



Bayerns neue Stromlinie

Audi e-tron GT. Erste Ausfahrt mit dem neuen Elektro-Audi



Rechts der Audi e-tron GT, links die noch stärkere RS-Version

K Fahrbericht

VON MICHAEL ANDRUSIO

Lange hat Audi den e-tron GT angekündigt und mit Prototypen-Bildern den Fans den Mund wässrig gemacht. Nun ist er also da – und das gleich nicht nur als normaler e-tron GT quattro, sondern auch als wilder RS – und kann schon bestellt werden.

Mit dem e-tron GT macht Audi vor allem einem Auto Konkurrenz, dem Tesla Model S. Gleichzeitig natürlich auch dem Porsche Taycan, mit dem sich der Audi viele seiner technischen Gene teilt. Das merkt man aber nicht wirklich, wenn man das Auto fährt – die Macher von Porsche und Audi haben es verstanden, die Sportcoupés vom Charakter her weitgehend auseinanderzuhalten.

Die Eckdaten sind natürlich schwindelerregend. 350 kW bzw. 476 PS leisten die zwei E-Maschinen, dazu gibt's noch eine Boost-Funktion, die



Gediegenes Cockpit nach Art des Hauses, griffiges Volant

Aerodynamik wird beim e-tron GT großgeschrieben. Zum tollen cW-Wert von 0,24 tragen auch die aerodynamisch gestylten Felgen bei



die Leistung auf 390 kW oder 530 PS erhöht. Im RS sind es sogar 440 bis 475 kW. Und ja, klar, der Elektro-Audi kann losstürmen wie ein gereizter Rodeobulle, wenn man das Gas, oder in diesem Fall, „Fahrpedal“, voll durchtritt. Die Audi-Entwickler verweisen auch stolz darauf, dass durch das aufwendige Thermomanagement der Batterie mit vier Kühlkreisläufen gleich zehnmal hintereinander aus dem Stand heraus die volle Beschleunigung abgerufen werden kann, ohne dass die Batterie schlappmacht. Wo immer das auch nötig ist.

In Fahrt

Dank Allrad wird die Kraft souverän auf die Straße gebracht und das Handling ist ohne Fehl und Tadel. Viel mehr Freude macht der e-tron GT aber, wenn man eine ganz entspannte Gangart anschlägt und mit Gran Turismo praktisch geräuschlos durch die Lande tourt. Dann verwöhnt einen der Au-

di mit Komfort und die Kraft hat man immer als noble Reserve im Talon.

Wie bei vielen E-Autos üblich kann man die Stärke der Rekuperation feinstjustieren (beim e-tron GT über Schalt paddels am Volant), der Unterschied der Stufen ist aber nicht sehr dramatisch. Und auch den künstlichen Sound kann man sich bis zu einem gewissen Grad selber modulieren. Am markantesten ist dabei der Sportsound,

der im RS serienmäßig ist, wenn man im Dynamik-Modus unterwegs ist.

Gretchenfrage bei allen E-Autos ist die Frage nach der Reichweite. 452 bis 487 Kilometer soll der e-tron GT mit seinem 85-kWh-Akku diesbezüglich bieten. Wie der Porsche Taycan beherrscht der e-tron GT das schnelle Wiederaufladen, wenn man die entsprechende Infrastruktur zur Hand hat. Auf beiden Seiten hat man Anschlüsse für Wechselstrom (AC), rechts kann man auch Gleichstrom (DC) laden. So kann der Audi mit bis zu 270 kW laden – oder anders gesagt 100 Kilometer in fünf Minuten.

Übrigens setzt auch Audi beim e-tron GT auf Nachhaltigkeit. Auf Wunsch kann man Sitzbezüge haben, für die PET-Flaschen recycelt wurden oder Fußmatten, die einst Fischernetze waren.

Bestellbar ist das Auto schon. Der e-tron GT kommt auf 101.400 €, die RS-Variante auf 140.400 €.

Daten

Antrieb

Ein E-Motor vorne, einer an der Hinterachse, Allradantrieb, Zweigang-Getriebe. Leistung: 350 kW bzw. 440 kW (RS)

Fahrleistungen

0–100 km/h 4,5 Sekunden, Spitze 245 km/h

Preis

ab 101.400 €

Nobel-SUV zum Gefallen – und Auffallen

Der Audi e-tron Sportback 50 quattro ist rundum gelungen – nur die Reichweite fehlt

Im Test. Wenn es ein Hunger-Auto im vergangenen Winter gab, dann dieses mit dieser Farbe. Es ragte aus dem nebelgrauen Wien heraus wie kein anderes, es irritierte, weil groß und mächtig, aber völlig lautlos.

Der Audi e-tron Sportback 50 quattro ist ein Koloss von einem Auto. Und da sind wir vielleicht gleich beim größten Widerspruch dieses wunderschönen Vehikels. Es ist stark und es ist schwer (215 PS und fast 2,5 Tonnen) – und das drückt massiv auf die Reichweite der 71-kWh-Batterie. 200 Kilometer schafften wir mit dem e-tron 50 nie, es waren (auch, weil es sehr kalt war) eher nur 180. Der Verbrauch lag im Schnitt bei 25 bis 30 kWh.

Und das wiederum wirft die Frage auf, für wen dieses Auto gemacht ist. Für Städter wohl nicht, weil es zu groß ist. Für Landbewohner wohl auch nicht, weil man damit nicht weit kommt. Vielleicht ja für die (wohlhabenden) Pendler aus dem Speckgürtel.

Nobel-SUV

Sie bekommen mit dem e-tron 50 ein nobles, überausgestattetes Elektroauto, bei dem Fahrgefühl, Materialwahl und Verarbeitung auf sehr hohem Niveau angesiedelt sind. Die coupéhafte Dachlinie unterstreicht das sportliche Rundum-Aussehen. Die Technik spielt alle Stücke und ist auf der Höhe der Zeit. Der virtuelle Außenspiegel gehört da dazu.

