

auto motor und sport



Pickup im Test Ford F-150 Raptor



BMW i5



Nio ET7



Lucid Air

Deutschland • China • USA

Business-Limousinen

Vergleichstest BMW i5 gegen Lucid Air und Nio ET7



Praktische Bestseller
VW T-Cross gegen Peugeot 2008



Traumhafter Sportwagen
Aston Martin DB12



Gehobene Klasse
BMW X2 gegen Volvo XC40

Gebrauchtwagen
Mercedes GLC

Sicherheit
Halten unsere Brücken?

Formel 1
GP Niederlande

Neuheiten Schon gefahren



VW ID.7 GTX

VW Golf GTI

Hyundai Tucson

Porsche 911 Turbo

Renault Symbioz

AUDI-R8-SPEZIAL Abschiedstour einer Sport-Ikone



#mehr
Achtung

Eine Verkehrssicherheits-Initiative
von bmdv.bund.de, dvr.de
und Partnern: mehrachtung.de

Man kann anderen ruhig den Finger zeigen. Wenn's der richtige ist.

Bringen wir **#mehrAchtung** auf die Straße.

Für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr:
Die Initiative #mehrAchtung will zusammen mit einer großen Partner-Allianz
für mehr Aufmerksamkeit und gegenseitigen Respekt sorgen – und so das
Verkehrsklima verbessern sowie die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.



Autos aus China und den USA sind Außenseiter. Bleibt das so?

Wie sehr Autos die jeweils herrschende Mentalität in ihren Herkunftsländern ausdrücken, wundert Chefredakteur Michael Pfeiffer. Dem einen hilft das, dem anderen nicht.

Kann ein chinesischer Mittelklassewagen einen Fünfer-BMW schlagen? Oder kann ein hier noch unbekannter US-Hersteller namens Lucid mit dem beliebten Münchner mithalten? Noch vor zehn Jahren hätte man über diese Frage herzlich gelacht. Heute aber mischt die E-Mobilität die Karten neu. Große Motorenbaukunst ist nicht mehr gefragt, fein abgestimmte Getriebe braucht man erst gar nicht. Was also nun hebt einen BMW noch von einem Nio oder einem Lucid ab?

Alles, was man messen, testen und beurteilen kann, steht ab Seite 22 in unserem Vergleichstest. Ganz erstaunlich wirkt auf mich dabei, wie sehr sich die jeweilige Mentalität des Herstellungslandes in den Autos widerspiegelt. Typisch amerikanisch der Lucid: Wenn die was anpacken, dann konsequent. Der schön gezeichnete Sedan ist voll und ganz auf E-Antrieb ausgelegt. Toller Antriebskomfort, zwei Kofferräume, großzügiger Innenraum, es fehlt fast nichts. Ganz anders der Nio: Mit seinem Batterie-Wechselsystem zeigen die Chinesen, dass sie einfach mal was riskieren. Die Wechselstationen werden mit gigantischem Aufwand aufgebaut. Es fehlt nicht an unterneh-

merischem Mut, wohl aber an Verständnis für den Markt. Hier gilt es eben nicht unbedingt, schnellstmöglich quer durch Europa kreuzen zu können, eher zählt hohe Ladegeschwindigkeit. Und soll letztendlich der Kunde noch eine weitere Batterie mitfinanzieren?

Der BMW schließlich ist ein Kompromiss, ganz der unausgegorenen politischen Lage hierzulande entsprechend. Die Fünfer-Baureihe kann Strom, sie kann Hybrid, und sie kann sogar Diesel und Benziner. Alles gut und passend für unsere Straßen, das Gebot der Stunde. Aber so gar nicht mutig. Dabei preschte die Marke einst mit dem i3 gewaltig vor.

Wagen wir einen Blick in die Zukunft: Was wird in fünf Jahren aus unseren Testkandidaten geworden sein? Ich wage mal zu prognostizieren, dass Nio nur wenig Fuß fassen wird. Die Wechselstationen waren eine spannende Idee, aber vielleicht ist der technische und auch der bürokratische Aufwand für sie zu hoch. Und Lucid? Wird eine viel beachtete Alternative werden, aber eher in kleinen Dosen auf die Straßen kommen. Ihnen fehlt noch die Markenkraft eines Tesla, doch der von uns getestete Wagen ist schon ein Statement und überraschend gut gemacht.

Und der BMW Fünfer? Wird ordentlich laufen, weil die Marke lange eingeführt ist und auf einen wohlgepflegten Kundenstamm zurückgreifen kann. Als Hybrid wird er sich am besten verkaufen, weil das der beste Kompromiss für dieses Kompromissauto ist. So wie unsere Mentalität in diesen bewegten Zeiten. Schlimm? Nein, warum auch. Außerdem wird BMW in nicht allzu ferner Zukunft mit der „Neuen Klasse“ wieder mutig elektrisch voranschreiten. Dann werden wir ja sehen.

Was ist Ihre Meinung? Schreiben Sie mir: mpfeiffer@motorpresse.de

BMW Fünfer, Lucid Air und Nio ET7: Wer wird in fünf Jahren am erfolgreichsten sein?



DREI AUS UNSEREM TEAM



Florian Schantl nahm als Reporter an der Oldtimer-Rallye Sachsen Classic teil (S. 68)



Jens Dralle befuhr mit dem Porsche Cayenne GTS einige Abschnitte der Targa Florio (S. 136)



Heinrich Lingner lernte im Audi-Windkanal das Stromlinien-Design des Auto Union Typ 52 kennen (S. 84)



44

Zwei für alle Fälle

Im ersten Vergleich fordert der neue BMW X2 den Volvo XC40 heraus. Welcher der mildhybridisierten SUV überzeugt im Test?

