTESTS** Lars Golly, Dierk Möller, Leon Stoessinger,

Ali Temiz, Jan Tietjen

**NEW MOBILITY** Matthias Brügge

**SONDERAUFGABEN UND INVESTIGATIVES** Matthias Moetsch

**FOTO/GRAFIK** Sandra Heisch (Ltg.);

Martine Wollborn-Moons

**FOTOGRAF** Olaf 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 Keil (Ltg.); (christin.keil@axelspringer.com);

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

Christin Schmiedehausen (christin.schmiedehausen@axelspringer.com)

**INTERNATIONAL LICENSING** Timo Grawe

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

Leonie Artelt, Miriam Kuppler, Matthias Uhrlandt

**EVENTS** Olaf Leichert (Ltg.); Sarah Hamidy

**FREIE MITARBEITER** Timo Ahrens, Andreas Feßler, 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

**GESAMTZEIGENLEITUNG** Benjamin Schweppe (verantwortl. 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** Mohndruck GmbH,

Carl-Bertelsmann-Str. 161M, 33311 Gütersloh

Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich

und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich

chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

### ABONNEMENTS

Postanschrift: AUTO BILD-Abo-Betreuung,

Brieffach 55 30, 10867 Berlin;

E-Mail-Bestelladresse: abo@autobild.de

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

### ONLINE-ABOSERVICE

24-Stunden-Aboservice auch unter [www.autobild.de/aboservice](http://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 13 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

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

info@presse-monitor.de oder [www.presse-monitor.de](http://www.presse-monitor.de)

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter [www.autobild.de/datenschutz](http://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](http://www.axelspringer.de)

**GESCHÄFTSFÜHRUNG** Carolin Hulshoff Pol,

Matthias Sanchez Luna

**GENERAL MANAGER** Selina Wahl

**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

# EIN PS-MÄRCHEN AUS 1001 NACHT

| Text Thomas Geiger |

---

Hier ist selbst die Polizei mit PS-Monstern unterwegs: In **Dubai** lebt der Autokult weiter

---

**S**CHAULAUFEN DER SUPERSPORTWAGEN vor den Luxushotels, Pilates im Autohaus statt im Yoga-Studio, zum Lunch ins Werkstatt-Café, und von Elektromobilität wollen sie nichts wissen – die Emirate bleiben das Dorado der Petrolheads. Selbst die Polizei fährt in Dubai Streifenwagen mit über 1000 PS.

Es ist Samstagmorgen, und im Mercedes Brand Center herrscht Hochbetrieb. Allerdings nicht wegen der Neuwagen, die sie hier in einem spektakulären Hochregal zur Auslieferung bereitstellen. Sondern weil sich die neue Top-Adresse des Generalimporteurs Gargash einen eigenen Kurator für den PS-Palast leistet, der hier im Design-Distrikt regelmäßig zum Pilates vor der mit Abstand spektakulärsten Skyline des Orients

1

2

3



Die Touristen-Polizei von Dubai ist eine Attraktion für sich. Denn statt gewöhnlicher Streifenwagen fährt sie Traumautos

bittet, zum Austern-Tasting oder zur klassischen Matinee. „So was gibt es nur bei uns in Dubai“, sagt Benoit Turibe und zeigt stolz auf ein Programmheft mit fast täglichen Einträgen vom Formel-1-Viewing bis zur Zigarren-Verkostung und – wie passend für ein Mercedes-Haus – Sternegucken am Nachthimmel.

Zwar ist Turibe stolz darauf, dass das Auto hier ein wenig in den Hintergrund rückt, selbst wenn sie zwischen all den Kursen, Kunstausstellungen, Konzerten und kulinarischen Verkostungen im Brand Center noch immer über 1000 Neuwagen verkaufen im Jahr. Doch wenn der PS-Kult

bis heute irgendwo ungetrübt von wirtschaftlichen Sorgen und klimatischen Bedenken gelebt wird und der Stern strahlend hell am Autohimmel steht, dann hier in den Emiraten. „Nicht umsonst ist der meistverkaufte Mercedes im Land der G 63“, sagt Hausherr Thomas Schulz mit einem zufriedenen Lachen. Das trübt sich erst dann ein wenig ein, wenn man ihn stattdessen nach den Elektromodellen fragt. „Klar haben wir die auch im Programm“, sagt er fast pflichtschuldig, vor der Tür stehen ein paar Ladesäulen, und eine Handvoll Akku-Autos pro Monat finden schon auf die Straße. Doch AMG zieht hier mehr als EQ, sagt Schulz.