Sprich: Kamera und Monitor statt Spiegel. Die Vorteile haben sich für uns noch nicht ganz erschlossen (in der GT-Variante sind die virtuellen Spiegel nicht mehr zu haben), auch über das Aussehen der fühlartigen Kamera-Arme kann man diskutieren. Die drei Displays – eines hinter dem Lenkrad, eines in der Armaturenbrett-Mitte und eines darunter – schaffen einen schnellen Überblick über die Daten und Einstellungen des Fahrzeugs und lassen sich intuitiv bedienen.

Viel Raum für die Familie gibt es auch, mit einem großen Kofferraum (mit 615 Liter Volumen) und reichlich Platz auf der hinteren Sitzbank. Dort haben Durchschnitserwachsene noch-

mals 20 Zentimeter Freiheit vom Knie bis zum Vordersitz.

Zur Fahrleistung des e-tron 50: Seine Stärke entfaltet sich nicht im allerersten Moment, sondern schraubt sich erst kontinuierlich nach oben. Konkret in sieben Sekunden auf 100 km/h. Das Fahrwerk lässt sich auf Knopfdruck von Allroad über Komfort bis Dynamik und Effizienz verstellen. Dabei verändert sich die Härte des Fahrwerkes; auch die Höhe des Fahrzeugs lässt sich so mit der Luftfederung variieren. 76 Millimeter höher oder niedriger sind dadurch möglich.

Der Audi e-tron Sportback 50 quattro mit 158 kW, 540 Nm, 71-kWh-Batterie startet ab 62.130 Euro.

SANDRA BAIERL



Mächtiges Heck und bullige Erscheinung insgesamt. Innen: Kamera und Monitor statt Außenspiegel – Vorteile noch unbekannt



Editorial

VON SANDRA BAIERL



Update kommt geflogen

Der Wandel in den traditionellen Autofirmen schreitet voran. VW gab diese Woche bekannt, dass ihre Elektromodelle nun für das drahtlose Aufspielen der Software gerüstet sind. Heißt: Ab sofort werden bei ID.3 und ID.4 „Over-the-air“-Updates vorgenommen, die Fahrzeughalter müssen für Systemaktualisierungen nicht mehr in die Werkstatt, das funktioniert automatisch (so wie beim Handy). Für die Autofirmen bietet das große Vorteile: Sie bringen die auf den neuesten Stand gebrachte Software mit wenig Aufwand in die Autos. Und sie haben damit eine engere Kommunikation zu den Kunden. Vernetzung soll künftig auf allen Ebenen stattfinden: Mittelfristig werde es konzernweite Netzwerke geben, in denen Daten zwischen den Smartphones der Kunden, den Anwendungen im Auto, Herstellern, Händlern und Dienstleistern ausgetauscht werden. 2030 sollen 95 Prozent aller verkauften Autos vernetzt sein.

Fahrzeuge mit viel IT

Diese Neuerung zeigt die Richtung, die Autofirmen einschlagen. Sie entwickeln sich immer stärker zu software- und servicegetriebenen Unternehmen. Das ist ein radikaler Wandel, der die gesamte Organisation der Autohersteller auf den Kopf stellt: Man baut Autos mit anderen Antrieben, bietet neue Services, womit man künftig auch andere Mitarbeiter braucht. Weniger Verbrennungsmotoren-Ingenieure, dafür IT-Experten, Chemiker für die Batterien, Helpdesk-Mitarbeiter für die hilfesuchenden Kunden, wenn die Software im Auto spinnt.

Dahinter steckt ein riesiges Geschäftsfeld, das die Autoindustrie nützen will – und muss: Nach einer aktuellen McKinsey-Studie zur Vernetzung von Fahrzeugen soll hier ein Potenzial von bis zu 400 Milliarden Dollar liegen. Die Studie sieht für die Autofirmen pro Fahrzeug pro Jahr gut 300 Dollar Einnahmen – dann nämlich, wenn man als Kunde für mehr Reichweite, mehr Kraft, die bessere Musikanlage Updates kaufen muss.

Aktuell gründen sieben der zehn wertvollsten Unternehmen der Welt ihren Erfolg auf datenbasierten Geschäftsmodellen. Kein Wunder, dass die Autoindustrie diesem Weg folgt.

sandra.baiertl@kurier.at



Eine Frage der Mobilität

Darf man im Sommer mit Winterreifen fahren? Der 15. April naht – das Ende der situativen Winterreifenpflicht. Während für Winterreifen mindestens vier Millimeter Profiltiefe vorgeschrieben sind, sind es bei Sommerreifen nur 1,6 Millimeter. Winterreifen haben eine weichere Gummimischung und einen anderen Aufbau als Sommerreifen. Wer sie im Sommer verwendet, verstößt zwar nicht gegen das Gesetz, muss aber mit schlechterer Stabilität und schlechterem Bremsverhalten rechnen.

Schreiben Sie an: motor@kurier.at



Viel Italien in einem Auto: Ein elektrisch angetriebener Fiat 500 überquert die neue Autobahnbrücke in Genua

Bringt Musik auf die Straße

Fiat 500. Das elektrische Cabrio gewinnt unser Herz im Stadtverkehr

K Test Nr. 4.585

VON SANDRA BAIERL

Dolce Vita im schönen Italien – davon kann man träumen oder den vollelektrischen Fiat 500 fahren. Der Klassiker mit dem neuen Antrieb ist ein gut gelungenes Spaßmobil: klein, sehr dynamisch, gemacht für die Turiner Innenstadt. Und für Sonnenschein-Wetter.