TESTS & FAHRBERICHTE

VW ID.7 GTX Erste Ausfahrt mit dem dezent dynamisierten Elektro-Topmodell der Wolfsburger mit Allradantrieb, Progressivlenkung und 340 PS **12**

Porsche 911 Turbo „50 Jahre“ Zum runden Turbo-Jubiläum bringt Porsche ein limitiertes Sondermodell. Fahrbericht **14**

VW Golf GTI Der umfassend überarbeitete Kompaktsportler hat nicht nur im Hinblick auf Bedienung und Leistung spürbar zugelegt, sondern auch fahrdynamisch **16**

Hyundai Tucson Erster Kontakt mit dem PHEV-Topmodell der frisch überarbeiteten Kompakt-SUV-Baureihe **18**

Renault Symbioz Die Lücke zwischen Captur und Austral füllt Renault mit dem Symbioz. Erste Fahrt mit dem Vollhybrid **20**

BMW i5 xDrive40, Lucid Air Pure, Nio ET7 100 kWh Im Vergleichstest der großen Elektro-Limousinen tritt der BMW i5 erstmals mit Allradantrieb gegen die leistungsstärkeren Herausforderer aus den USA und China an **22**

Aston Martin DB12 Der britische Gran Turismo im Test **34**

BMW X2 sDrive20i, Volvo XC40 B4 In der Länge hat der neue BMW X2 deutlich zugelegt. Kann er den Volvo XC40 auch mit seinen Alltagstalenten übertreffen? Vergleichstest **44**

Ford F-150 Raptor Jetzt kommt der US-Fullsize-Pickup offiziell nach Deutschland. Was er kann, offenbart der Test **52**

Peugeot 2008 Hybrid 136, VW T-Cross 1.0 TSI Zwei frisch überarbeitete Crossover treten zum Vergleich an. Kann der extravagante Franzose den sachlichen VW ausstechen? **60**

REPORT

Sachsen Classic Rückblick auf die Oldtimer-Rallye, deren buntes Starterfeld 40 Hersteller umfasste **68**

Marode Bauwerke Wie sicher sind unsere Brücken? **104**

Luxembourg Classic Ausblick auf die vierte Oldie-Rallye, die Mitte September durch unser Nachbarland rollt **114**

Passion-Drive Exklusive Leseraktion mit RUF und MAC **120**



68

Sehen und gesehen werden

Bei der Sachsen Classic ergaben sich auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Blickfänge für Teilnehmer und Zuschauer

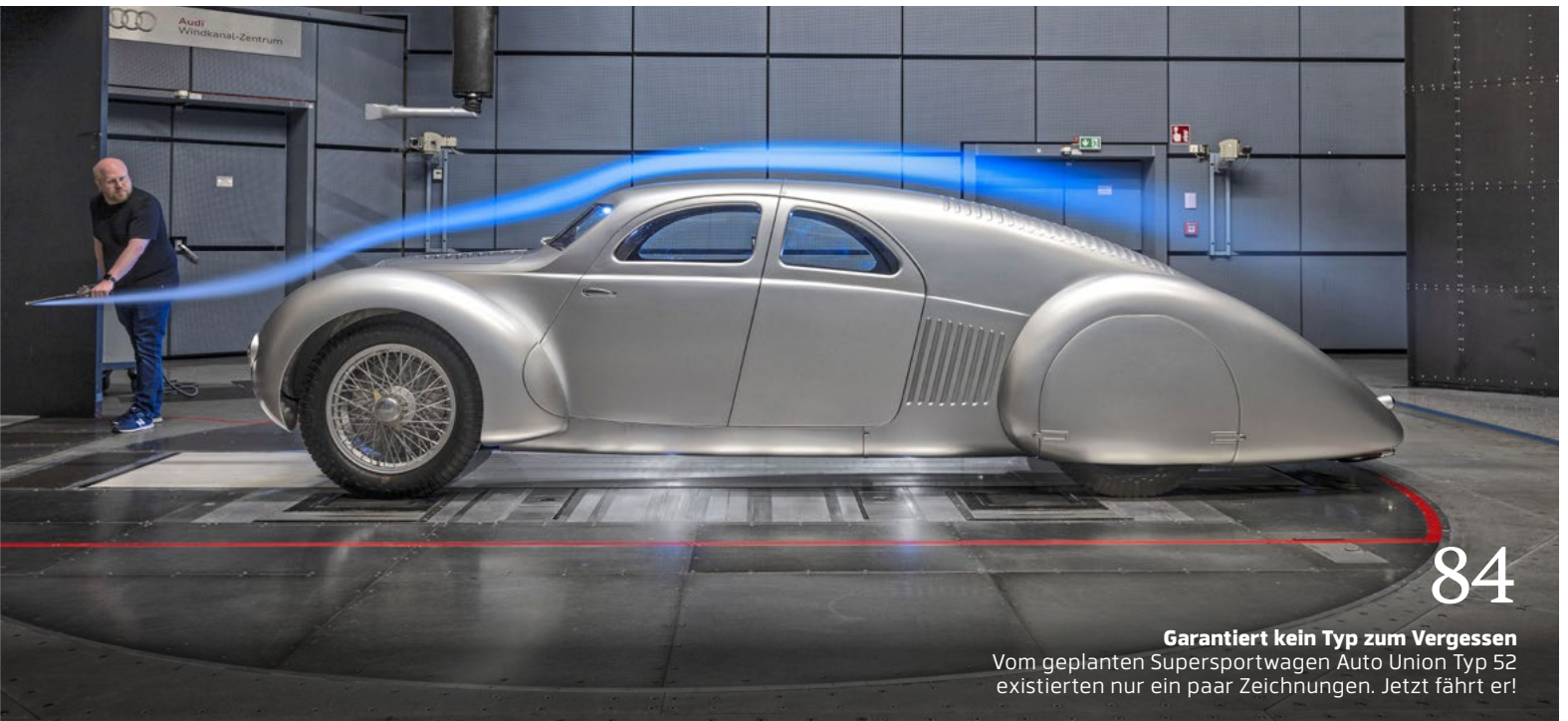


104

Bruchstücke im Straßennetz

Wir beleuchten, wie kritisch die Lage der in die Jahre gekommenen Brückenbauwerke bei uns in Deutschland wirklich ist

Foto: Autobahn Westfalen



84

Garantiert kein Typ zum Vergessen
 Vom geplanten Supersportwagen Auto Union Typ 52 existierten nur ein paar Zeichnungen. Jetzt fährt er!