Dass die Ölscheichs und ihre Gefolgschaft so sehr fürs Auto

schwärmen, liegt nicht nur an der buchstäblichen Quelle ihres Wohlstands. Sondern es basiert auch auf ihrer expressiven Kultur, die Reichtum nicht versteckt, sondern stolz zur Schau stellt. Warum sonst wohl gibt es nirgendwo mehr Luxushotels, größere Malls, höhere Häuser und größere Kunstinseln als hier am Persischen Golf?

Man muss deshalb nur mal abends vor Hotels wie das Burj al Arab fahren, das Palm Jumeirah, das Atlantis Royal oder Atlantis The Palm und kommt aus dem Staunen kaum mehr heraus: Der Rolls-Royce Cullinan und der Bentley Bentayga sind dort so präsent wie bei uns nicht einmal der Range Rover oder der BMW X5, die G-Klasse ist auf der Sheik Zayed Road so gängig wie ein Golf auf der Friedrich-Ebert-Anlage in Frankfurt, und wo man daheim vielleicht zwischen ein paar Porsche 911 mal einen Aston Martin oder McLaren sieht, sind die hier die Regel, und die Ausnahmen haben ein Bugatti-Logo am Kühlergrill, kommen von Pagani oder von Koenigsegg. Selbst der Edel-Über Blacklane fährt nicht mit irgendwelchen Limousinen, >>

- 1** Der Tesla Cybertruck gehört zu den neuesten Blickfängern mit Blaulicht
- 2** Zu den elektrischen Exoten gehört auch der Lotus Emeya, der flüsterleise auf Gangsterjagd geht
- 3** Der Rolls-Royce Cullinan. Und weil der in Dubai zu gewöhnlich ist, fährt die Polizei einen von Mansory
- 4** Der Bentley Continental GT gehört fast schon zu den Oldtimern im Polizeifuhrpark
- 5** Noch älter ist nur der Audi R8, aber er zählt zu den wenigen deutschen Autos

FOTOS: THOMAS BECKER ©



4

5



1



4

» sondern mit einer eigenen Flotte EQS in exklusiver Zweifarblackierung.

Hauptsache exotisch, Hauptsache teuer, Hauptsache stark und schnell: „Die Währung in Dubai ist, wie nah man an den Haupteingang eines Hotels kommt und wie weit das Auto davon entfernt geparkt wird“, sagt Autoexperte Martin Halder und erklärt damit den millionenschweren Fuhrpark auf dem Boulevard der eiligen Eitelkeiten.

Der ist zwar meistens sauber asphaltiert und abgesehen von den zahllosen Temposchwellen glatt wie die Damastischdecken in den zahllosen Michelin-Restaurants. Doch immer wieder zieht es die Scheichs auch ins Gelände: Kaum vor der Stadt, stürmen sie deshalb mit Vollgas durch die Dünen, als würden sie schon wieder mit Lawrence von Arabien Stellungen der osmanischen Armee erobern, und wirbeln dabei so viel Sand und Staub auf, dass ihre Range Rover, G-Klassen, Land Cruiser und Patrol kaum mehr zu sehen sind.

Wer die halbe Stunde Fahrt in den Sand scheut, der kann neuerdings auch bei Gargash auf den Spielplatz. Denn neben dem Brand Center betreibt Halder für den Mercedes-Importeur mitten in der Stadt ein spektakuläres Offroad-Gelände, auf dem G-Klasse, GLE und GLS all ihre Qualitäten ausspielen können – den instagramfreundlichen G-Turn der elektrischen G-Klasse inclusive.

