

auto motor sport

Dauertest
100 000 km
VW Golf
Alltrack



Gran Turismo
Test Mercedes-AMG GT 63 Coupé

Stark OHNE DURST

Plug-in-Vergleichstest
BMW X5 xDrive50e
Porsche Cayenne E-Hybrid
Volvo XC90 T8 AWD
VW Touareg 3.0 V6 eHybrid R



Familien-SUV
Cupra Ateca 1.5 TSI gegen
Mazda CX-5 G 165



Test Mini Countryman C



Bezahlbare Crossover
Mitsubishi ASX 1.3 gegen
VW T-Cross 1.5 TSI

Gebrauchte
So klappt der Kauf
im EU-Ausland

Report
AU-Probleme wegen
Diesel-Partikelfiltern

Report
Der Stand beim
Verbrennerverbot

NEUE AUTOS, SCHON GEFAHREN



Toyota
Land Cruiser



Aston Martin
DB12 Volante



Porsche
Macan Electric



BMW
X3



Mercedes
CLE Cabrio



Dacia
Duster

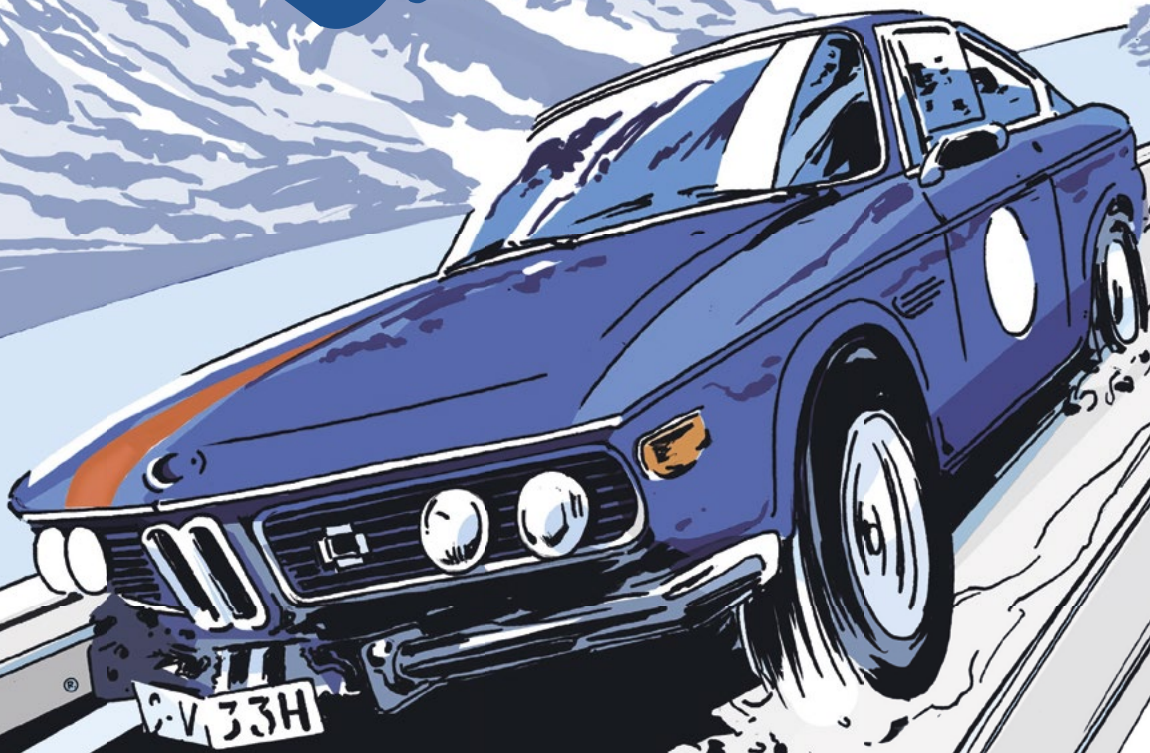


Audi
A3 Sportback Allstreet

TRACKTEST Maserati MC20 GT2



26. Silvretta Classic Rallye Montafon



6.-8. JULI 2024



Jetzt anmelden!
www.silvretta-classic.de





Wo Licht ist, ist auch Schatten – zumindest bei VW

Die Dauertestbilanz des VW Golf Variant fällt desaströs aus, der Porsche Macan mit E-Antrieb ist dagegen ein echter Hoffnungsträger – Wechselbad der Gefühle im VW-Konzern.

Sie erinnern sich: VWs Bestseller war einst so populär, dass im Jahr 2000 mit der „Generation Golf“ ein Buch nach ihm benannt wurde. Und heute, 24 Jahre später? Steht der Golf zwar immer noch unangefochten auf dem ersten Platz der Zulassungst Statistik in Deutschland. Aber leider auch auf dem letzten Platz des auto motor und sport-Mängelindex, den wir im Rahmen des 100 000-Kilometer-Dauertests in der jeweiligen Klasse regelmäßig erheben.

Und nicht nur das: Der VW Golf Variant Alltrack 2.0 TDI (Testwagenpreis 55 351 Euro, siehe ab Seite 84) rangiert mit 9,5 Mängelpunkten auf Rang zehn, das davor platzierte Modell kommt mit großem Abstand nur auf 2,5 Mängelpunkte und ist, kurioserweise, ebenfalls ein VW Golf Variant 2.0 TDI – allerdings aus dem Jahr 2016. Ein Auto aus der Ära vor der des mittlerweile geschassten VW-Chefs Herbert Diess, die noch vom damaligen Konzernherrscher Martin Winterkorn als bekanntem Qualitätsfanatiker geprägt wurde.

Der VW Golf Variant patzt im Dauertest, der Porsche Macan mit E-Antrieb ist ein wichtiger Hoffnungsträger



Fotos: Porsche, Peter Wolkenstein

Das Ergebnis viele Plätze hinter einem Dacia Sandero Stepway TCe 90 für nicht einmal ein Drittel des Anschaffungspreises (16 040 Euro) ist desaströs und zeigt, mit welchem Spagat der aktuelle Konzernlenker Oliver Blume noch leben muss, bis er alle Baustellen geschlossen hat – besonders die der mangelnden Qualität.