SPEZIAL AUDI R8

- Auto Union Typ 52** Der geplante Supersportler der 30er-Jahre wurde erst jetzt gebaut. Begegnung im Audi-Windkanal **84**
- Impression** Wir nehmen Abschied vom Audi R8 GT..... **90**
- Tracktest** Schaeffler-Audi R8 LMS GT2 mit Steer-by-Wire-System.. **98**

AUTO MOTOR UND SPORT KONGRESS

- Interview** Meike Jipp, DLR-Bereichsvorstand Energie und Verkehr, über Zukunftsthemen im Mobilitätssektor..... **108**
- KI in der Mobilität** Ein Schwerpunkt auf dem Kongress **112**

GEBRAUCHTWAGEN

- Mercedes GLC** Wie solide ist der Bestseller im Alter? **122**

IMPRESSION

- Porsche Cayenne GTS** Auf der Strecke der Targa Florio..... **136**

SPORT

- Formel 1** Das Volksfest in Zandvoort: So schlug sich Red Bull nach der Sommerpause gegen die erstarkte Konkurrenz von Mercedes und McLaren beim Großen Preis der Niederlande ... **128**

RUBRIKEN

- Editorial **3**
- Intro **6**
- Automarkt **73**
- Veranstaltungen: Allrad-Touren Pommern und Brandenburg... **80**
- Leserbriefe **82**
- Impressum..... **83**
- Dauertest-Notizen: Skoda Karoq, Polestar 2, Tesla Model Y **42**
- Vorschau **144**
- Rückblick..... **146**



122

Bestseller im Gebrauchtwagen-Check
 Die erste Generation des Mercedes GLC war ein Volltreffer. Wir zeigen, wie es um die Langzeitqualitäten des SUV bestellt ist

AUTOS IM HEFT

- 34 **Aston Martin DB12**
- 90 **Audi R8 GT**
- 84 **Auto Union Typ 52**
- 22 **BMW i5**
- 44 **BMW X2**
- 52 **Ford F-150 Raptor**
- 18 **Hyundai Tucson**
- 22 **Lucid Air Pure**
- 122 **Mercedes GLC**
- 22 **Nio ET7 100 kWh**
- 60 **Peugeot 2008 Hybrid**
- 43 **Polestar 2**
- 136 **Porsche Cayenne GTS**
- ▶ 14 **Porsche 911 Turbo „50 Jahre“**
- 20 **Renault Symbioz**
- 98 **Schaeffler-Audi R8 LMS GT2**
- 42 **Skoda Karoq**
- 42 **Tesla Model Y**
- 44 **Volvo XC40**
- ▶ 16 **VW Golf GTI**
- 12 **VW ID.7 GTX**
- 60 **VW T-Cross 1.0 TSI**



Maybach SL Speedster

Der Stern steht auf der Haube, aber das Maybach-M dominiert: Der exklusive Mercedes-Maybach SL 680 hat nur zwei Sitze und ist ganz auf Komfort getrimmt. Selbst der V8-Motor hält sich vornehm zurück.



Chromzierrat satt, Maybach-Logos und Maybach-Schriftzüge am und im Auto, zweifarbige Lackierung, kristallweißes Exklusiv-Nappaleder im Innenraum, digitale Instrumente im Look der 1920er-Jahre: Der Mercedes-Maybach SL 680, vorgestellt bei der Monterey Car Week in Kalifornien, wendet sich an eine exklusive Kundschaft. Mehr Luxus unterm Stern geht kaum, ein Hauch von Nostalgie rundet den Charakter des Autos ab.

Anders als beim Standard-SL gibt es hier keine Notsitze, weshalb Mercedes das neue Modell als Speedster bezeichnet. Der Begriff steht keineswegs für harte Sportlichkeit, im Gegenteil: Der Vierliter-Biturbo-V8 im Mercedes-Maybach ruht auf weicheren Lagern, klingt zurückhaltend und begnügt sich mit 585 PS und 800 Nm – noch immer genug für einen Nullhundert-Sprint in 4,1 Sekunden und 260 km/h Vmax. Eine sanft schaltende Neungangauto-

Eleganz im Stil des Hauses: fließende Linien, weißes Nappaleder, Instrumente wie Chronometer

matik schickt die Kräfte auf den Allradantrieb 4Matic+. Das Fahrwerk ist trotz der 21-Zoll-Räder betont komfortabel abgestimmt, die Hinterachslenkung erleichtert das Rangieren.

Die Markteinführung ist für Frühjahr 2025 geplant, die Preise sind noch unbekannt. 2028 soll ein rein elektrischer Maybach-Van für den chinesischen Markt folgen. S-Klasse, EQS SUV und GLS sind in Maybach-Ausführung schon auf dem Markt. *th/ko*

Warten aufs Klima-Geld

Bis zur Auszahlung von THG-Prämien an Elektroauto-Eigentümer dauert es ein halbes Jahr. Ein Grund dafür sind laut Umweltbundesamt Fehler von Dienstleistern.

Das Umweltbundesamt (UBA) nennt einen wichtigen Grund für die aktuell lange Wartezeit auf die Treibhausgasminderungs- oder auch THG-Prämie: Einige Dienstleister würden in Anträgen falsche Daten angeben – etwa den Erstzulassungstag anstelle des Zulassungsdatums auf den aktuellen Halter. Oder es würden Autos gemeldet, die gar nicht THG-fähig sind. „Dies führt – ebenso wie die wachsende Zahl von berechtigten Elektrofahrzeugen – zu einer erheblichen Steigerung unseres Prüfaufwandes“, sagt ein UBA-Sprecher. Die dadurch ausgelösten „diversen Veränderungen im Prüfprozess“ würden Zeit kosten.

Der übliche Ablauf: Dienstleister (Firmen, Vereinigungen) bündeln die Einzelanträge von E-Auto-Fahrern, beantragen beim UBA Zertifikate und verkaufen diese an Firmen, die Treibhausgase ausstoßen. Das eingenommene Geld, die THG-Prämie, reichen sie an die E-Auto-Fahrer weiter. Die Höhe kann je nach Auto bei einigen Hundert Euro liegen.

Das UBA nennt weitere Gründe für die langen Bearbeitungszeiten: Es könne dauern, bis ein THG-Dienstleister die Einzelanträge gebündelt und bei der Behörde eingereicht habe. Zeit in Anspruch nehmen auch „die Vermarktung der bescheinigten

Strommengen durch die Dienstleistungsunternehmen an die Quotenverpflichteten“, also die Treibhausgas-Verursacher.

Wegen der laut UBA „enormen Steigerung der berechtigten Fahrzeughalter“ habe die Behörde damit begonnen, das Antrags- und Prüfverfahren vollständig zu digitalisieren. Bis Jahresende wolle man „zwei weitere Stellen neu besetzen“. *cma*



920 PS: Lamborghini Temerario

Der neue Sportwagen übernimmt die Hybrid-Technologie seines großen Bruders Revuelto, drei Elektromotoren unterstützen den Verbrenner. 0–100 km/h in 2,7 Sekunden, Spitze um 340 km/h.

Lamborghini steht immer stärker unter Strom: Nach dem Supersportwagen Revuelto und dem Sport-SUV Urus ist der Temerario das dritte elektrifizierte Modell der Marke. Sein Hybrid-Triebstrang ist vom Revuelto abgeleitet, die Systemleistung beträgt 920 PS (Heft 17/24). Er kombiniert einen doppelt aufgeladenen, hoch drehenden Vierliter-V8 mit drei Hightech-E-Maschinen, die nach dem Axialflussprinzip arbeiten. Zwei von ihnen liegen an der Vorderachse; sie machen den Temerario bei Bedarf kurzzeitig zum Allradler. Die kleine Batterie (3,8 kWh) lässt sich auch extern laden.