„Und danach gibt’s BBQ am Dubai Creek, während hinter der Skyline die Sonne versinkt“, wirbt Halder für die Kurse und Events,



2

**1** Die G-Klasse ist allgegenwärtig in den Emiraten

**2** Werkstätten werden zur Lunch-Location wie das 6.8 Cafe, wo auch reichlich benzinlastige Accessoires verkauft werden

**3** Die Einsatzkräfte der Touristenpolizei werden gecastet wie Schauspieler

**4** Das 6.8 Cafe ist Schrauber-Bude und Szenetreff in einem

**5** Plakate wie dieses erinnern überall an berühmte Rennen und zeugen von der Leidenschaft der Auto-Emiratis



3



**Maktoum Hasher Maktoum al Maktoum fährt am liebsten seinen Mercedes 280 SE, weil er ihn an die Flitterwochen erinnert**



die schnell mal ein paar Hundert Euro pro Teilnehmer kosten.

Wer's billiger mag, der verbringt zumindest eine Mittagspause in einem motorlastigen Ambiente. Denn überall in der Stadt gibt es Clubs, Cafés oder Restaurants, in denen es nach Benzin riecht, Motoröl und Lackpflege statt nach Backwerk, Matcha-Tee und Latte macchiato. Schon im Brand Center ist am Tresen im AMG-Kaffeehaus mehr los als im Maybach-Pavillon, im Motor District würdigt Klassik-Spezialist Alfitianis zwischen windigen Gebrauchtwagenhändlern, dubiosen Turnern und der Fahr-schulbehörde die „Rote Sau“ von AMG und viele andere Rennwagen im 6.8 Cafe, die schwäbische Konkurrenz hat ihre Lifestyle-Lounge „Drvn by Porsche“ nahe der Palmeninsel auf den Quai einer neuen Marina gesetzt, und wer zum

Sundowner in den Kreuzfahrthafen fährt, entdeckt in einem der Lagerschuppen das Flat 12 Cafe und lümmelt dort mit einer Barista-Latte auf Sofas, die zwischen edlen Oldtimern und coolem Rennwagen aufgestellt sind.

Denn die Leidenschaft fürs Auto ist fest im Leben der Emiratis verankert, hat Halder gelernt. Er hat in Deutschland die ersten Meilenwerke und Klassik-Remisen eröffnet und lenkt jetzt auch in Dubai die Motorliebe in geordnete Bahnen. Nicht umsonst hat er zum Beispiel die Mille Miglia in die Emirate geholt und mittlerweile über 100 Autos am Start. Allerdings kommen viele Gäste des ausgesprochen luxuriösen Events aus dem Ausland, weil sie ihre Klassiker hier auch zu einer Zeit bewegen können, in der sie daheim in die klimatisierten Garagen verbannt sind. Streusalz kennt hier



**„Je exklusiver das Auto, desto näher darf man am Haupteingang parken. Das ist eine wichtige Währung in Dubai.“**

**Klassik-Experte Martin Halder**

FOTOS: THOMAS GEBER

schließlich keiner, und Regentage streichen sie rot im Kalender an.

Aber so groß die Liebe auch sein mag, fehlen in Dubai zum schier unerschöpflichen Budget und der grenzenlosen Begeisterung ein bisschen Expertise und vor allem ein Netz für Service und Wartung, sagt Halder. Zwar haben sich ein paar Gargash-Mechaniker auf die Klassiker spezialisiert und mittlerweile so gut zu tun, dass sie ihren Kalender mit den Flügeltüren und den 600ern alleine füllen könnten. Und auch Ferrari kümmere sich redlich um die roten Rentner. „Doch kurz danach ist Schluss“, klagt der Experte. So spektakulär viele Sammlungen hinter den Palastmauern auch sind, so schlecht ist deshalb oft der Zustand mancher Autos. „Schließlich will man nicht jeden Oldtimer für einen Ölwechsel nach Europa schicken.“

# EXTRATOUR

» Maktoum Hasher Maktoum al Maktoum kann davon ein Lied singen. Er gehört zum inneren Zirkel der Familie des Regenten und weiß selbst nicht so genau, wie viele Hundert Autos in seinen Garagen stehen. Heute hat er zur Feier des Tages zusammen mit einem R 107 und einem fast neuwertigen SL 600 aus der Baureihe 129 jenen weinroten 280 SE in den Palast am Strand holen lassen, den er 1972 zur Hochzeit gekauft und seitdem immer mal wieder gefahren hat. Selbst wenn er heute am liebsten im Range Rover und im Defender unterwegs ist. Aber ausgerechnet bei der Platz- oder besser Palastrunde klemmt mal wieder die Schaltung, und der Scheich droht zum Fußgänger zu werden – bis ein dienstbarer Geist schnell ein anderes Auto herbeibringt. Es gibt ja genügend Auswahl, wenn allein in der Auffahrt drei Dutzend Fahrzeuge stehen.