Probegefahren sind wir den elektrischen Fiat 500 zuerst bei sehr kaltem Winterwetter. Die Minusgrade setzten uns als Fahrer zu – und irgendwie hatte man das Gefühl, auch das Auto ist nicht amüsiert. Die Reichweite der Batterie verringerte sich in einer strengen Minusnacht allein durchs Stehen um satte 30 Kilometer. Die Assistenzfunktionen (Abstand- und Spurhalter auf der Autobahn) schalteten sich regelmäßig ab, weil die Sicht nicht gut genug war.

Aber dann kam das Frühlingswetter und mit ihm der freudige Auftritt für den vollelektrischen 500er: Die Sonne strahlte vom Himmel, die Reichweite erfiel sich, das Dach wurde geöffnet und der kleine Italiener spielte seine entzückende Melodie. Das macht das Auto tatsächlich: bei 20 km/h schaltet sich die Musik ein, zu hören für alle Welt. Nämlich Nino Rotas Sound für den Fellini-Film *Amarcord*. Das ist einmalig und gefällt Fahrerinnen und Passanten.

Liebt Stadt und Sonne

Mit den 87 kW (118 PS) und 220 Nm Drehmoment ist der Cinquecento in der Stadt zügig unterwegs. An der Ampel ist man bei einem kleinen Sprint mit einem Verbrenner vorn dabei. Die Lenkung ist leichtgängig, das Auto naturgemäß sehr handlich – Wendekreis 9,7 Meter. Fahren kann man mit drei Modi: Normal, Range und Sherpa.

Wir haben den Sherpa-Modus lieben gelernt – der beschleunigt ein bisschen langsamer, schafft aber maximale Reichweite und man kommt in den Genuss des One-Pedal-Driving. Heißt: die Rekuperation ist so stark, dass man sich das Bremsen größtenteils erspart. Wie Gokart-Fahren, nur eben echt und auf der Straße. Damit schafften wir rund 300 Kilometer mit einer Batterieladung. Für den Stadtbetrieb allemal genug. Zum Vergleich: Die Autobahn liebt der elektrische 500er nicht besonders (wie kein E-Auto), da verringert sich die Reichweite rasch – 140 Kilometer waren unser Limit.

Im Innenraum haben die Konstrukteure von Fiat alles ein bisschen feiner und besser gemacht. Wirkt insgesamt sehr wertig. Kein Schalthebel mehr, sondern Tasten. Ein durchgängiger Fußraum vorne. Dass es jetzt ein echtes Handschuhfach

gibt (statt offenem Stauraum), ist toll. Nur verringert das die Beinfreiheit für Beifahrer – vor allem, wenn hinten ein Kindersitz blockiert. Dann wird's richtig eng. Mittag auf dem Armaturenbrett ist ein Bildschirm angebracht – leider nicht besonders gut zu sehen. Vor allem bei starker Sonne verspiegelt und verblitzt es uns die Sicht auf Navi und Telefon.

Die Besonderheiten des neuen Fiat 500: Es ist das erste Fahrzeug in seinem Segment, das autonomes Fahren auf Level 2 ermöglicht; die Cabrio-Version ist das einzige in Europa erhältliche vollelektrische Cabrio mit vier Sitzplätzen. Auch ist es toll, dass für die Sitze Materialien verwendet werden, die aus Plastikmüll aus dem Meer gemacht werden.

Fiat 500 Elektro: ab 24.990 Euro. Version La Prima Cabrio, 42 kWh, 118 PS: 38.490 Euro. Mehr Infos dazu auf motor.at.

Sympathieträger und Stromspeicher

Renault Twingo als Elektroauto: Noch ein Fall für die Stadt

K Blitztest Nr. 4.586

Renault. Beim Elektro-Twingo fragt man sich unweigerlich „Warum hat der Twingo nicht schon früher den Weg an die Steckdose gefunden?“ Wie auch immer, jetzt gibt es den Twingo Electric. Und die Kombination passt, solange man sich in der City bewegt.

Die E-Reichweite, die Renault für den Twingo angibt, ist mit 190 Kilometer überschaubar. In unserem Test waren ihm nicht mehr als 160 Kilometer zu entlocken. Klar, der Twingo kann auch Autobahn und der 60 kW/81 PS Motor sorgt für eine Spitze von 135 km/h. Dann gehen die Balken der Ladestandsanzeige aber rasch aus. Auch kein Problem, wenn genug Ladestationen den Weg säumen. Sehr gut gefallen hat



Twingo Electric: Im städtischen Umfeld fühlt er sich wohl und kann seine Stärken ausspielen

uns das Navi mit einer Anzeige der Ladestationen samt grünem oder rotem Punkt, um zeigen, ob sie frei sind. An einer Wallbox mit 22 kW ist der Twingo in einer Stunde zu 80 Prozent geladen.

Im Cityverkehr ist der Elektro-Twingo freilich in seinem Element und ein quirliger Begleiter. Dank seiner kompakten Abmessungen und dem kleinen Wendekreis kurvt der Twingo locker

durch schmale Gassen. Über den Wählhebel lässt sich die Stärke der Rekuperation feinjustieren, wobei die Unterschiede zwischen den Stufen nicht sehr groß sind.

Der Twingo Electric kostet ab 20.590 €, das von uns getestete und für hübsch befunden Sondermodell Vibes kommt auf 24.990 € (empfehlenswertes Extra ist das große Faltschiebedach).