Ein Doppelkupplungsgetriebe leitet die Kräfte des Verbrenners und der dritten, hinter ihm liegenden E-Maschine auf die Hinterräder. Der Temerario schießt sich in 2,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und wird über 340 km/h schnell. Die Räder haben 20 beziehungsweise 21 Zoll Durchmesser (vorn/hinten), hinter ihnen sitzen serienmäßig Brems Scheiben aus Kohlefaser-Keramik.

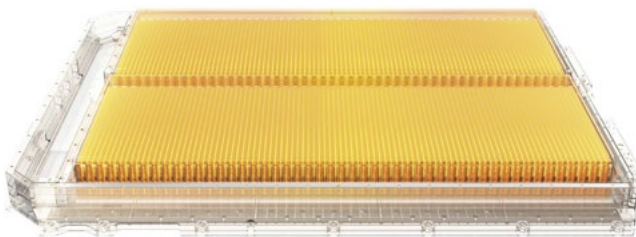
Als Rückgrat des „kleinen“ Lambo dient wie beim Vorgänger Huracán ein Gerüst („Spaceframe“) aus Aluminium. Das Design variiert die scharfe, geduckte Linienführung der Marken-DNA, auch das Sechseck als grafisches Leitmotiv bleibt erhalten. Die Aerodynamik ist strikt auf Abtrieb

ausgelegt – er soll doppelt so hoch sein wie beim Huracán.

Auch im Cockpit lehnt sich der Temerario eng an den Revuelto an. Sein Lenkrad ist großzügig mit Reglern und Tasten bestückt, einschließlich eines roten Drehrads für die Fahrmodi. Anzeige und Bedienung laufen über drei Displays oder Spracheingabe. Marktstart und Preise sind noch nicht bekannt. *ub/ko*



Eine Skulptur wie von einem Sturm geformt: Der Temerario, der „kleine“ Lambo, ist messerscharf designt



„Golden Battery“ aus China

Wunderbatterien mit extremen Lade- und Reichweitenangaben hat es schon oft gegeben – auf dem Papier und in schicken Marketing-Shows. Jetzt kündigt Zeekr, eine der Elektroauto-Marken des Geely-Konzerns, die zweite Generation seiner „Golden Battery“ an. Im Gegensatz zur Konkurrenz nutzt sie die preiswerte LFP-Chemie (Lithium-Eisenphosphat) in einer 800-Volt-Architektur. Zeekr verspricht eine maximale Ladeleistung von 500 kW; ein 75-kWh-Akku soll in nur 10 bis 15 Minuten voll geladen sein. Der Zeekr 007, eine große Limousine, bekommt jetzt als erstes Modell den Wunderakku – Reichweite: 870 km nach chinesischer Norm. Ob auch die Geely-Marken Volvo, Polestar und Lotus von der neuen „Golden Battery“ profitieren, ist noch offen. *ko*

Neuer Mazda 6 als E-Auto

Die Bezeichnung dürfte „6e“ heißen, „Mazda“ steht drauf, und chinesische Technik ist drin: Noch im Herbst startet die Mittelklasse-Limousine nach Europa, als Nachfolger des Mazda 6. Nach dem MX-30 ist sie das zweite rein elektrische Modell der Marke.

Das Exterieur des 4,92 Meter langen Mazda 6e präsentiert

eine neue, ruhige Designlinie mit flachen, schlitzzartigen Scheinwerfern und strömungsgünstigem Grundkörper. In puncto Technik bedienen sich die Japaner bei ihrem Kooperationspartner Changan Automobile. Dessen Schwestermodell ist mit zwei Batterien (58/80 kWh Kapazität) zu haben, die E-Maschine leistet 163 kW. *ms/ko*



E-Auto-Bestand in Deutschland

Am 1. Januar 2024 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland knapp über 49 Millionen Pkw zugelassen, darunter 1,4 Millionen mit Elektro- und etwas über 920 000 mit Plug-in-Hybrid-Antrieb. Das sind die Marken mit den höchsten Beständen.



VW

Mit Abstand Nummer eins, aber der Anteil am VW-Gesamtbestand beträgt nur magere 2,3 Prozent



Tesla

Größere Stückzahlen erst ab 2019 mit Model 3. Heute höherer Gesamtbestand als Alfa Romeo (101 460)



Mercedes

Kombiniert Plug-in-Hybride als Erster mit CCS-Anschluss und als Einziger mit Dieselmotoren



Mitsubishi

Vorreiter mit dem Outlander PHEV (2014 bis 2022). Eclipse Cross seit 2021 nur noch als Plug-in

Top 10 Elektroautos

Hersteller	BEV	gesamt	BEV (%)
1 VW	236 997	10 243 121	2,3
2 Tesla	164 267	164 267	100,0
3 Renault	120 050	1 669 044	7,2
4 Hyundai	92 197	1 508 190	6,1
5 BMW	85 211	3 428 519	2,5
6 Smart	79 718	494 185	16,1
7 Opel	71 016	3 999 139	1,8
8 Audi	66 290	3 302 138	2,0
9 Mercedes	63 267	4 703 089	1,3
10 Fiat	55 737	1 298 485	4,3
GESAMT	1 408 681	49 098 685	2,87



Renault

Profitiert von seiner Rolle als europäischer Elektro-Pionier mit dem Kleinwagen Zoe (2012–2024)



Smart

Erst seit 2020 reine Elektromarke, dafür recht hoher BEV-Anteil bei eher geringem Gesamtbestand

Top 10 Plug-in-Hybrid-Antriebe

Hersteller	PHEV	gesamt	PHEV (%)
1 Mercedes	179 928	4 703 089	3,8
2 BMW	121 145	3 428 519	3,5
3 Audi	89 518	3 302 138	2,7
4 VW	82 348	10 243 121	0,8
5 Seat/Cupra	59 538	1 521 103	3,9
6 Ford	58 712	3 402 500	1,7
7 Volvo	47 720	534 576	8,9
8 Kia	42 186	850 549	5,0
9 Mitsubishi	41 384	528 906	7,8
10 Skoda	32 838	2 646 143	1,2
GESAMT	921 886	49 098 685	1,88



Seat/Cupra

Knapp die Hälfte des PHEV-Bestands stammt aus 2022, vorwiegend vom Cupra Formentor



Volvo

Von allen Marken innerhalb der Top Ten mit dem höchsten Plug-in-Anteil am jeweiligen Bestand

Cannabis-Legalisierung

„Freischuss für Cannabis-Auffällige“

Seit Ende August droht ab 3,5 Nanogramm THC am Steuer ein Bußgeld. Zur MPU kommt es nun aber erst im Wiederholungsfall.