Mit dem Porsche Macan Electric (Fahrbericht ab Seite 12) dürfte er dabei auf dem richtigen Weg sein, aber Software-Probleme haben auch dieses Modell nicht verschont: Rund zwei Jahre verschob sich der Anlauf. Den ersten Hype um die Elektromobilität hat Porsche dadurch zumindest bei den SUV verpasst. Aktuell suchen aber eingefleischte Macan-Kunden das Weite, weil ihnen eine verbrennungsmotorische Alternative in dieser Baureihe schmerzlich fehlt. Den Macan gibt es in der neuen Generation nur batterieelektrisch. Wenn sich die Kaufzurückhaltung in Sachen E-Mobilität (– 30% im März) weiter fortsetzt, könnte daraus für Porsche ein Problem entstehen – und damit auch für Blume.

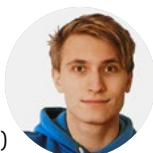
Kritikern der Elektromobilität, die oft auch den hohen Wertverlust bei den Gebrauchtwagen adressieren, sei allerdings entgegen, dass sich auch der Preis für den Dauertest-Golf zum Abschluss mit 29 375 Euro fast halbiert hat. Fünf außerplanmäßige Werkstattaufenthalte, unzuverlässige Software und vor allem auch frühzeitig verschlissene Bremsen passen einfach nicht ins Bild. Auch nicht bei einem Diesel. Aber wetten, dass Konzernlenker Oliver Blume es künftig besser macht? Der aktuelle Passat zeigt auf jeden Fall, dass VW immer noch Autos bauen kann. ■

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

DREI AUS UNSEREM TEAM



Heinrich Lingner
ist mit dem neuen, strombasierten Porsche Macan Electric gefahren (S. 12)



Alexander Roller
beschäftigt sich mit den Diskussionen um das Verbrenner-Aus (S. 112)



Jochen Albig,
Leiter Testabteilung, geht in den Motorsport. Wir sagen: Danke für alles!



92

Abgehoben: der Mega-Siebener mit 659 PS im Test

Der BMW i7 M70 ist riesig, stark, komfortabel und nahezu perfekt. Doch wie viel vom M-Spirit steckt noch in diesem Luxus-Stromer?

TESTS & FAHRBERICHTE

Porsche Macan Der neue Elektro-SUV im Fahrbericht. Bleibt er auch mit E-Antrieb ein echter Porsche? **12**

Aston Martin DB12 Volante Ist der britische Gran Turismo mit Stoffdach und AMG-V8 eher ein Fall für Gentlemen oder Sportler? Das klären wir im Fahrbericht..... **16**

BMW X3 Im Sommer startet die vierte Generation des SUV. Wir durften schon ausgiebig damit fahren..... **20**

Toyota Land Cruiser Die neue Generation des Allrad-Klassikers kommt hervorragend an. Führt sie auch so gut?..... **22**

Dacia Duster Im Fahrbericht zeigt sich die dritte Generation des Europa-Bestsellers gereifter und souveräner **28**

Audi A3 Sportback Allstreet Mit dem Facelift des A3 bringt Audi den neuen Sportback Allstreet. Erster Fahrbericht **30**

Mercedes CLE Cabrio Ob die Symbiose aus C- und E-Klasse Cabrio gelungen ist, offenbart der Fahrbericht..... **32**

BMW X5 xDrive50e, Porsche Cayenne E-Hybrid, Volvo XC90 T8 AWD, VW Touareg R 3.0 V6 eHybrid Vier PHEV-SUV der Oberklasse im großen Vergleichstest **34**

Mini Countryman Groß wie nie und neuerdings made in Germany. Der Deutsche mit britischen Wurzeln im Test **48**

Mitsubishi ASX 1.3, VW T-Cross 1.5 TSI Zwei kleine Crossover im Vergleichstest. Welcher bietet im Alltag mehr?..... **56**

Mercedes-AMG GT 63 Coupé Wie viel Sportwagen steckt wirklich im GT, der sich die Technik mit dem SL teilt? Test..... **64**

VW Golf Variant Alltrack Dauertest-Abschlussbericht..... **84**

BMW i7 M70 Der opulenteste Siebener im Test..... **92**

Volvo EX30 Test der Einmotor-Variante des Kompakten..... **93**

Renault Arkana 160 EDC Crossover mit 158 PS im Test **94**

Peugeot e-208 156 GT Lohnt der teure Top-Stromer? Test.... **95**

Cupra Ateca 1.5 TSI, Mazda CX-5 G 165 Zwei beliebte SUV im Kompaktformat treten zum Vergleichstest an **96**



84

Dauertest-Abschluss VW Golf Variant Alltrack

Über 100 000 Kilometer erfreute uns der Kombi mit seinen Fahreigenschaften, ärgerte aber oft mit Systemabstürzen



Alle jagen Porsche

Die zweitägigen Testfahrten in Hockenheim eröffneten offiziell die DTM-Saison 2024. Wir waren dabei und sondierten die Lage

122



12

Der Elektro-SUV im Fahrbericht
 Der neue Macan folgt nun rein elektrisch den Spuren des Porsche-Bestsellers. Kann er die Linie dennoch halten?

REPORT

AU-Ärger um Euro-6-Diesel Wegen Partikelfilter-Problemen steigen die Durchfallquoten moderner Selbstzünder bei der Abgasuntersuchung. Was sind die Ursachen?..... **106**

Vorwurf der Trickserien Deutsche Hersteller tricksen angeblich mit Akkukapazitäten und CO₂-Emissionen bei E-Autos. Ist da was dran oder alles nur eine Luftnummer?..... **110**

Debatte um Verbrenner-Aus So ist der aktuelle Stand **112**

GEBRAUCHTWAGEN

Secondhand-Kauf im EU-Ausland Ein gebrauchter Volvo V70 sollte es sein. Ein gutes Exemplar war hierzulande nicht zu finden, in Holland aber durchaus. Also dort kaufen? Wir haben es getan und verraten, worauf zu achten ist..... **116**

SPORT

DTM Vorschau auf die neue Saison nach den Testfahrten in Hockenheim: Wer fordert Titelverteidiger Porsche heraus?..... **122**

Formel 1 Reportage vom Grand Prix in China **128**

IMPRESSION

Maserati MC20 GT2 Exklusiver Tracktest mit der GT2-Variante des emotionalen Straßensportwagens **136**

RUBRIKEN

- Editorial **3**
- Intro **6**
- Marktbericht März 2024 **9**
- Automarkt **73**
- Veranstaltungen: Trackday-Erlebnis Nürburgring **80**
- Leserbriefe **82**
- Impressum **83**
- Vorschau **144**
- Rückblick **146**