MICHAEL ANDRUSIO

FLEISCHMANN

REIFEN-AUTOSHOP

pointS
Reifen - Räder - Service

MICHELIN

**DIE GRÖSSTE AUSWAHL:
Bis zu 60.000 Reifen und
10.000 Felgen lagernd!**

- Seit 48 Jahren beste Preise
- Auto-Schnellservice und §57a-Überprüfung
- 12 Serviceboxen, Reifendepot
- Nur 5 Min. von der Nordbrücke

Klosterneuburg, Inkustraße 20
Tel.: 02243/322 20
Mo bis Fr 8–18 Uhr, Sa 8–12 Uhr

www.fleischmann-reifen.at



In der dritten Reihe

Mehr Platz. Elektroautos waren bisher kaum für Familien konzipiert, jetzt kommen die ersten Stromer mit sieben Sitzen

VON ANDREA HLINKA

Die alles entscheidende Frage bei einem Elektroauto lautet: Wie hoch ist die Reichweite? Die Antwort ist meist entscheidend. Das ist – neben der Größe der meisten Stromer –

Hauptgrund, wieso ein reines Elektroauto für Familien bis vor Kurzem ungeeignet erschien: Alle 50 Kilometer mit raunzenden Kindern an einer Autobahn-Ladestation stehen bleiben zu müssen, um Strom zu tanken, klingt wirklich nicht nach Urlaubsfahrt. Und ein Tesla X – lan-

ge das einzige vollelektrische SUV am Markt – war und ist für die meisten schlichtweg zu teuer. Doch die Batterie-Entwicklung schreitet in Riesenschritten voran. Waren große Elektroautos mit einer dritten Reihe vergangenes Jahr noch eine Rarität, bringen 2021 bereits

mehrere Hersteller ein solches Modell heraus. Die Palette wird schnell wachsen. 2022 will etwa VW seinen Bulli als ID.Buzz auf den Markt bringen. Der soll sogar autonom fahren können. Welch' schöne Vorstellung – nicht nur für Eltern.



Citroën ë-Berlingo

Reichweite
280 Kilometer nach WLTP und eine Leistung von 100 kW/136 PS. Die Batterie hat eine Ladekapazität von 50 kWh. An einer öffentlichen Superschnellladestation kann die Batterie innerhalb von 30 Minuten auf 80 Prozent aufgeladen werden

Kosten
Er wird in zwei Längen (4,40 oder 4,75 Meter) angeboten und bietet Platz für bis zu sieben Personen. Preise sind noch keine bekannt

Mercedes EQV 300

Reichweite
Die Batterie, mit einer Kapazität von 90 kWh, erlaubt eine Reichweite von bis zu 418 Kilometern. Seine Spitzenleistung: 150 kW (204 PS). An einer Schnellladestation kann die Batterie mit 110 kW in 45 Minuten von 10 bis 80 Prozent aufgeladen werden

Kosten
Der EQV 300 ist seit 2020 auf dem Markt und kommt in 5,14 Metern oder 5,37 Metern ange-rot. Preis: ab rund 82.000 Euro

ë-Spacetourer

Reichweite
Je nach Batterie (50 kWh oder 75 kWh) schafft der Citroën ë-Spacetourer bis zu 230 km bzw. 330 km. Genau wie sein kleiner Bruder, der Berlingo, hat auch er eine Motorleistung von 100 kW (136 PS) vorzuziehen. Dafür können im ë-Spacetourer bis zu acht Personen Platz nehmen

Kosten
Zu haben ist er in drei Längen: 4,60, 4,95 und 5,30 Metern. Preis: ab rund 57.000 Euro

Peugeot e-Rifter

Reichweite
Der e-Rifter bringt eine Leistung von 100 kW/136 PS auf die Straße. Die Batterie hat eine Kapazität von 50 kWh und ermöglicht eine Reichweite von bis zu 280 km. An einer 100-kW-Ladestation kann die Batterie vom e-Rifter in 30 Minuten auf 80 Prozent aufgeladen werden

Kosten
Das Auto mit der weltweit größten Panorama-Windschutzscheibe gibt es mit bis zu 7 Sitzen. Die Plaid-Version ist ab 116.990 Euro verfügbar

Model X Plaid

Reichweite
Tesla spendiert dem Model X 2021 ein Facelift. Die Long-Range-Version kommt auf 580 Kilometer Reichweite, der Plaid-Antrieb mit drei E-Motoren und einer Leistung von 1.020 PS verfügt über eine Reichweite von 547 km

Kosten
Das Auto mit der weltweit größten Panorama-Windschutzscheibe gibt es mit bis zu 7 Sitzen. Die Plaid-Version ist ab 116.990 Euro verfügbar

Opel Zafira-e Life

Reichweite
Bis zu 330 Kilometer Reichweite hat der neue Opel Zafira-e Life vorzuweisen. Das schafft der Elektromotor mit 100 kW/136 PS. Je nach Bedarf steht ein Akku mit 75 kWh oder eine 50 kWh-Batterie zur Auswahl. Mit 100 kW Gleichstrom lässt sich die 50 kWh-Batterie des Zafira-e Life in 30 Minuten zu 80 Prozent wieder aufladen

Kosten
Acht Personen haben im Zafira-e Life Platz. Preis: ab 49.250 Euro

Der Golden Retriever unter den Autos

Der VW Caddy V liefert, was er verspricht: Hightech und Glück für die Familie



Nicht mehr drollig, sondern richtig lässig mutet der neue Caddy an. Die Farbe nennt sich übrigens Copperbronz Metallic

VW Caddy V. Wenn eine Großfamilie ausfährt, zählen nicht Drehzahl und Zylinder. Wichtig für einen Ausflug, so schön, wie gemacht für ein Fotobuch, sind ganz andere Attribute: 1. Sicherheit. 2. Einsteigen und alle Kinder anschnallen, ohne Verrenkungen zu riskieren, die in Folge eine Physiotherapie benötigen. Und 3. Raum für Unmengen an Essen, Unterhaltungsmaterialien, Ersatzgewand und Fortbewegungsmitteln. Der Caddy 5 kann all das völlig mühelos. Die Schiebetüren brachten ihm die ersten Sympathiepunkte bei den Kindern ein. Dass sie wäh-

rend der Fahrt durch das riesige ungeteilte Panoramadach Baumkronen oder Laternen bestaunen konnten, gefiel ihnen in Kombination mit einem Hörbuch so gut, dass sie fast aufs Bordservice vergaßen. Auch wir Erwachsene haben daran großen Gefallen gefunden und leiden seit der Caddy-Erfahrung an einem Himmel-auf-den-Kopf-Fall-Gefühl, wenn wir in unseren Kombi steigen.