Autofahrer müssen nicht mehr direkt zur Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU), wenn sie erstmalig mit – teilweise hohen Dosen – THC (Cannabis) im Blut erwischt werden. Neuerdings verlangt der Gesetzgeber hierfür mindestens zwei Drogenfahrten. Ist das für Sie nachvollziehbar?

Horst Ziegler: Das ist wirklich grotesk. Bei einer einmaligen Cannabis-Fahrt spielt es kaum eine Rolle mehr, wie hoch der THC-Gehalt oder der THC-COOH-Gehalt ist. Mit dem COOH-Wert kann man ganz gut feststellen, ob es sich um einen gewohnheitsmäßigen Konsum handelt. Auch die Kombination Alkohol und THC führt bei geringeren Alkoholwerten in der Regel nicht mehr zur MPU. Es zählt nur die wiederholte Auffälligkeit. Auch ist interessant, dass in Europa klar festgelegt ist, dass ein Dauerkonsum von Cannabis fahreignungsausschließend ist. Davon will die Regierung nichts wissen. Gegenüber Alkohol-Erstauffälligen mit mehr als 1,6 Promille gibt es nun eine Besserstellung der Cannabis-

auffälligen, die einen Freischuss mehr haben.

Was könnte die Motivation gewesen sein, das Gesetz zu ändern?

Diese Entscheidung mit der Teil-Legalisierung und dem Grenzwert ist eine rein politische. Fachliche Argumente und Problemstellungen wurden bewusst ignoriert. Die Cannabisclubs sollen die Versorgung sicherstellen, und die Mitglieder der Clubs sollen keine Angst davor haben, zur MPU zu müssen, wenn sie gleich als Dauerkonsumenten erfasst werden.

Wie gefährlich ist es, abzuwarten, bis Cannabis-Konsumenten ein zweites Mal aufgefallen sind?

Bei Dauerkonsum können fahrsicherheitsrelevante Kognitionsdefizite mit Beeinträchtigungen der Gedächtnisleistungen und von Aufmerksamkeitsprozessen beobachtet werden. Wir wissen, dass häufiger oder regelmäßiger Cannabiskonsum die Wahrscheinlichkeit für riskante Fahrmanöver erhöht. Die Anhe-



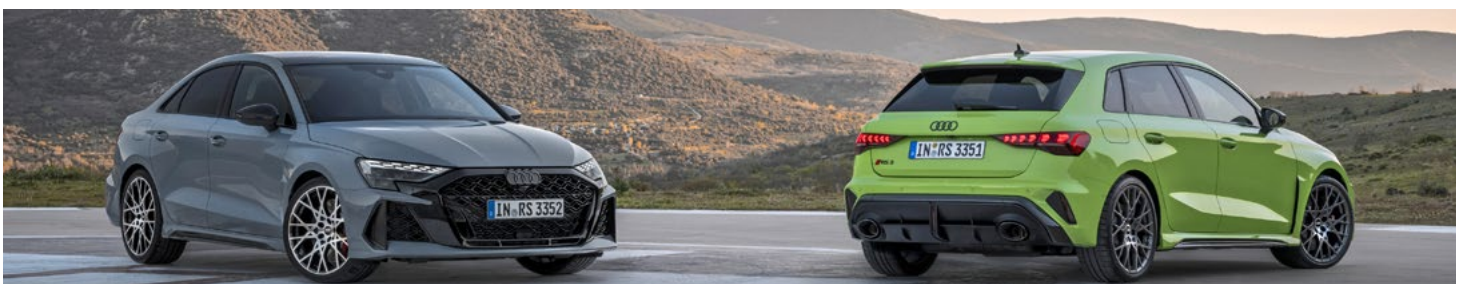
Diplom-Psychologe Horst Ziegler leitet die 15 Begutachtungsstellen für Fahreignung des TÜV Hessen

bung des THC-Grenzwerts wird als politisches Signal missverstanden, dass Cannabis im Verkehr doch nicht so gefährlich sei, und zudem wird eine Umkehr der Priorisierung von Rechtsgütern vollzogen: Das individuelle Mobilitätsbedürfnis einer eher kleinen Cannabis-affinen Bevölkerungsgruppe wird vor den Allgemeinschutz aller Verkehrsteilnehmer gestellt.

Was würden Sie vorschlagen?

Nur in besonders gelagerten Einzelfällen kann schon nach der ersten Tatauffälligkeit eine Überprüfung der Fahreignung angeordnet werden. Diese Ausnahme könnte wieder zur Regel werden. Auch verpflichtende Nachschulungen nach der ersten Tatbeteiligung unter Cannabis im Verkehr wären sehr sinnvoll.

Das Interview führte Claudius Maintz



Audi RS 3: Ein Facelift schärft das Handling

Noch mehr Sound, noch schärferes Handling: Audi wertet den RS 3 auf. Hinter der überarbeiteten Frontpartie steckt weiterhin der Fünfzylinder-Turbo mit unverändert 400 PS und 500 Nm, dessen kehliges Röhren jetzt aber noch markanter klingen soll. Die neuen, speziell auf den RS 3 ausgelegten

Serienreifen und das präzisere Zusammenspiel der geregelten Fahrwerksysteme sollen die Querdynamik steigern – Renn- und Testfahrer Frank Stippler hat bereits den Rundenrekord für kompakte Serienautos auf der Nürburgring-Nordschleife auf 7:33.123 min verbessert. Auf Wunsch nehmen

der Fahrer und der Beifahrer auf Schalensitzen Platz, das Lenkrad ist oben und unten abgeflacht, und bei den digitalen Displays gibt es neue Screens. Der überarbeitete RS 3 rollt im Oktober zu den Händlern – zu Preisen von 66 000 Euro (Sportback) und 68 000 Euro (Limousine). *pwol/ko*



BMW M5 Touring

BMW bietet die Power-Topversion der Fünfer-Reihe jetzt auch als Kombi an – zum dritten Mal in der Geschichte des M5 nach 1992 und 2007. Das Technikpaket kommt direkt aus der Limousine: V8-Biturbo mit 4,4 Litern Hubraum, E-Maschine in der Achtgangautomatik, extern ladbarer Akku mit 18,6 kWh Kapazität, Allradantrieb und

Hinterachslenkung; Keramikbremsen gibt's als Extra. Die 727 PS Systemleistung und die 1000 Nm Drehmoment haben mit den reichlich 2,5 Tonnen Leergewicht wenig Mühe: Der 5,10 Meter lange Kombi beschleunigt in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, optional rennt er 305 km/h Spitze. Rein elektrisch schafft er im WLTP 67 km Strecke.