116

Gebrauchtwagenkauf bei unseren EU-Nachbarn
 Warum nicht im nahen Ausland schauen, wenn der gewünschte Gebrauchte bei uns nicht zu finden ist? Ein Selbstversuch

AUTOS IM HEFT

- 16 **Aston Martin DB12 Volante**
- 30 **Audi A3 Allstreet**
- 92 **BMW i7 M70**
- 20 **BMW X3**
- 34 **BMW X5 xDrive50e**
- 96 **Cupra Ateca 1.5 TSI**
- 28 **Dacia Duster TCe 130**
- 136 **Maserati MC20 GT2**
- 96 **Mazda CX-5 G 165**
- 64 **Mercedes-AMG GT 63 Coupé**
- 32 **Mercedes CLE Cabrio**
- 48 **Mini Countryman**
- 56 **Mitsubishi ASX 1.3**
- 95 **Peugeot e-208 156 GT**
- 12 **Porsche Macan (Electric)**
- 34 **Porsche Cayenne E-Hybrid**
- 94 **Renault Arkana 160 EDC**
- 22 **Toyota Land Cruiser**
- ▶ 93 **Volvo EX30**
- 116 **Volvo V70**
- 34 **Volvo XC90 T8 AWD**
- 84 **VW Golf Variant Alltrack**
- 56 **VW T-Cross 1.5 TSI**
- 34 **VW Touareg R 3.0 V6 eHybrid**



Grandland – made in Germany

Der neue Opel-SUV kommt als reines E-Auto, Plug-in- und Mildhybrid. Gebaut wird er in Eisenach.



Die Elektroversion des neuen Grandland könnte rund 49 000 Euro kosten



Neben der rein elektrischen Version soll es auch einen Plug-in-Hybrid mit bis zu 85 Kilometern rein elektrischem WLTP-Radius und einen Mildhybrid mit 48-Volt-Technologie geben.

Innen informieren den Fahrer ein 16 Zoll großes Zentral- sowie ein Head-up-Display und eine weitere, voll-digitale Anzeige hinter dem Lenkrad.

Die Leistungsangaben dürften denen des Plattformbruders Peugeot 3008 entsprechen, die bisher bekannt sind: 136 PS für den Mildhybrid, 210, 230, oder 320 PS für den Vollelektriker. *cma*

Opel hat offizielle Bilder des neuen Grandland veröffentlicht, der im Opel-Werk Eisenach gebaut werden wird. An der Front fällt das beleuchtete Markenemblem auf und das IntelliLux-Pixel-HD-Licht. Es besteht aus insgesamt 50 000 Elementen, die eine hochauflö-

sende Lichtverteilung mit verbesserter Anti-Blend-Wirkung ermöglichen.

Bis zu 98 kWh Akkukapazität entsprechen laut Opel maximal 700 Kilometern WLTP-Reichweite. Mit 4,65 Metern Länge, 1,91 Metern Breite und 1,66 Metern Höhe ist der Grandland Opels größter SUV.

Studien ID. Code und Concept #5

Blick in die VW- und Smart-Zukunft in China.

Volkswagen will zukünftig Elektroautos „in China, für China“ bauen. Diesem Credo folgend zeigen die Wolfsburger auf der Messe Auto China 2024 in Peking (noch bis 4. Mai) ein Konzeptauto, das die neue Designstrategie für den chinesischen Markt verkörpert.

Das Showcar ID. Code rangiert mit einer Länge von 4,90 Metern auf Passat-Niveau.

Über aufwendige Lichtanimationen in den Scheinwerfern sowie LED-Streifen an Sensoren, Spiegeln und Dachreling kommuniziert das Showcar im autonomen Modus mit der Außenwelt. Erste

Ableitungen der Studie sollen sich 2026 in neuen Modellen wiederfinden.

Mit dem Concept #5 verdeutlicht Smart seine Ambitionen, künftig im SUV- und Offroad-Terrain mitwühlen zu wollen. Der Elektro-Allradler mit

800-Volt-Technik soll mit über 100 kWh Akkukapazität mehr als 550 WLTP-Kilometer schaffen.

Abseits asphaltierter Straßen helfen dem Kraxler verschiedene Gelände-Fahrmodi weiter.

Der Clou ist ein eingebauter Filmprojektor. Der schmeißt abends den Lieblingsfilm auf die Zeltwand. Das Zelt liefert Smart gleich mit. *ms/cma*



VW ID. Code Ausblick auf künftige Volkswagen-Modelle für China



Smart #5 Allradler für Abenteuer – auch abseits des Asphalt


Auto China 2024

Foto: Hans-Dieter Seufert



Zu Gast in den Räumen von auto motor und sport: Mercedes-Chef Ola Källenius, im Bild mit dem neuen Geschäftsführer der Motor Presse Stuttgart, Kay Labinsky



Ola Källenius als Redaktionsgast

Hoher Besuch bei auto motor und sport: Mercedes-Chef Ola Källenius schaute persönlich vorbei, um Einblick in unsere Arbeit zu nehmen.

Gleich vier Mal hat Mercedes bei der BEST CARS-Wahl gewonnen, mit C-, E-, S- und G-Klasse – Grund genug für den Mercedes-Vorstandsvorsitzenden Ola Källenius, bei auto motor und sport persönlich vorbeizuschauen.

Källenius nutzte den Redaktionsbesuch, um intensiv in die Welt von auto motor und sport einzutauchen. Jens Dralle, Ressortleiter Test & Technik, führte Källenius in die Testmethodik ein und erklärte präzise, wo Stärken und Schwächen der Marke liegen, in Sachen Komfort, Bedienung, Handling – bis zur Qualität der Sitze.

Motor Presse-Geschäftsführer Kay Labinsky unterstrich die große journalistische Relevanz: „auto motor und sport generiert über alle Plattformen über zehn Millionen Kontakte pro Monat. Durch die Interaktion mit unserer Community generieren wir quasi ‚in Echtzeit‘ Informationen über die Kundenbedürfnisse und das Nutzerverhalten. Die Orientierung im Zeitalter von Fake News wird mehr und mehr über Marken funktionieren, wie wir sie bei der Motor Presse Stuttgart besitzen.“ Källenius blieb länger als geplant – ein Zeichen für guten Austausch. *bpr*



Einblick in die Testarbeit von auto motor und sport

Streit um Name des neuen Alfa

Gesetz verbietet italienische Bezeichnung, da der SUV in Polen gebaut wird.