Keine Schalter

Doch nun zu den harten Fakten: Wir durften den Caddy der 5. Generation in der Move-Ausstattungsline mit 122 PS / 90 kW und DG7-Automatik-Getriebe fahren. Klar, er ist keine Rakete. Muss der 1,7 Tonnen schwere Großraumkombi aber auch nicht sein. Dafür punktet er mit einem komfortablen Fahrgefühl, stabil meistert er Unebenheiten und Kurven. Besonders gefallen die modernen Assistenzsysteme, die halbautonomes Fahren und assistiertes Fahren erlauben.

Das alles ist der neuen MQB evo-Plattform zu verdanken, auf der die 5. Generation nun sitzt. Im Cockpit sind keine Schalter mehr zu finden. Das Gros der Funktionen wird über den Touchscreen bedient. Wenn man sich einmal daran gewöhnt hat, muten Schalter fast antiquiert an. So wie Tasten bei einem Handy. In der Pkw-Version wird der Caddy als Fünf- und Siebenstürzer angeboten. Die Sitze können flexibel umgelegt und entfernt werden, was ein großzügiges Ladevolumen von bis zu 2,6 Kubikmetern ermöglicht. Dank der neuen Hinterachskonstruktion ist er hinten nun breiter, was nicht nur der Funktionalität, sondern auch der Ästhetik dient. Der Caddy V sieht auch von hinten richtig lässig, nicht mehr drollig aus. Nur: Will man die Heckklappe öffnen, sollte man dahinter viel Platz haben.

Der Caddy startet ab 23.333 Euro. Unser Testwagen kostet rund 45.000 Euro. ANDREA HLINKA



Das Panoramaglasdach schafft ein großzügiges Raumgefühl

Polarisieren für Fortgeschrittene

BMW 430i Coupé. Der sportliche Bayer im Test

K Test Nr. 4.587

VON MICHAEL ANDRUSIO

Was wurde in sozialen Netzwerken und einschlägigen Foren diskutiert. Ein BMW-Coupé mit so einer Front. Genau gesagt, mit so einer Niere. Die „Niere“ ist traditionell das Markenzeichen der BMW-Front und die Designer haben sie nun also hochformatig drapiert. Der Shitstorm nahm Ausmaße an, die an den legendären „Klodeckel-7er“ aus der Feder von Chris Bangle gemahnten. Subjektive Ansicht des Autors: In natura schaut das Ganze besser aus als auf den Fotos und sobald man drinsitzt, sieht man die Niere so wieso nicht mehr. Damit sei das subjektive Thema Design (fast) erledigt. Anzumerken ist, dass der Bayer – vor allem, wenn man ihn von schräg hinten betrachtet – ein überaus elegantes Auto ist.

Innen empfängt einen der 4er so, wie man es von einem Schaltarbeit überlässt man einer 8-Gang-Automatik, wobei man hier auch gern selber mittels Schaltwippen durch die Gänge surft. Die BMW-Entwickler verweisen stolz auf die Akustikverglasung der Windschutzscheibe und tatsächlich halten sich die Windgeräusche in Grenzen. Vorne sitzt man tief – was für so ein Auto okay ist – hinten ist das Platzangebot nicht wirklich tippig. Vor allem die Dachlinie schränkt die Kopffreiheit ein. Nichts auszusetzen gibt es am Kofferraumvolumen. 440 Liter bringt man unter, die Fondsitze lassen sich umklappen. Im 4er kommt das Bediensystem Operating System 7 zum Einsatz. Die bekannte Sprachsteuerung über „Hey, BMW“ funktioniert tadellos. Für die Darstellung von Geschwindigkeit und Drehzahl (am Rand des Displays) gäbe es freilich wohl feschere Lösungen. Der 4er kostet als 430i ab 55.100 €. Technische Daten auf motor.at

BMW erwartet – mit saubereich verarbeiteten und hochwertig ammutenden Materialien. Der Gurtbringer reicht einem höflich den Gurt und auf Knopfdruck erwacht der Vierzylinder zum Leben. Die Modellbezeichnung 430i gibt wenig Aufschluss auf Zylinder, Hubraum oder Leistung. Man findet sich einfach zwischen 420i und 440i wieder. Und der Motor passt wunderbar in den sportlichen Wagen. Leistung gibt es dank 258 PS reichlich, dabei ist der Bayer freilich kein lauter Sportwagen. Nicht einmal, wenn man den Sportmodus aktiviert, kann man dem 4er laute, kernige Töne entlocken. Umso überraschter ist man, wenn man so unaufgeregt in 5,8 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt. Die Lenkung ist aber so exakt, wie man es in so einem Auto haben will und beim Fahrwerk hat man einen passenden Kompromiss aus straff und ausweichend komfortabel gefunden. Die



Die neue Front birgt Stoff für Diskussionen – sonst ist der 4er unbestritten ein elegantes Coupé



Innen gibt es tolle Sportsitze und dankenswerterweise einen Gurtbringer für die vorderen Gurte