Was noch für den M5 Touring spricht: bis zu 1630 Liter Gepäckraum. Was den Kauf nicht erleichtert: 146 000 Euro Grundpreis. Dafür gibt's ein Head-up-Display, Leder Merino und ein Surroundsystem von Bowers & Wilkins. Die Bedienung läuft ausschließlich über Touch und Sprache. Der Konfigurator wird im November geöffnet. ko

Rennauto für 50 Millionen Euro

45 bis 65 Millionen Euro soll ein W 196 Stromlinie bringen, den das Auktionshaus RM Sotheby's Ende des Jahres im Mercedes-Museum in Stuttgart versteigert. Er gehört seit 1965 zum Bestand des Indianapolis Motor Speedway Museum, das sich jetzt von einigen seiner wertvollen Exponate trennt.

Der W 196 mit seinem 2,5-Liter-Reihenachtzylinder war der dominierende Grand-Prix-Rennwagen seiner Zeit. Das Auto mit Chassisnummer 9, das bald in die Auktion

geht, begann sein Leben Ende 1954 mit frei stehenden Rädern und erhielt später eine Stromlinienkarosserie. Obwohl die Top-Piloten Juan Manuel Fangio und Stirling Moss am Steuer saßen, blieb es ohne Rennsieg.

Den Rekorderlös eines im Jahr 2022 ebenfalls von RM Sotheby's versteigerten 300 SLR Uhlenhaut Coupés (135 Mio. Euro) wird der W 196 wohl nicht erreichen. Denn vom Coupé gibt es nur zwei Exemplare, eins davon steht im Museum. ao/ko



Foto: Bill Pack | V12enterprises.com 2024 Courtesy of RM Sotheby's



SAILUN Speed Challenge

auto motor und sport und der Reifenhersteller SAILUN starten im September und Oktober 2024 die „SAILUN Speed Challenge“. Die Teilnehmer können bei fünf ausgewählten SAILUN-Partnerhändlern ihr Fahrkönnen in einem Hightech-Rennsimulator testen und sich von den Experten vor Ort die Reifen von SAILUN zeigen und erklären lassen. Der Tagessieger erhält einen Satz SAILUN-Reifen, der Gesamtsieger darf im nächsten Jahr ein Rundstreckentraining auf dem Hockenheimring absolvieren.

Weitere Informationen und genaue Termine finden sich auf den Social-Media-Kanälen von auto motor und sport und unter www.auto-motor-und-sport.de/sailun24



Hightech-Simulator bei Sailun: der „Upracer“

Tops ...

Porsche feiert 50 Jahre 911 Turbo
Kein Turbo-Loch



Gerüchte um Vettel-Comeback bei Audis Formel-1-Team
Da horchen wir genau hin

Philips und Osram geben weitere Klassiker für LED-Einsatz frei
Denen geht ein Licht auf

MST Cars legt legendäre Ford-Escort-Modelle neu auf
Escort-Service

„Hackenporsche“ nach Leserprotest wieder im Duden
Hast du Worte!



Bonn schafft eigene Parkplätze für Handwerker und Lieferdienste
Park and Freud

Lego stellt sechs neue Mario Karts für Nintendo vor
Wir staunen Bauklötzchen

Münchner Verkehrsgesellschaft setzt wegen Personalmangel Studierende als Fahrer ein
Dienen-Ersatz-Verkehr

Grüne wollen jede freie Fläche neben Autobahnen für Fotovoltaik-Anlagen nutzen
Da wird alles abgegrast

Dortmund sperrt Elterntaxis vor einigen Schulen aus
Läuft!

Stark verkratzter Bugatti-Typ-59-Rennwagen gewinnt Concours d'Elegance in Pebble Beach
Nicht alles glänzt für Gold

Cannabis-Grenzwerte im Straßenverkehr festgelegt
Nüchtern betrachtet

... Flops

ID. Buzz mit Absatzschwierigkeiten, VW senkt Preise
Auweh-Bus



Tschetschenischer Machthaber Kadyrow prahlt mit Tesla Cybertruck
Musk das sein?

Recaro Automotive meldet Insolvenz an
Im Schleudersitz

Bald keine Autos mehr bei Händlern wegen Transformationsprozess von Jaguar
Die haben Ja gar keine Autos

Führerschein wird immer teurer
Kein schöner Schein

Bereits zehn Mal in diesem Jahr: Lkw-Fahrer missachten Höhenangabe und krachen gegen Eisenbahnbrücke in Kiel
Die wollten hoch hinaus



200 000-Euro-Bentley in London auf Felge statt Reifen unterwegs
Da hat's gefunkt

17-Jähriger in Österreich mit 198 km/h geblitzt, Auto beschlagnahmt und versteigert
Teures Passfoto

33-Jähriger springt wegen eines dringenden Bedürfnisses aus fahrendem Auto
Da gab's kein Halten mehr

BMW muss in USA über 700 000 Autos wegen Kurzschlussgefahr zurückrufen
Keine Freude am Fahren

Kein Elektro-SUV von Ford wegen schwacher Nachfrage
Den Stecker gezogen

WAS UNS BEWEGT



Jörn Thomas

Hey, ein Peugeot 205 T16 Gruppe B auf einer WP in den Seelalpen! Nö. Dieses maßstabsgerechte Diorama empfängt die Gäste des Fuji Speedway Hotel an der gleichnamigen Rennstrecke. Ebenso cool und stilecht wie der Rest der Umgebung mit grandioser Natur, interessanter Strecke und vor allem dem vollformatigen Blick auf den heiligen Berg. Wroooaarr!



Peter Wolkenstein

Kürzlich hat mich der Weg auf die Ostalb nach Ellwangen geführt, wo mitten in der Fußgängerzone ein übergroßer US-Straßenkreuzer aus Holz die Blicke auf sich zieht. Das Überraschende daran: Ausgerechnet die bepflanzte Nachbildung eines legendären V8-Gasguzzlers dient als Werbung für ein grünes Event – die Landesgartenschau 2026.