Eigentlich sollte der kleine neue SUV so heißen wie die Stadt, in der 1910 die Geschichte von Alfa Romeo begann: Milano (Mailand). So wurde der 4,17 Meter lange Wagen Anfang April auch präsentiert. Doch dann verdarb Italiens Wirtschaftsminister Adolfo Urso die Premierenparty. Seine Ansage: Nur was aus Italien komme, dürfe auch nach Italien klingen. Beim Milano ist das nicht ganz so, er wird im polnischen Tychy gebaut, hat somit bestenfalls italienische Wurzeln.



Urso beruft sich auf ein 21 Jahre altes Gesetz aus der Berlusconi-Ära, das primär auf Lebensmittel angewandt wird (Parmesan-Käse). Alfa fand schnell eine Lösung, zauberte den Namen Junior aus dem Hut. Der habe von Anfang an zu den Favoriten gezählt.

Der Streit bescherte dem Autobauer viel Aufmerksamkeit, die Website stürzte sogar ab. Ein PR-Coup soll das alles nicht gewesen sein. *cma*

Rein elektrischer Crossover

Im Mini Aceman stehen zwei E-Motoren mit 184 und 218 PS zur Wahl.

Entwickelt hat Mini den Aceman gemeinsam mit Great Wall aus dem E-Auto-Land China, wo der Crossover auch gebaut wird. Da verwundert es nicht, dass es den 4,07 Meter langen, 1,75 Meter breiten und 1,50 Meter hohen Fünfsitzer ausschließlich mit Elektroantrieben geben wird.

Zu haben sein wird der unterhalb des Countryman angesiedelte Mini als Aceman E mit 184 PS und 290 Nm Drehmoment sowie als SE mit 218 PS und 330 Nm. Beides reicht für 160 und 170 km/h in der Spitze. Die Batteriekapazitäten liegen bei 42,5 (E) und 54,2 kWh (SE), was laut Hersteller einen WLTP-Radius von maximal 310 oder 406 Kilometern möglich macht.

Zur Auswahl stehen vier verschiedene Ausstattungsvarianten: Essential (Basis), Classic, Favoured und JCW Trim (sportlich). Auf der Automesse Peking soll Premiere sein, der Verkauf könnte im Herbst beginnen. *cma*



Cockpit: Zur Individualisierung stehen acht Modi bereit



Aston Martin DBX mit 707 PS

Mit britischem Understatement hat es wenig zu tun, die PS-Zahl gleich in der Modellbezeichnung auszuplaudern: „DBX707“ lässt jeden wissen, dass Aston Martins Hochleistungs-SUV 707 PS hat. Die anderen Daten sind weniger offensichtlich: 900 Newtonmeter Drehmoment, Spitze 310, Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,1 Sekunden. Um dagegenzuhalten, braucht es 420-Millimeter-Vorder- und 390-Millimeter-Hinterradbremesen aus Carbon-Keramik. Drei Innenausstattungen stehen zur Wahl. Die Produktion soll im zweiten, die Auslieferung im dritten Quartal starten. *cma*

Exklusiver Roadtrip zu gewinnen

MAC Jeans sucht zusammen mit auto motor und sport einen Beifahrer für den MAC Passion Drive.

Erleben Sie am 8. Juni einen exklusiven Roadtrip in einem RUF-Modell inklusive einer persönlichen Werksführung vom legendären Autobauer Alois Ruf jun. und kulinarischer Highlights.

MAC Jeans sowie **auto motor und sport**, der exklusive MAC-Handelspartner **Hirmer** und die Automanufaktur **RUF** laden zum **MAC Passion Drive** ein.

Der Konvoi mit seltenen RUF-Modellen startet an diesem Tag an der Bayerischen Staatsoper in München und führt direkt zum Edelautobauer RUF ins schwäbische Pfaffenhausen (Bayern). Den Teilnehmer erwartet dort neben der Werksführung ein kulinarisches Highlight inmitten der Werkshallen.

Zieleinlauf ist später an der spektakulären Location „Luftraum Süd“ auf der Schwäbischen Alb – einem beeindruckenden Hangar mit seltenen Oldtimer-Flugzeugen und einer eigenen Event-Location. Auf 3000 Quadratmetern präsentieren die Ausstellungsmacher eine Sammlung historischer Flugzeug-Klassiker der letzten 100 Jahre in modernster Architektur.

Bewerben Sie sich über das Teilnahmeformular auf **auto-motor-und-sport.de/news/leser-experience-mac-jeans/** und sichern Sie sich den Platz als Beifahrer in einem der teilnehmenden RUF-Modelle für ein unvergessliches Erlebnis.

Teilnahme ab 18 Jahren. An- und Abreise erfolgen auf eigene Kosten. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart und der beteiligten Firmen sowie deren Angehörige. Teilnahme-schluss ist der 7. Mai 2024. *cma*

Eine Aktion von **MAC JEANS** in **auto motor sport**

Ziel des MAC Passion Drive ist der Sitz des Sportwagenbauers RUF in Pfaffenhausen