In einem Land, in dem die Herrscher Autos oft zu Dutzenden oder bisweilen gar Hunderten bestellen und damit



**Je höher der Rang, desto mehr Autos kaufen die Scheichs. Oft gleich im Dutzend**

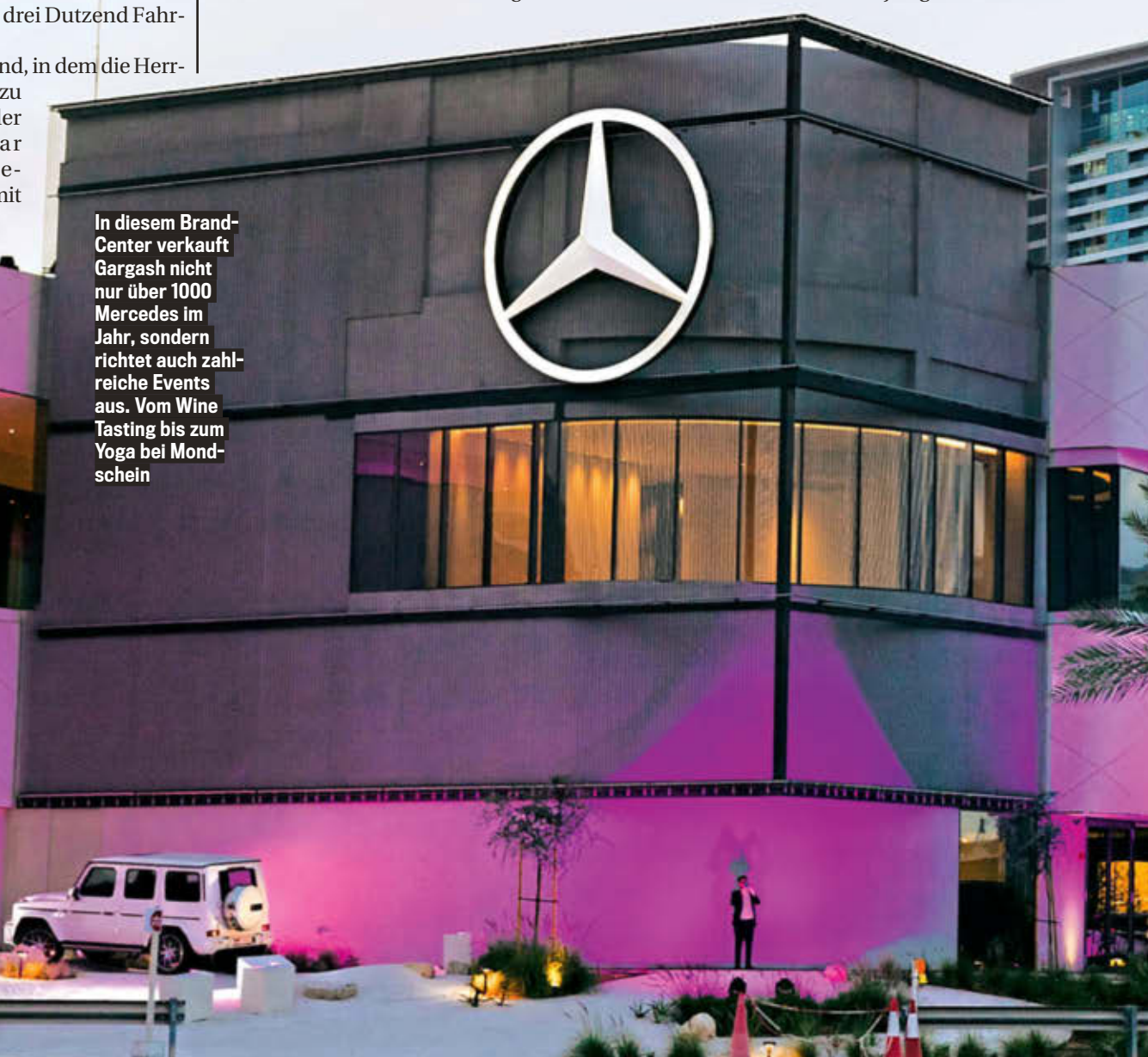
die ganze Familie beschenken, macht selbst die Polizei mit beim Schaulaufen und Wettrüsten. Klar, die gewöhnlichen Beamten müssen mit vergleichsweise gewöhnlichen Autos wie dem BMW 5er vorlieb nehmen oder dem Nissan Patrol. Doch die Touristenpolizei, die sich als Botschafter der arabischen Gastlichkeit versteht, patrouilliert lieber im Porsche oder Bentley und hat dafür eigens eine Flotte von 18 Supercars in Dienst gestellt.