<p>PKW</p> <p>Citroën</p> <p>CITROËN Gr. C4 SPACETOURER 7-Sitzer Neuwagen, Vollausstattung mit Automatik. Jetzt mit Firmenbonus. Nur: € 22.890,- (netto, exkl. MwSt.). Hr. Höfler ☎ 0676/835 94 227 PSA Retail Perfekta Straße</p> <p>CITROËN Gr. C4 SPACETOURER 7-Sitzer Neuwagen, Vollausstattung mit Automatik. Jetzt mit Firmenbonus. Nur: € 22.890,- (netto, exkl. MwSt.). Hr. Höfler ☎ 0676/835 94 227 PSA Retail Perfekta Straße</p> <p>5x CITROËN Berlingo Neuwagen, Klima, Radio BT, Schiebetüre uvm. Jetzt: € 11.990,- (Netto) Hr. Prstic ☎ 0676/835 94 420 PSA Retail Wagramer Straße.</p>	<p>Fiat</p> <p>www.partschat ABARTH 595 div. Sondermodelle Scorpionero, Turismo und auch Monster Engine Yamaha Cabrio sofort verfügbar 165 PS inkl. top Ausstattungen – SOFORTINFO unter ☎ 0664/4282970, ab € 25.900,- im Autohaus Partsch, Fischauer G. 207, 2700 Wiener Neustadt.</p> <p>Honda</p> <p>www.partschat HONDA CIVIC 1.0 VTEC Turbo – 6 Stk. in diversen Ausstattungen lagernd! Von 126 PS – 182 PS Sport! Executive/Elegance/Sport sowie Sport Plus SOFORTINFO unter ☎ 0664/8872769 ab € 25.400,- im Autohaus Partsch, Fischauer G. 207, 2700 Wiener Neustadt.</p>	<p>Jeep</p> <p>www.partschat VORFÜHRWAGEN – Compass 2.0 Mjet 170 PS Diesel, Trailhawk, 4WD, 9-Gang-Automatikgetriebe (5 Jahre Garantie, Parksensoren hinten, 8,4" Navigationssystem, u.v.m.) Erstausschluss 07/2020, 1.000 km Vorführwagenpreis € 35.990,- ☎ 02622/232 40/82 Herr Kusebauch.</p> <p>www.partschat NEUWAGEN – Renegade 1.0 T3 120 PS Benz. Night Eagle 6-Gang-Schaltge-triebe, (5 JAHRE GARANTIE, Sitz- und Lenkradheizung, Navigationssystem,u.v.m.) NEUWAGENPREIS € 31.804,- AKTIONSPREIS € 24.489,- ☎ 02622/232 40/82 Herr Kusebauch.</p>	<p>Mercedes</p> <p>www.partschat MERCEDES-BENZ E220d in div. Ausführungen und Ausstattungen – 6 Stk. verfügbar! 193 PS Diesel 9-Gang Automatik, Erstzulassung 2018 – Neuwagen! Ab € 39.992,- im Autohaus Partsch Wohl- fahrtgasse 22 2700 Wiener Neustadt.</p> <p>WERTE INSERENTEN! Sie wollen Ihre Wozortanzeige telefonisch aufgeben? ☎ 05 1727 23000.</p> <p>Peugeot</p> <p>PEUGEOT BOXER L4 Koffer Neuwagen Klima, Tempomat, Ladebordwand uvm. Jetzt: € 34.790,- (Netto) Hr. Taschner ☎ 0676/83 594 603 PSA Retail Leonding</p>	<p>Auto-Ankauf</p> <p>OLDTIMERANKAUF 2Rad & 4Rad Garagenschneuffer.at 0664/330 25 51</p> <p>WORTANZEIGEN ONLINE BUCHEN AUF: www.kurieranzeigen.at</p>
---	--	---	---	---

Vor dem 01.06.2021 kaufen und NoVA sparen!

Nur jetzt bei Finanzierung € 800,- LKW-Bonus* und bis zu 5% Finanzierungsbonus** sichern!

<p>Renault KANGOO EXPRESS schon ab (netto) € 9.390,-</p> <p>Sparen Sie bis zu € 4.550,-**</p>	<p>Renault TRAFIC jetzt noch ab (netto) € 16.390,-</p> <p>Sparen Sie bis zu € 8.140,-**</p>	<p>Renault MASTER jetzt noch ab (netto) € 16.890,-</p> <p>Sparen Sie bis zu € 9.460,-**</p>
--	--	--

Alle Preise und Aktionen verstehen sich inkl. Boni, exkl. USt, exkl. NoVA, gültig für Firmenkunden bei Kaufvertragsabschluss von 01.03. bis 31.03.2021, bei Finanzierung über Renault Finance (RCI Banque SA Niederlassung Österreich) im Tarif Business Service+. Keine Barablässe möglich. Freibleibendes Angebot von Renault Finance. 1) Nähere Informationen unter www.wka.at. 2) LKW-Bonus i.H.v. € 800,- netto gültig bei Kauf eines neuen Renault Nutzfahrzeugs (Kangoo Express, Kangoo Z.E., Trafic LKW, Master LKW, Master Z.E.) und Finanzierung in einer Business-Box von Renault Finance mit Mindestlaufzeit 24 Monate und Mindest-Finanzierungsbetrag 50% vom Kaufpreis. 3) Business-Finanzierungsbonus ist ein freibleibendes Angebot von Renault Finance, gültig bei Finanzierung in einer Business-Box (Mindestlaufzeit 24 Monate, Mindest-Finanzierungsbetrag 50% vom Kaufpreis). Bonushöhe abhängig vom gewählten Business-Box-Tarif. Maximalbonus i.H.v. 5% des Listenpreises (inkl. Optionen) gültig bei Finanzierung im Tarif Business Service+. Finanzierung inkl. Full-Service, Haftpflicht- und Kaskoversicherung. Es gelten die Annahmerrichtlinien der Versicherung, gemäß Bedingungen unter www.renault.at. 4) Netto Ersparnis inkl. aller Renault Aktionen. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolfotos. Gesamtverbrauch Renault Kangoo/Trafic/Master 10,0–5,1/100 km, CO₂-Emission 262–145 g/km, jeweils homologiert gemäß WLTP.