Top 50 Modelle

Modell	März 2024	+/- (%) Vorjahr	Jan.-März 2024	+/- (%) Vorjahr
1 VW Golf	11621	+60,2	31703	+51,3
2 VW T-Roc	6606	-12,2	15823	-11,1
3 VW Tiguan	5083	-15,4	16619	+0,1
4 VW Passat	4677	+15,7	12385	+23,4
5 Skoda Octavia	4517	-9,1	13117	+2,4
6 Opel Astra	3939	+117,7	11573	+182,8
7 Opel Corsa	3882	-24,2	10026	-9,5
8 Citroën C3	3756	-	6324	+284,4
9 BMW Dreier	3664	+13,5	8998	+26,1
10 Seat/Cupra Leon	3625	+72,5	10121	+127,7
11 Audi A4	3463	-20,0	9105	-11,3
12 Mini	3360	-34,3	8173	-15,6
13 VW Transporter	3299	-4,2	9441	+10,3
14 Tesla Model Y	3244	-43,1	11045	-30,3
15 Cupra Formentor	2967	+3,4	7636	+23,7
16 Audi A3	2957	-7,8	7866	+17,2
17 VW Taigo	2868	+24,6	6501	-0,3
18 Mercedes E-Klasse	2863	+10,4	7433	+11,4
19 BMW X1	2756	-18,1	6924	+2,5
20 Fiat 500	2716	-38,0	8401	-5,2
21 Skoda Fabia	2621	+46,0	7439	+25,0
22 Dacia Sandero	2594	+25,7	8243	+35,0
23 Hyundai Tucson	2589	+45,7	5316	+62,4
24 Mercedes GLC	2571	-33,3	7373	-21,2
25 Mitsubishi Space Star	2569	+119,6	5108	+111,4
26 BMW Vierer	2463	+9,1	5865	+32,0
27 BMW X3	2440	+39,0	6408	+32,6
28 VW Polo	2424	-22,0	8485	+24,8
29 Mercedes GLA	2422	+4,1	6074	+7,5
30 VW T-Cross	2345	-21,5	5980	-23,1
31 Seat/Cupra Ateca	2342	+17,9	5644	+29,9
32 Volvo XC60	2327	+73,7	6012	+75,6
33 Toyota Yaris	2292	-2,8	5714	-25,4
34 Kia Ceed	2256	+6,0	5806	+16,3
35 Opel Grandland	2252	+74,7	6031	+156,6
36 VW ID.4, ID.5	2248	-30,0	4226	-37,7
37 Ford Puma	2247	+42,8	5885	+17,0
38 Mitsubishi ASX	2208	-	2889	-
39 Skoda Karoq	2198	+8,8	7997	+35,6
40 BMW Zweier	2149	-0,3	5650	+23,1
41 Mercedes C-Klasse	2134	-53,4	7353	-34,6
42 BMW Fünfer	2086	-17,9	5020	-18,1
43 Nissan Qashqai	1980	-33,7	4166	-20,3
44 Ford Kuga	1978	+20,0	5834	+75,5
45 Skoda Kamiq	1943	+17,2	5728	+24,7
46 Skoda Kodiaq	1904	-15,7	5066	-7,9
47 Ford Focus	1892	-32,1	5453	-24,1
48 Toyota Aygo	1841	+132,4	4918	+98,9
49 Seat Ibiza	1827	+23,1	4552	+38,1
50 Ford Transit, Tourneo	1793	-15,5	3039	-38,3

Quelle: KBA, März 2024

263 844

Pkw-Zulassungen März

-6,2%*

CO₂-Ausstoß

124,4 g/km

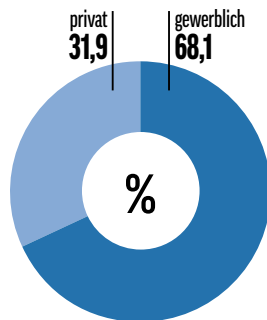
+3,1%

Gebrauchtwagen-Besitzumschreibungen

552 188

-1,5%

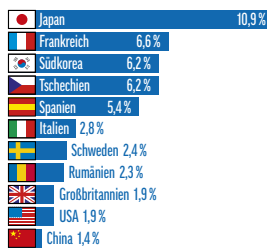
Anteile bei Neuzulassungen



Anteil Importmarken

48,4%

Davon aus



* im Vergleich zu 2023, Werte gerundet

Neuzulassungen nach Marken

	März 2024	+/- (%) Vorjahr	Januar-März 2024	+/- (%) Vorjahr
1 VW	48180 (18,3)	-3,4	130089 (18,7)	+2,8
2 Mercedes	21706 (8,2)	-22,8	63099 (9,1)	-11,4
3 BMW	21366 (8,1)	+0,6	53549 (7,7)	+13,2
4 Audi	17200 (6,5)	-37,9	46913 (6,8)	-22,8
5 Skoda	16322 (6,2)	+1,8	48856 (7,0)	+12,2
6 Seat/Cupra	14253 (5,4)	+21,7	36084 (5,2)	+42,0
7 Opel	12958 (4,9)	-2,7	37160 (5,3)	+22,7
8 Ford	10603 (4,0)	-7,8	25680 (3,7)	-10,2
9 Hyundai/Genesis	9381 (3,6)	-3,2	22880 (3,3)	+0,6
10 Toyota	8649 (3,3)	+30,0	21968 (3,2)	+15,6
11 Citroën	7725 (2,9)	+91,8	15805 (2,3)	+65,3
12 Kia	6691 (2,5)	+5,0	17196 (2,5)	+22,3
13 Fiat	6475 (2,5)	-20,9	16125 (2,3)	-9,7
14 Dacia	6081 (2,3)	+2,5	18563 (2,7)	+13,2
15 Volvo	5861 (2,2)	+36,9	15379 (2,2)	+62,0
16 Mazda	5598 (2,1)	-3,3	11790 (1,7)	-3,0
17 Mitsubishi	5395 (2,0)	+225,4	10298 (1,5)	+240,0
18 Peugeot	5338 (2,0)	+9,4	14928 (2,1)	+26,7
19 Nissan	4326 (1,6)	-5,8	9210 (1,3)	+1,8
20 Renault	4091 (1,6)	-32,9	9611 (1,4)	-27,6
21 Porsche	4072 (1,5)	+14,8	12166 (1,8)	+32,5
22 Tesla	3878 (1,5)	-55,4	13068 (1,9)	-36,7
23 Mini	3360 (1,3)	-34,3	8173 (1,2)	-15,6
24 Suzuki	3214 (1,2)	-2,1	6810 (1,0)	-5,6
25 MG Roewe	1559 (0,6)	-22,4	4441 (0,6)	+16,2
26 Smart	1497 (0,6)	-17,2	3882 (0,6)	+14,8
27 Land Rover	1231 (0,5)	-22,8	3279 (0,5)	-9,9
28 Jeep	1066 (0,4)	+3,3	3149 (0,5)	+28,4
29 Honda	802 (0,3)	+72,5	1789 (0,3)	+21,1
30 Alfa Romeo	548 (0,2)	+2,6	1615 (0,2)	+20,8
31 Subaru	436 (0,2)	-9,0	1181 (0,2)	+18,5
32 Polestar	357 (0,1)	-52,8	631 (0,1)	-39,0
33 Lexus	341 (0,1)	+32,7	956 (0,1)	+78,4
34 Jaguar	317 (0,1)	-26,6	763 (0,1)	-18,0
35 GWM	307 (0,1)	+87,2	563 (0,1)	+219,9
36 DS	259 (0,1)	+15,6	678 (0,1)	+62,6
37 Ssangyong	239 (0,1)	+62,6	529 (0,1)	-1,1
38 Ferrari	216 (0,1)	+2,4	556 (0,1)	+21,4
39 BYD	160 (0,1)	-	393 (0,1)	+514,1
40 Lamborghini	121	+6,1	346	+29,1
41 Bentley	75	-22,7	184	-21,7
42 Alpine	54	+217,6	149	+129,2
43 Maserati	48	-64,4	121	-71,9
44 Nio	48	-60,7	102	-25,0
45 Ineos	42	-	183	-
46 Rolls-Royce	34	-10,5	89	+8,5
47 Aston Martin	25	-51,0	76	-33,3
48 Fisker	24	-	80	-
49 Lotus	19	-26,9	63	+28,6
50 Cadillac	11	-45,0	43	-47,6
51 Vinfast	6	-	20	-
52 Lucid	5	+400,0	11	+83,3
53 Morgan	5	-37,5	14	+16,7
54 Maxus	3	-	14	-
55 Always	1	-94,4	1	-95,7
Lada	1	-92,9	8	-89,2
57 Lynk & Co	-	-100,0	7	-99,4
58 Lancia	-	-	1	-
insgesamt	263844 100,0	-6,2	694785 100,0	+4,2