„Begonnen haben wir 2001 mit dem Lamborghini Aventador, und

seitdem hatten wir so ziemlich alles, was auf der Überholspur Rang und Namen hat“, sagt Lieutenant Ali Yousif. Selbst ein Bugatti fuhr schon mit Blaulicht, ein Porsche 918 und ein McLaren. Zum Fototermin heute kommt er mit einem Rolls-Royce Cullinan, den Extremtuner Mansory in den Fingern hatte, mit einem Bentley Continental GT, einem Audi R8, einem Tesla Cybertruck und einem Lotus Eletre.

Zwar ist der Leutnant besonders stolz auf den 918 PS starken Lotus als jüngstem Neuzu-

**In diesem Brand-Center verkauft Gargash nicht nur über 1000 Mercedes im Jahr, sondern richtet auch zahlreiche Events aus. Vom Wine Tasting bis zum Yoga bei Mondschein**



**1** Wie in einem riesigen Setzkasten stellt Mercedes-Händler Gargash die Neuwagen zur Abholung bereit

**2** Auf einem eigenen Off-road-Parcours können sich die Emiratis von den Qualitäten der G-Klasse überzeugen

FOTOS: THOMAS BEIGER



gang, aber ansonsten spielt Elektromobilität hier bei den Ölscheichs noch keine große Rolle. Kein Wunder: In einem Land, in dem man sich lieber per App den Tankservice kommen lässt, statt selber zur Zapfsäule zu fahren, sind sie einfach zu bequem für den Umstieg, urteilt Gargashs General Manager Thomas Schulz. Erst recht, wenn es keinerlei Vergünstigungen gibt.

Und wenn der Liter Benzin für umgerechnet kaum mehr als 60 Cent verkauft wird.

Und auch bei der Elite kommen die E-Autos nicht an. Klar, Technologieträger wie der Lucid Air oder die elektrische G-Klasse sind spektakuläre Spielzeuge für die Superreichen, die in keiner Palastgarage fehlen dürfen. Genau wie der Rimac Nevera oder der Pininfarina Battista. Und weil sich nach dem

Cybertruck hier noch jeder umdreht, sieht man den Monster-Tesla ebenfalls immer mal wieder in den Hochhausschluchten.

Aber als Alltagsautos taugen die E-Modelle einfach noch nicht, ist Scheich al Maktoum überzeugt. Zwar war er einer der Ersten, die in den Emiraten damals einen Tesla hatten, erinnert sich der Petrohead, der auch im Pensionsalter nicht von den Regierungsgeschäften lassen will. „Aber nachdem ich damit kaum ohne Laden nach Abu Dhabi und zurück gekommen bin, habe ich ihn gleich wieder nach Amerika geschickt“, sagt der Scheich und steigt lieber noch einmal in seinen 280 SE, den zwischen durch ein dienstbarer Geist schnell wieder flottgemacht hat. 🚫



# HALB SO WILD

Beraubt der Katalysator den **VW Golf GTI** seiner Wildheit? Das fragt sich 1987 auch **AUTO BILD**

**E**INEN RUF ZU VERLIEREN hat der Golf GTI (siehe Fahrbericht der 50-Jahre-Edition ab Seite 14) seit seinem Erscheinen 1976. War er doch mit seinen 110 PS ein echter Autobahnschreck – die Leistung klingt unspektakulär, war sie aber nicht angesichts von nur 810 kg Leergewicht. Macht ein Leistungsgewicht von 7,36 kg pro PS.