Claudius Maintz

Einen Massagesitz hat der alte BMW 628 CSI aus dem Baujahr 1985 nicht, dafür aber eine Betriebsanleitung mit Gymnastik-Vorschlägen für lange Autofahrten. Unter anderem erklären die Autoren Knie- und Rumpfbeugen und verraten auch gleich, wie häufig jede Übung absolviert werden muss. So bleibt nicht nur das Coupé, sondern auch sein Fahrer lange fit.

Fotos: DHL, Thomas Eisenkrätzer, Arturo Rivas, VW

100 000

Fahrten mit Passagieren, mindestens, spulen die autonomen Robotaxis von Waymo pro Woche ab

Neue Modelle,

Es lebe der Sport! Olympia ist vorbei, aber die Hersteller sporteln weiter neuen Golf GTI oder dem Jubi-Turbo von Porsche. Mehr Sachlichkeit? Gibt

VW ID.7 GTX

Gruppenzwang kann etwas Fieses sein. Da packt die Konkurrenz von Tesla oder Smart teilweise 400 oder 500 Elektro-PS in ihre Modelle und verlangt dafür weniger als 60 000 Euro. Und der ID.7 GTX? Begnügt sich mit 340 PS aus zwei Motoren. Das „Begnügen“ ist dabei deutlich in Anführungszeichen zu setzen, denn bei einem Sprintwert von 5,4 oder 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h (für die Limo beziehungsweise den Tourer) kann man dem ID-Topmodell nun wahrlich keine Wanderdünenhaftigkeit attestieren.

Der vom ID.7 Pro bekannte APP-550-Motor im Heck mit 286 PS wird von einer Asynchronmaschine vorn mit bis zu 109 PS unterstützt, systemseitig wird die Leistung auf 340 PS gedeckelt. Gerade der erste Beschleunigungsruck unterscheidet den GTX

deutlich von seinem zivilen Bruder – der Allradantrieb erlaubt eine deutlich aggressivere Leistungsabgabe. Eine neue Batterie mit 86 statt 77 kWh netto fängt den spürbaren Mehrverbrauch des GTX ein wenig auf. Es reicht für knapp unter 600 Kilometer nach WLTP für Limo und Kombi, dennoch weniger als beim Pro-Modell. Dafür kann die neue Batterie mit bis zu 200 kW in recht flinken 26 Minuten von zehn auf 80 Prozent geladen werden.

Softwareseitig steuert der sogenannte Fahrdynamik-Manager das Zusammenspiel der Motoren sowie das Wirken der mit Bremsengriffen arbeitenden elektronischen Sperrdifferenziale an beiden Achsen und der nachgestrafften Adaptivdämpfer. In der Kommandozentrale bedient man jedoch erst mal die GTX-spezifische serien-

mäßige Progressivlenkung. Bekannt: das feine Ansprechen aus der Mittellage heraus, die steigende Direktheit und das schnelle Vertrauen in Linearität und Präzision. Neu dagegen: das leicht erhöhte Lenkmoment, die präserteren Rückstellkräfte und das etwas prägnantere Feedback.

Kurzum: genau das richtige Werkzeug für einen Wagen, der zwar sportlich sein will, aber nicht um jeden Preis. Er gleitet später ins Untersteuern und wehrt sich mit dickeren Stabis recht erfolgreich gegen überbordende Seitenneigung. Aktiviert man den ESP-Sport-Modus, giert unter Last sogar ganz zart das Heck. Dennoch drückt der große Elektrowagen von VW am Limit meist deutlich über die Vorderräder und kann dann seine knapp 2,3 Tonnen nicht mehr allzu gut verschleiern. Dafür bleibt

Preis:
ab 63 155 Euro
Leistung:
250 kW/340 PS
Drehmoment:
560 Nm



schon gefahren

quer durch die Segmente – wie mit dem softsportlichen VW ID.7 GTX, dem es, etwa mit dem modifizierten Hyundai Tucson oder dem Renault Symbioz.

er im Alltag ganz ID.7. Er federt trotz der serienmäßigen 20-Zoll-Mischbereifung noch sauber an (21-Zoll auf Wunsch), schwingt Bodenwellen in etwas kürzeren Wegen, aber immer noch sanfter aus als weite Teile des Konkurrenzumfelds und sorgt mit der Akustikverglasung für Ruhe im Innenraum. Sound-generator-Disco mit Raumschiff- oder falschen Verbrennersounds? Nicht im GTX.

Hauptsache, rot

Innen stehen die Zeichen ebenfalls nur im Detail auf Sport. Die Sitze tragen GTX-Logos und Alcantara sowie viele rote Ziernähte und -keder. Tatsächlich sind es jedoch die gleichen Ergo-Active-Sitze wie im regulären ID.7. Macht aber nichts, denn der Seitenhalt reicht für das gebotene querdynamische Potenzial, und der Komfort ist über jeden Zweifel erhaben. Das Raumangebot bleibt üppig: Der Platz im Fond ist weitläufig, die Kofferräume fassen 532 bis

1586 Liter bei der Limo und 605 bis 1714 Liter beim Tourer, für den VW 800 Euro mehr berechnet.

Apropos Preis: Der klettert um 9160 Euro gegenüber dem Pro. Dafür gibt's eine umfangreichere Serienausstattung, mehr Traktion und mehr Power – sofern man sich dem leistungsseitigen Gruppenzwang entziehen kann.

Text: Carl Nowak
Fotos: Martin Meiners



GROSSE BATTERIE IN ZIVIL

Die neue 86-kWh-Batterie ist nicht an den GTX gekoppelt. Der ID.7 Pro S kombiniert den 286-PS-E-Motor und die Effizienz des Pro-Modells mit der neuen Batterie. Das Ergebnis: 709 km Normreichweite für die Limousine, 690 für den Tourer ab 58 985 Euro. Der Tourer kostet 800 Euro extra, das Ausstattungslevel ist das gleiche wie beim 4990 Euro günstigeren Pro-Modell mit 77-kWh-Batterie.



Spürbar dynamischerer Sport-Modus sowie ein traktionsoptimierter Traction-Modus. Bekanntes ID.7-Cockpit mit touchlastiger Bedienung und roten Verzierungen



FAZIT

Ist es kein GTI oder R, sondern ein GTX, stehen die Zeichen nur schummerig auf Sport. Das Dynamikplus ist spürbar, drängt sich aber nicht auf. Der heimliche Held: der Reichweitenkönig Pro S, der oberklassige Reichweiten zum erhöhten Mittelklassepreis anbietet, auf Wunsch auch als Kombi.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 4961 x 1862 x 1535 mm, Radstand 2971 mm, Kofferraum 532–1586 l, Leergew./Zuladung 2328/462 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen vorn 235/45 R 20, hinten 255/40 R 20.