In Klammern: Marktanteile in Prozent

Mit günstigen Preisen gegen den Trend



Insgesamt 6,2 Prozent weniger Neuzulassungen als vor einem Jahr, bei den E-Autos sind es sogar fast 29 Prozent. Um diesem Trend entgegenzuwirken, braucht es mehr bezahlbare Modelle – wie etwa von Citroën. Nach der deutlichen Preissenkung quer über alle Baureihen zieht der Absatz der Marke mit dem Doppelwinkel kräftig an, gegenüber dem Vorjahr hat er sich fast verdoppelt. Der vor der Ablösung stehende C3 springt im März sogar unter die ersten zehn, rangiert mit 3756 Anmeldungen nur knapp hinter dem Kleinwagen-Primus Opel Corsa. Einen optionalen Elektroantrieb erhält erst der Nachfolger – der als ë-C3 auch zu den günstigsten Stromern gehören wird.

Peter Wolkenstein

Top 10 Elektroautos

Modell	März 2024	+/- (%) Vorjahr	Januar-März 2024
1 Tesla Model Y	3244 (10,3)	-43,1	11045
2 VW ID.4, ID.5	2248 (7,2)	-30,0	4226
3 Cupra Born	1242 (4,0)	-1,3	2412
4 Mercedes EQA	1241 (4,0)	+15,4	2766
5 Skoda Enyaq	1205 (3,8)	-0,2	3922
6 VW ID.3	1186 (3,8)	-54,1	2565
7 Audi Q4 e-tron	1115 (3,6)	-32,4	3428
8 BMW iX1	983 (3,1)	+0,8	2026
9 BMW i4	941 (3,0)	+51,8	2595
10 Mercedes EQE	926 (3,0)	+86,7	2478
insgesamt	31384 (11,9)	-28,9	81337

In Klammern: Marktanteile in Prozent

Tops ...

Japanischer Reifenhersteller Sumitomo Rubber



Industries entwickelt Reifen, der lockere Radschrauben erkennt
Auf Pneu und Schrauben

Welt- und Altmeister Fernando Alonso bis 2026 in Formel 1: Vertrag mit Aston Martin verlängert
Ein Mann in den aston Jahren

Ford USA gibt 1500 Dollar Extra-Rabatt für Tesla-Fahrer, die ein Elektroauto von Ford kaufen
Ein dickes Fordmonnaie

Batterie-Marktführer CATL verspricht Akku für 1,5 Mio. km
Das kann ja weiter werden

Studie: Verbrenner-Autos sind weniger defektanfällig und leichter zu reparieren als Elektroautos
Ist ja kaum zu schrauben!

Erste Erbkönigfotos: Renault 4 feiert als abenteuerlustiger SUV ein Serien-Comeback
4 sind Helden

Mercedes nutzt in USA türkische Seitenleuchten als Kennzeichen für autonom fahrende Autos
Türkische Botschaft



140 Jahre Piaggio: Zum Jubiläum legt Rollerfirma auf 140 Stück limitierte Sonderreihe der Vespa GTV 300 auf

Wespen-Fest

Neue Patente für Entwicklung: Subaru bleibt Boxermotor treu
Patente gut, alles gut

Ford präsentiert Transit-Rettungswagen mit Elektroantrieb
So hatten wir nicht gerettet

... Flops

auto motor und sport-Test in Realverkehr: 90 % der von EU vorgeschriebenen Tempolimitwarner erkennen Schilder falsch
Blinder Aktionismus

Tesla streicht 10 % aller Stellen, Grünheide wohl stark betroffen
Heidgenossen



Da sein Ressort Klimaziele verfehlt, fabuliert Verkehrsminister Wissing über Auto-Fahrverbote
Denn sie wissing

nicht, was sie tun

Fälschungsskandal? 20 millionenteure Porsche-Rennautos womöglich mit falscher Identität
Liegt der Hehler im System?

Audi wird Staatsangelegenheit: Regierung in Brüssel drängt auf Rettung des Werks in Belgien
Brüsseler Spitzen

Chinas Autobauer machen Megageschäft in Russland, da China Sanktionen nicht unterstützt
Auf Kriegen und Verbrechen

Autobahn GmbH braucht 10 Milliarden Euro für Brückensanierung
Das sieht doch ein Blinder mit Brückstock

Über 400 Zulassungsstellen noch nicht bereit für digitale Zulassung
Das dürfen die nicht zulassen

E-Alfa heißt Junior statt Milano, da italienische Regierung nicht will, dass der in Polen gebaute Alfa Romeo Name der Stadt trägt
Milan-No



EU-Realverbrauchsdaten: BMW bis zu 30 % über WLTP-Angabe
Der Fluch der guten Dat'

Fotos: Adobe Stock, Getty Images, Piaggio, Sumitomo/Falken Tyre

WAS UNS BEWEGT



Sebastian Renz

Nur wenigen ist es vergönnt – und ganz sicher nicht mir –, einen Lamborghini zu fahren, ohne dabei möchtegernig zu wirken. Denke ich, bis ich den hier sehe. Er steht in Gschneir links an der ersten Ecke: ein 1R, das 26-PS-Basismodell der MEC-Serie und einziger Lambo, mit dem ich das Spitzentempo (20 km/h) oft ausreizen und mich, ohne peinlich zu erscheinen, vom Acker machen könnte.