BEST PREIS GARANTIE

RENAULT WIEN 10., Laaer Berg-Str. 66, Tel. 01/68020 www.renault-wien.at

RENAULT DONAUSTADT 22., Gewerbestr. 11, Tel. 01/73200 www.renault-donaustadt.at

RRG Embracing your mobility

KURIER AUTOMARKT

<p>MERCEDES-BENZ</p> <p>Sprinter 316 CDI Koffer LBW EZ 12/2019, 36.100 KM</p> <p>PAPPAS ☐</p> <p>31.990,- inkl. MwSt.</p> <p>Ausstattung Klima, elekt. Spiegel, Beifahrer Zweisitzer, Tempomat uvm. GFZ-Nr. 060112140073 37.990,- inkl. MwSt. 45.588,- inkl. MwSt.</p> <p>Pappas Transporter Center IZ NO-Süd, Straße 4, 2355 Wr. Neudorf Hr. Robert Schuster 0664/88 43 51 24 pappas.at</p>	<p>MERCEDES-BENZ</p> <p>Marco Polo 300d EZ 02/2020, 12.600 KM</p> <p>PAPPAS ☐</p> <p>79.990,- exkl. MwSt.</p> <p>Ausstattung 9G-Iconic, Klima, Sitzheizung, 360° Kamera, Spiegelpaket uvm. GFZ-Nr. 060112041600 79.990,- exkl. MwSt. 95.988,- inkl. MwSt.</p> <p>Pappas Transporter Center IZ NO-Süd, Straße 4, 2355 Wr. Neudorf Hr. Robert Schuster 0664/88 43 51 24 pappas.at</p>	<p>WIR KAUFEN IHREN TRANSPORTER. Markennunabhängig und unkompliziert.</p> <p>PAPPAS ☐</p> <p>DAS BESTE ERFAHREN</p> <p>Pappas Auto GmbH 2355 Wiener Neudorf, IZ NO-Süd Straße 4, www.pappas.at Hotline: 02236 604 604</p>	<p>MERCEDES-BENZ</p> <p>Vito 116 Tourer Pro Allrad EZ 02/2020, 12.000 KM</p> <p>PAPPAS ☐</p> <p>35.990,- exkl. MwSt.</p> <p>Ausstattung Park Assistent, Navi, Rückfahrkamera Tempomat, Beifahrer Zweisitzer, 2-flügelige 180° Hecktüren uvm. GFZ-Nr. 060114041653 35.990,- exkl. MwSt. 43.188,- inkl. MwSt.</p> <p>Pappas Transporter Center IZ NO-Süd, Straße 4, 2355 Wr. Neudorf Hr. Robert Schuster 0664/88 43 51 24 pappas.at</p>	<p>MERCEDES-BENZ</p> <p>V 250 CDI AVG EZ 04/2019, 22.600 KM</p> <p>PAPPAS ☐</p> <p>59.990,- inkl. MwSt.</p> <p>Ausstattung Klima, Sitzheizung, Navi, Anhängerkupplung, Tempomat, PTS, Schiebetür links uvm. GFZ-Nr. 06011991200 59.990,- inkl. MwSt. 71.988,- inkl. MwSt.</p> <p>Pappas Transporter Center IZ NO-Süd, Straße 4, 2355 Wr. Neudorf Hr. Robert Schuster 0664/88 43 51 24 pappas.at</p>
--	---	---	---	---



Durch den kürzeren Radstand fällt der Kofferraum eher bescheiden aus, wenn die Rückbank im Dienst ist



Mittelsitz in der ersten Reihe als Option. Der Einstieg in den Fond verlangt Gelenkigkeit und Geduld



So kurz ein Defender eben sein kann

Land Rover. Erste Ausfahrt mit dem Defender 90 auf heimischen Straßen

K Fahrbericht

VON HORST BAUER

Was der neue Defender alles kann, hat er in der Version als Defender 110 mit langem Radstand seit der Premiere vor einem Jahr hinlänglich beweisen können (*mehr dazu auf www.motor.at*)

Im Hintergrund warten musste bisher die kürzere Version – der Nomenklatur des ikonischen Vorgängers folgend als Defender 90 bezeichnet. Der bringt es auf eine Länge von vergleichsweise schlanken 4,32 m (der längere Bruder streckt sich auf 4,75 m) und bietet damit auch nicht die Option einer dritten Sitzreihe.

Sehr wohl zu haben ist auch für den kurzen Defender jedoch ein dritter Sitz in der ersten Reihe, wie er im Testwagen verbaut war, den der KURIER erstmals auf heimischen Straßen fahren konnte. Gegen 1.118 € Aufpreis ist der klappbare Notsitz zu ordern, der, wenn er nicht genutzt wird, eine praktische Ablage über der Mittelkonsole ergibt.

Was ist also auf den ersten Kilometern mit einem Defender 90 X P400 (das ist der mit dem 400 PS starken 6-Zylinder-Benziner unter der mächtigen Haube) sonst noch aufgefallen?

• **Proportionen** Von vorne betrachtet ist der 90er die gleich



Drei statt fünf Türen: Der „kurze“ Defender 90

mächtige Erscheinung wie der 110er. Das in der Seitenansicht fehlende Stück macht die Proportionen zunächst etwas gewöhnungsbedürftig.

• **Einstieg** Der Einstieg nach hinten zur zweiten Sitzreihe verlangt von den Passagieren nicht nur etwas Gelenkigkeit, sondern vor allem Geduld. Der Vordersitz fährt zwar komfortabel auf Knopfdruck an der Sitzlehne elektrisch nach vorne, um die Einstiegs-



Braucht beim Öffnen Platz: Die seitlich angeschlagene Hecktür

luke freizugeben, das macht er aber in äußerst gemessenem Tempo. Was mehr Zeit braucht, als für einen simplen mechanischen Vorgang per Handbetrieb nötig wäre. Man darf also auf eine zwar weniger elegante, aber gerade für ein robustes Gefährt wie den Defender adäquatere mechanische Methode beim Basismodell hoffen.