In den 80ern, einer Zeit steigenden Umweltbewusstseins (saurer Regen, Waldsterben), zeichnet sich eine Katalysatorpflicht am Horizont ab. VW bietet den Golf 2 GTI 16V zunächst auf Wunsch mit geregelter Kat an. Im Auspuffkrümmer sitzt also eine Sonde, die die Zusammensetzung des Abgases misst und entsprechend Gemisch und Zündzeitpunkte beeinflusst. Die ungleich höhere Abgassauberkeit nimmt von den ursprünglichen 139 PS zehn weg, bleiben 129 PS.

Mutiert der Hot Hatch zum Schlaffi? Zumal der Golf 2 GTI mit 960 kg klar schwerer ist als die Erstausgabe. **AUTO BILD**, entschieden unter den Kat-Befürwortern, gibt Entwarnung: Ja, das Leistungsgewicht ist mit 7,44 kg/PS schlechter, und der Kat heizt das Boden-

blech auf, aber die klar bessere Aerodynamik lässt den Kat-GTI 201 km/h rennen (Golf 1 GTI: 185 km/h), und 0–100 km/h in 8,5 Sekunden unterbieten die 10,0 Sekunden des ersten GTI deutlich.

Die Verweichlichung setzt erst ein mit dem Golf 3 GTI (1240 kg, anfangs nur 115 PS), bei dem ab

## 6. April 1987

**AUTO BILD** 15/1987 macht auf mit den damals neuen 5er- (E34-Baureihe) und 8er-BMW.



## Abgasreinigung als Handicap

VW Golf 2 GTI 16V mit Katalysator im Test: Es stimmt, der Kat kostet ihn 10 PS – damals viel diskutiert. **AUTO BILD** urteilt aber: Er schont die Umwelt, und das Gesamtpaket macht noch immer genügend Spaß.



## Schnellster Diesel jener Zeit

„Tatort“-Fans kennen den Citroën CX 35 TRD Turbo 2 als Kommissar-Schimanski-Dienstwagen: mit 120 PS und 193 km/h ist er 1987 der weltschnellste Seriediesel. Später sollten Audi Q7 V12 TDI (2008) oder BMW M50d (2019) ganz andere Maßstäbe setzen.

1991 der VR6 (174 PS) die Spitze markiert. Beim Golf 4 ab 1997 droht das GTI-Label zur Ausstattungslinie zu verkommen – es gibt ihn sogar als Diesel. Erst mit der Edition „25 Jahre GTI“ (180 Turbo-PS) findet VW zum Geist des Ur-GTI zurück – nur 3000 Stück, ergo sammelwürdig. *Rolf Klein*



## RANDNOTIZEN



## Flotter „kleiner Freund“

Werbung für den Renault 5 der zweiten Serie – hier die Topversion GT Turbo mit 115 PS. Werbeslogan: „Der kleine Freund“, Design von Marcello Gandini.



# VORSCHAU

## Auch der T-Roc 2 soll wieder die Massen bewegen

Schon seit seinem Debüt 2017 gilt der VW T-Roc vielen als der wahre Volkswagen. Im ersten Test muss die zweite Auflage als 150 PS starker 1.5 eTSI beweisen, ob zu Recht.



**AM  
12. FEBRUAR  
IM NEUEN HEFT**

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



## BMW 3er aus 2. Hand

Der 3er ist ein bayrischer Topseller. Wir checken die Gebrauchtlage.



## Teurer Tausendsassa

Ein Auto, das alles kann – und das auch noch verdammt gut. Test des Mercedes E 450 d T-Modell.



## Knauseriger Knirps

Der Toyota Aygo X Hybrid soll nur 3,7 l/100 km verbrauchen, startet bei 21990 Euro. Klingt verlockend.



## Audi im Antriebscheck

Benzin oder Batterie – also lieber Audi SQ5 oder Audi Q6 e-tron? Kaufberatung der feinen Sportbacks.



## Schlüssel-Erlebnis

Moderne Funkschlüssel fürs Auto – worauf Sie besonders achten müssen.