Heinrich Lingner

Interessante Autos am Straßenrand sind immer gute Anlässe für Pausen – diesmal während des Macan-Fahrtermins in der Provence. Auf dem Hof von „The English Car Mechanics“ in Opio locken zwei Austin Healey und ein Rolls-Royce Corniche Cabrio. Der 61er Healey rechts im Bild macht auf den ersten Blick einen properen Eindruck, für 51 000 Euro wäre er unserer.



Paul Englert

Vor drei Jahren brauchte ich neue Dielen für meine Terrasse. Da wäre so ein VW T-Cross mit umlegbarer Beifahrersitzlehne der ideale Transporter gewesen. Diese seltene Funktion eignet sich aber auch prima, um nach tagessfüllender Vergleichsfahrt mit dem Mitsubishi ASX (im Hintergrund) und Kollege Thomas Hellmanzik die Beine langzumachen. Mehr dazu ab Seite 56.

786 000

Verkehrssünder haben Bürger bisher über das Portal weg.li und die dazugehörige App privat angezeigt

Raum für Ihre Entscheidung.

Die neue V-Klasse und der neue vollelektrische EQV. Kompromissloser Komfort, hochwertiges Design, intuitives Infotainment und eine Großraumlimousine, die perfekt zu Ihnen passt. Mehr entdecken auf [mercedes-benz.de](https://www.mercedes-benz.de).

The space is yours.

Mercedes-Benz



Neue Modelle,

Der Frühling erfreut mit einem bunten Strauß an attraktiven Neuheiten: waschechten Offroader. Den Anfang macht der neue Macan, der auch



Preis:
ab 84 100
Euro
Leistung:
ab 387 PS/285 kW
Drehmoment:
ab 650 Nm

PORSCHE MACAN

Es ist ja kein geringes Wagnis, das Porsche mit dem neuen, ausschließlich vollelektrischen Macan eingeht. Die seit 2014 verkaufte Macan-Baureihe 95B ist nicht irgendein Modell von Porsche, sondern eines, das sich seit dem Verkaufsstart 2014 rund 800 000-mal verkauft hat. Ob dem Elektro-Macan (Baureihe XAB) ähnliche Verkaufszahlen gelingen werden, scheint heute unsicherer denn je.

Am Auto wird es jedenfalls nicht liegen. Es basiert auf dem konzerneigenen PPE-Unterbau (Premium Platform Electric). Den es im Übrigen etwa mit dem kürzlich präsentierten Audi Q6 e-tron teilt. Im Falle des Macan werden beide zum Marktstart verfügbaren Modelle 4 und Turbo über zwei PSM-Motoren verfügen, wobei der vordere mit maximal 175 kW (238 PS) bei allen Macan-Versionen gleich ist.

Und damit Sie mal eine Vorstellung davon haben, wie klein so eine Power-E-Maschine ist: Die vordere im Macan hat einen Durchmesser von 210 Millimetern und eine aktive Länge von nicht mehr als 100 Millimetern. Unterschiede gibt es bei dem Motor an der Hinterachse, da produziert der Turbo maximal 470 kW. Das entspricht auch der Overboost-Leistung bei Launch-Start. Im normalen Verkehr bescheidet sich der Turbo mit 430 kW (584 PS).

Hochwertiges Interieur

Sollte reichen, zumal wenn man zur ersten Ausfahrt an der Côte d'Azur unterwegs ist. Von Antibes an der Küste bis in die Berge der südlichen Provence gilt es morgentlichen Berufsverkehr samt unzähligen Kreisverkehren zu bewältigen. Was immerhin Zeit gibt, sich im auffällig lackierten

Macan Turbo umzuschauen. Das Interieur ist so unverkennbar Porsche, dass man es auch mit abgeklebten Logos auf Lenkrad und Kopfstützen sofort erkennen würde. Nicht zuletzt wegen der sauberen Verarbeitung und der wertigen Werkstoffanmutung. So geht Porsche, ob nun mit Elektro- oder anderen Motoren.

Zahlreiche Bedienelemente haben sich im mittleren Touchscreen zusammengeschart, sodass sich einiges unter mehreren Menü-Ebenen versteckt – etwa das Stilllegen des akustischen Tempowarners. Am Lenkrad gibt es eine individuell belegbare Favoritentaste, die jedoch für diese Funktion leider nicht zur Verfügung steht. Das neue Infotainment mit Android Automotive OS als Betriebssystem scheint freilich noch die ein oder andere Macke aufzuweisen. So hat das Navi ab und an Schwierig-

schon gefahren

Roadster und Cabrio, Kompaktlimousine und SUV, ergänzt um einen mit vollelektrischem Antrieb unverwechselbares Porsche-Aroma verströmt.



Das 12,6 Zoll große Zentralinstrument biegt sich im Curved Design dem Fahrer entgegen. Zwei weitere Bildschirme gibt's in der Mitte und optional auf der Beifahrerseite. Die Klimabedienung ist ausgelagert

keiten mit der Routenführung und irritiert mit widersprüchlichen Ansagen.

Womit wir nun endlich in den Bergen und damit beim Fahren sind. Der luftgefederte Macan hat sich bis dahin als zwar straffer, aber dennoch kommoder und nie nervender Reisewagen erwiesen. Sobald sich die Landstraße in Richtung der schneebedeckten Seealpen emporwindet und das Rädchen am Lenkrad auf „Sport“ gedreht wird, zeigt sich der Macan Turbo von einer etwas anderen Seite.

Erstaunlich agil, zielsicher und angesichts des Gewichts geradezu spielerisch lässt er sich durch Biegungen werfen, ruft auf Fahrpedalbefehl praktisch beliebig viel Leistung ab und bleibt dabei so erdverbunden und feinfühlig kontrollierbar, dass man so etwa nach der dritten Kehre vergessen hat, in einem Elektroauto zu sitzen. ▷



Neu, doch unverkennbar Porsche: Das coupéartige, elegante Heck unterscheidet den elektrischen Macan sehr deutlich von seinem fossil betriebenen Vorgänger



Nein, wir weigern uns, das vordere Gepäckfach als „Frunk“ zu bezeichnen. Es ist gut nutzbar und fasst 84 Liter

Das Geheimnis dahinter? Ein extrem sauber abgestimmtes Luftfahrwerk (Serie beim Turbo) samt Hinterachslenkung im Zusammenspiel mit der unerhört exakten, harmonischen und rückmeldefreudigen Lenkung.