• **Kofferraum** Der Stauraum hinter den Fondsitzen ist

zwangsläufig sehr überschaubar. Die angegebenen 397 l Ladekapazität lassen sich vor allem hochkant nutzen. Mit 460 mm Länge zwischen hinterer Sitzlehne und Heckklappe dürfen keine Wunder erwartet werden. Legt man die Sitze um, stehen immerhin 1563 l zur Beladung frei.

• **Motorisierung** Die Konfiguration des Testwagens aus dem Werksstall der Briten wird man bei uns wohl eher selten antreffen. Dabei ist der stärkste Sechszylinder-Benziner so souverän im Umgang mit dem rund 2,3 Tonnen auf die Waage wuchtenden Alleskönner, dass man den gerade für den Sommer avisierten Achtzylinder mit 525 PS gar nicht vermissen würde.

• **Preis** Aber angesichts der Leistungs- und Verbrauchsdaten (Normverbrauch: 12 Liter) kumulieren sich bei uns derzeit stolze 29 % NoVA. Das macht dann im vorliegenden Fall mit ein paar Extras unter dem Strich einen theoretischen Kaufpreis von 127.513 €. Und das, wo es den Defender 90 mit dem 200-PS-Dieselmotor doch auch schon um rund die Hälfte geben würde, liegt dessen Einstiegspreis doch bei 59.426 €.

Wer übrigens auf die versprochene Version des Defenders mit Plug-in-Antrieb wartet, der sollte sich gleich mit dem 110er anfreunden. Für den Defender 90 wird es diese Option aus Platzgründen nämlich nicht geben.

Will um seiner selbst willen genommen werden

Was der Jeep Renegade als Plug-in-Hybrid kann und für wen er Sinn macht

K Blitztest Nr. 4.588

Jeep Renegade 4xe. Um das gleich vorweg zu klären: staatliche Förderung gibt's bei uns für den kleinen Jeep mit dem Stecker keine.

Dafür ist nämlich die elektrische Normreichweite von 42 km zu gering. Damit der Staat Steuergeld zum Kaufpreis zuschießt, müssen es zumindest 50 km sein. Der Renegade 4xe will also um seiner selbst willen genommen werden. Und nicht, weil man damit eine staatliche Förderung kassiert.

- Aber wer immer brav das Ladekabel ausrollt, wenn sein Renegade in der Nähe einer Steckdose rastet, der kann ihn trotzdem sinnvoll verwenden. In der Kurzstrecken-Praxis sind durchaus mehr als 30 km rein elektrisch drinnen.

Natürlich gibt Jeep der Kundschaft auch die Möglichkeit in die Hand, die Batterie

im Fahren über den Benzinmotor aufzuladen. Das macht aber ökologisch gar keinen und praktisch nur dann Sinn, wenn man die letzten Kilometer auf 4WD Lock, arbeiten beide Motoren permanent (wobei der Benzinmotor zusätzlich die Batterie laden muss, um den E-Motor mit Saft zu versor-

ren. In dem Fall wird im Hybrid-Modus eben nicht der Großteil des Stroms in der Hochvoltbatterie verbraten, um den Benzinmotor durch den E-Motor zu entlasten.

Allrad

Als echter Jeep hat der Renegade 4xe natürlich einen Allradantrieb zu bieten – wenn auch nur via der Krücke des die Hinterachse antreibenden E-Motors. Es gibt keinen starren Durchtrieb, wie bei den Modellen mit reinem Verbrennungsmotor. Im Normal-

fall ist der Renegade somit als Fronttriebler unterwegs. Fährt man rein elektrisch, mutiert er zum Hecktriebler. Stellt man das Fahrprogramm auf 4WD Lock, arbeiten beide Motoren permanent (wobei der Benzinmotor zusätzlich die Batterie laden muss, um den E-Motor mit Saft zu versor-

Die Daten

Antrieb Plug-in-Hybrid aus 1,3-l-Vierzylinder-Benziner (180 PS / 132 kW) und E-Motor (60 PS / 45 kW). Batterie-Kapazität 11,4 kWh

Fahrleistungen 0–100 km/h in 7,1 Sek, Spitze 199 km/h. Normverbrauch 2,1–2,3 l/100 km, 50–52 g/km CO₂. Elektr. Reichweite: 41–43 km.

Kosten Renegade 4xe S: 44.990 €. 4xe Trailhawk: 44.890 €

gen, bevor der Vorrat in der Batterie aufgebraucht ist).

In der praktischen Anwendung funktioniert das problemlos. Die Wirkung des Allradantriebs ist abseits befestigter Straßen oder im tiefen Schnee ausreichend, um den Teilzeit-Stromer zu einen echten Jeep zu machen.

Weniger erfreulich ist hingegen ein anderer Aspekt, den die Implementierung des Plug-in-Hybrid-Antriebes in die bestehende Struktur bedingt. Der Benzintank ist mit 40 Liter Inhalt zu klein geraten für längere Strecken. Im Schnitt erhält man für einmal volltanken rund 340 km Gesamtreichweite – die jedoch bei häufiger Nutzung des Spaß-Potenzials der gebotenen 240 PS Systemleistung (davon 180 PS aus dem 1,3-Liter-Vierzylinder permanent verfügbar) in der Praxis auch deutlich geringer ausfallen kann.



E-Motor trifft Benzinmotor: der Jeep Renegade als Plug-in-Hybrid

Ob als Renegade S (oben) oder Trailhawk (Innenraum rechts): Der 4xe zeigt sich als echter Jeep



So ist der Jeep Renegade 4xe vor allem für Menschen empfehlenswert, die ihn hauptsächlich in der Kurzstrecken-Praxis einsetzen und ausreichend Beharrungsvermögen im Umgang mit dem

Ladekabel an den Tag legen können.

Wessen Fahrprofil öfter längere Strecken aufweist, der sollte vorläufig bei den Versionen mit Benzin- bzw. Dieselmotor bleiben.