## STÄRKSTER FERRARI FASZINIERT UNTER BEKANNTEM NAMEN

Der Ferrari 849 Testarossa zitiert einen großen Namen, reklamiert mit 1050 Plug-in-PS die Leistungskrone aller Serienmodelle. Erste Ausfahrt.

Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

ANZEIGE

# TESTSTRECKE FÜR AUTOFANS!

13 Ausgaben AUTO BILD ausprobieren für nur 31,30 € statt 48,10 €.

### Ihre Vorteile:

- Kostenfreier Versand zu Ihnen nach Hause
- Amazon.de-Gutschein als Dankeschön
- Exklusive Angebote und Events für Abonnenten



**15€**  
Gutschein zum Abo!



Jetzt bestellen: [autobild.de/testen](https://autobild.de/testen) ☎ 0800/12 45 60 7

**Rabattiertes Probeabo** 13 Ausgaben AUTO BILD für nur 31,30 € ➤ Bestell-Nr. | 10174314

**ICH BIN EIN STAR**  
HOLT MICH HIER RAUS!  
DAS GROSSE FINALE



Super Bowl LX



**Die Live-Events des Jahres**

Sonntag, 08.02. ab 20:15



# 1&1 Internet

Unterbrechungsfrei ins beste DSL- und Glasfaser-Netz wechseln!  
Ohne doppelte Kosten, 30 Tage testen.\*

**1&1  
EINFACH-  
WECHSEL**



**WIR KÜMMERN UNS UM ALLES**

Unterbrechungsfrei wechseln,  
sonst **100,- € für Sie.\***

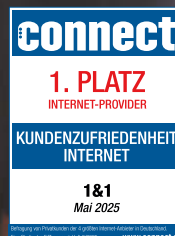


**DAUERHAFT**

**ab 24,99 €/Monat\***



„Die Aktivierung hat  
keine 3 Minuten gedauert!“  
Christin, Sascha und Noah N. aus Diesdorf,  
zufriedene 1&1 Kunden



**1&1**

**1und1.de**



**0721 / 960 6060**

Sie erreichen uns rund um die Uhr kostenlos aus dem 1&1 Netz.

\* Z. B. 1&1 DSL 16 für dauerhaft 24,99 €/Monat. Oder z. B. 1&1 Glasfaser 50 für dauerhaft 34,99 €/Monat. Internet-Flat: Unbegrenzt surfen mit bis zu 16 – 50 MBit/s (abhängig vom gewählten Tarif). Glasfaser-Tarife in vielen Regionen möglich. Ggf. Glasfaser-Ausbau und Eigentümergenehmigung erforderlich. Aktion: Baumaßnahmen kostenfrei. Keine Baukosten bis zur Glasfaserdose nach dem Hausübergabepunkt. Je nach Wohnsituation sind ggf. Leitungswege durch Eigentümer im Haus vorzubereiten. Für alle Tarife gilt: Telefon-Flat: Kostenlos ins dt. Festnetz telefonieren. Anrufe in dt. Mobilfunknetze 19,9 ct/Min. Mögliche Hardware: z. B. 1&1 HomeServer für 4,99 €/Mon. bzw. 1&1 HomeServer Glasfaser für 5,99 €/Mon. Der Preis fällt zu den zusätzlichen monatlichen Tarifleistungen an, die zusammen mit der Hardware angeboten werden. Versand einmalig 9,90 €. Das Versprechen des reibungslosen Wechsels steht unter technischen Voraussetzungen und Bedingungen. Details unter [www.1und1.de/Einfach-Wechsel](http://www.1und1.de/Einfach-Wechsel). 30 Tage testen: Sonderkündigung im ersten Monat möglich. Bereitstellung einmalig 49,95 € (1&1 DSL) bzw. 69,95 € (1&1 Glasfaser). Mindestlaufzeit 24 Monate. Abbildung ähnlich, Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Preise inkl. MwSt. IMTEST Festnetztest 7/25. connect, Heft 8/2025. Befragung von Privatkunden zu Anbietern, nicht einzelnen Tarifen. Weitere Informationen unter [www.1und1.de/test](http://www.1und1.de/test). 1&1 Telecom GmbH, Eigendorfer Str. 57, 56410 Montabaur. WEE-Reg-Nr. DE13470330.