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Fremderregter Asynchron-Elektromotor vorn, permanenterregter Synchron-Elektromotor hinten, max. Leistung vorn/hinten 80/210 kW, max. Systemleistung 250 kW (340 PS), max. Systemdrehmoment 560 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Batteriekapazität netto 86 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h 5,4 s
Höchstgeschwindigkeit 180 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP) 16,2 kWh/100 km
Reichweite (WLTP) 595 km

Grundpreis

VW ID.7 GTX 63 155 Euro



Preis:
ab 274.000 Euro
Leistung:
478 kW/650 PS
0-100 km/h:
2,7 Sekunden

PORSCHE TURBO „50 JAHRE“

Kaum eine Gegend der Welt könnte passender sein als Carmel by the Sea während der Monterey Car Week, um ein Sondermodell wie den Porsche Turbo „50 Jahre“ vorzustellen. Schließlich landet ein beträchtlicher Teil der gesamten 911-Produktion seit 1965 in Kalifornien. Ohne den kalifornischen Markt gäbe es heute vermutlich keinen neuen Porsche 911 mehr. Und erst recht keinen 911 Turbo.

Bei der offiziellen Präsentation hüllt sich das Sondermodell erst in eine Decke im Schottenkaro-Design, blinzelt kurz danach in die untergehende Sonne über dem Pazifik. Und einen Tag später steht es für eine kurze Probe- und Fotofahrt bereit. Auf den ersten Blick erscheint der neue Jubiläums-Turbo erfreulich zurückhaltend. Aufkleber mit „turbo“-Schriftzügen zitieren ähnliche Dekorationen aus den 70ern. Unter der Rücklichtleiste steht „turbo 50“, auf dem Gitter im Heckflügel erinnert eine kleine Plakette an das Jubiläum, und Fronthaube sowie Raddeckelchen zeigen noch das alte Wappen.

Im Interieur fallen vor allem die Sitzbezüge in Schottenkaro auf. Das gab's ebenfalls bereits in den 70ern. Ob dieses Design im Interieur eines neuen Autos von 2024 noch auf der richtigen Seite des Geschmacks-Äquators landet, muss jeder Turbo-Interessent für sich entscheiden. Sieht cool aus, befindet jedenfalls der Autor. Außer den extravaganten Sitzbezügen erinnert eine

weitere Plakette mit „turbo 50“-Schriftzug daran, dass dies kein normaler 911 Turbo ist. Technisch entspricht er dem nicht mehr lieferbaren aktuellen Turbo S. Zum Grundpreis von 274.000 Euro bietet das Sondermodell den bekannten 3,7-Liter-Boxer mit 650 PS und 800 Nm Drehmoment. 0 auf 100 in 2,7 Sekunden, Vmax 330 km/h.

Was aber ebenso zu den Eigenheiten des aktuellen 911 Turbo zählt: Er entfaltet sein gewaltiges Potenzial so gut kontrollierbar und linear, dass sich selbst das Fahren durch den dichten Wochenend- und Festivalverkehr zwischen Monterey und Carmel entspannt und erfreulich gestaltet.

Draußen zieht das spätsommerliche Kalifornien vorbei, und weil's gerade so schön kitschig ist, lassen wir Jackson Browne ins Soundsystem streamen: „In 65 I was 17 and running up 101, I don't know where I'm running now, I'm just running on.“

Der U.S. Highway 101 verläuft direkt nebenan. Jackson Browne ist inzwischen 75, und den 911 Turbo gibt es seit 50 Jahren. Im aktuellen Sondermodell verwischen Jahre und Modellgenerationen, er fühlt sich so an, wie sich nur ein heckmotoriger Porsche anfühlt. 1974 Exemplare der Edition sind geplant. Wer eines davon haben will, sollte nicht lange zögern.

Text: Heinrich Lingner

Fotos: Mark Urbino, Porsche



FAZIT

■ Porsche beweist einmal mehr, dass man das Jonglieren mit Sondermodellen perfekt beherrscht. Der Turbo „50 Jahre“ verliert sich nicht in Designzitate, zeigt nur ein paar liebevolle Reverenzen an die eigene Vergangenheit. So geht das.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

2+2-sitziges Coupé, L x B x H 4535 x 1900 x 1303 mm, Radstand 2450 mm, Kofferraum 128 l, Leergewicht/Zuladung 1715/280 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 255/35 R 20, hinten 315/30 R 21.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetr.

Motor

Sechszylinder-Boxermotor mit Abgasturbo-lader, Hubraum 3745 cm³, Leistung 478 kW (650 PS) bei 6750/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 2500/min.

Fahrleistungen

0-100 km/h..... 2,7 s
Höchstgeschwindigkeit..... 330 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)..... SP 12,3 l/100 km

Grundpreis

Porsche 911 Turbo „50 Jahre“ 274.000 Euro



Auch die Türtafeln des Sondermodells weisen das Karomuster der Sitze auf



Seitlicher „turbo“-Schriftzug und Lack in Turbonit sind im Serienumfang enthalten



Gefunden: Ihr Schlüssel zum Glück.

Glauben Sie an Liebe auf den ersten Blick? Wir auch – und machen die Entscheidung für A-Klasse, B-Klasse, CLA Coupé, GLA, T-Klasse oder V-Klasse mit ganz besonderen Leasing- oder Finanzierungsbedingungen jetzt noch attraktiver. Ihr kurzfristig verfügbarer Neuwagen wartet schon auf Sie!



Ab 233 €/Monat* leasen



Mercedes-Benz

*Ein freibleibendes Leasingbeispiel der Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für Privatkunden für eine A-Klasse 180 Kompaktlimousine^[1], Hubraum: 1.332 cm³, 100 kW + bis zu 10 kW, Kraftstoff: Super. Fahrzeugpreis 48.141,45 €, Leasing-Sonderzahlung 9.628,29 €, Laufzeit 36 Monate, Gesamtleistung 45.000 km, 36 mtl. Leasingraten à 233 €.

Stand Juli 2024. Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers zzgl. lokaler Überführungskosten. Solange der Vorrat reicht. Andere Motorisierungs- und Ausstattungsvarianten gegen Aufpreis möglich. Das abgebildete Fahrzeug enthält Sonderausstattungen.

^[1] Mercedes-Benz A 180 Kompaktlimousine | Energieverbrauch kombiniert: 6,5–5,9 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 148–134 g/km | CO₂-Klassen: E-D