Fein dosierbare Bremsen

Da passt einfach alles zusammen, darauf verstehen sie sich nun mal bei Porsche. Was ebenso dazugehört: die auf den Punkt dosierbare Bremse, die bis zu einer Verzögerungsleistung von beinahe 0,5 g ohnehin elektrisch rekuperiert. Der Übergang zum hydraulischen Bremsen ist im Alltagsbetrieb nicht spürbar. Auch das geht also, wenn man entsprechend Arbeit bei der Feinjustage investiert, nicht wahr, Mercedes?

Der Papaya-orange Turbo-Testwagen auf diesen Seiten kostet samt Sonderausstattungen rund 138 550 Euro. Doch es geht auch

etwas preisgünstiger: Den Macan 4 mit 387 PS maximaler Systemleistung gibt es ab 84 100 Euro, und wenn, wie im Fall des vulkangrauen Exemplars unten im Bild, die Luftfederung für 2654 Euro dazukommt, fährt er praktisch genauso gut. Das Leistungsplus des Turbos (430 statt 285 kW bei Overboost) macht sich so richtig erst in Temporegionen bemerkbar, die bei Elektroautos ohnehin kaum eine Rolle spielen.

Praktische Vorteile weist der Macan 4 überdies auf: Sein Laderaum ist wegen des kompakteren Antriebs hinten 60 Liter größer. Bei beiden Macan-Versionen gleich sind die – nach Meinung des Autors – weniger gelungenen Leuchteneinheiten mit räumlich getrenntem Fahr- und Tagfahrlicht. Wenn's weiter nichts ist.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Tobias Kempe, Porsche

TECHNISCHE DATEN

Porsche		Macan 4 Electric	Macan Turbo Electric
Motorbauart/Anzahl		Elektromotor/2	Elektromotor/2
max. Systemleistung	kW (PS)	285 (387)	430 (584)
max. Systemdrehmoment	Nm	650	1130
Batteriekapazität	brutto/netto kWh	100/95	100/95
Länge × Breite × Höhe	mm	4784 × 1938 × 1622	
Radstand	mm	2893	
Gepäckraum	I/DA	540–1348	480–1288
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0–100 km/h	s	5,2	3,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	220	260
WLTP-Verbrauch ges.	kWh/100 km	17,9	18,8
WLTP-Reichweite	km	613	591
Grundpreis	ab Euro	84 100,-	114 600,-

FAZIT

■ Porsche zeigt, dass E-Wagen emotional sein können. Wie das geht? Vor allem mit Fahrwerk, Bremse und Lenkung, die zum Besten gehören, was es in diesem Segment gibt. Dann ist es ziemlich egal, ob in den Antriebseinheiten Kohlenwasserstoff-Moleküle oder Magnetfelder umeinanderwirbeln.





Alle Infos zum Ölwechsel mit
LIQUI MOLY finden Sie hier:
www.liqui-moly.com/oelwechsel



Ölwechsel gewünscht?

Wir machen das!

Ein Wunsch, eine Marke: Das richtige Motoröl zu finden,
ist keine Zauberei. Die LIQUI MOLY-Partner bieten mit
Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke
Spitzenqualität made in Germany und wissen genau,
was Ihr Fahrzeug braucht. Jetzt wechseln!



Angabe 1/2024



Angabe 7/2024



Angabe 8/2024



Angabe 4/2024



Angabe 4/2024



Feiner V8-Sound zum Genießen:
So fährt der Aston Martin DB12
Volante im Video-Fahrbericht:
Einfach den QR-Code mit dem
Smartphone einscannen,
und los geht's



ASTON MARTIN DB12 VOLANTE

Während sich die Rheinebene gerade noch im heißesten April seit Beginn der Wetteraufzeichnungen suhlt, hängt der schwarze Wald nebenan schon im grauen Wolkennebel, aus dem immer dickere Tropfen auf die flache Frontscheibe des Aston Martin DB12 Volante einschlagen. Doch das ist kein Grund, das Verdeck geschlossen zu halten, denn nur wer langsam fährt, wird auch nass. Also verschwindet die Stoffmütze in 14 Sekunden in der Versenkung und faltet sich surrend K-förmig hinter den Fond-Notsitzen zusammen.

Donner durchbricht die friedliche Stille. Jetzt grollt der einstige AMG-V8 noch intensiver. Die Hände greifen das feine Lederlenkrad, das die Engländer bei nur vier Grad Außentemperatur intensiv beheizen. Der Körper arrangiert sich leicht mit den ebenso bequemen wie sportlich geschnittenen Sitzen. Deren elektrische Verstellung ist etwas versteckt am Mittelunnel untergebracht, in dem sich die mächtige Kardanwelle ausgehend vom Frontmittelmotor in Richtung ZF-Getriebe an der Hinterachse dreht. Die Ohren stehen auf Rauschangriff,

denn der V8, der wie im Coupé 680 PS und maximal 800 Nm Drehmoment leistet, spielt eine ganz andere Symphonie als das Vierliter-Triebwerk aus Affalterbach. Viel feinnerviger, geradliniger. Dabei dümpelt der Achtender gerade im Drehzahlkeller herum. Ja, die größeren Aston-Turbos brauchen Drehzahl: mindestens 3000. Dann schnellert die digitale, mittig hinkonfigurierte Nadel im Digi-Cockpit los, der V8 randaliert bei über 7000/min im Begrenzer. Erst hier oben, am Drehzahlgipfel in „Sport Plus“, lassen sich die deutschen Triebwerksurzeln nicht mehr überhören.

Genau 111 kg Cabrio-Zuschlag

Der Sound dringt, wie bei einem offenen GT üblich, nahezu ungefiltert ans Fahrerohr. Logisch, die feste Haube des Coupés dämmt und versteift gleichermaßen. Wobei sich der Volante ähnlich verwindungsarm präsentiert wie der Festdach-Bruder. Die achtlagige Stoffmütze mit Webasto-Konstruktion und elektropneumatisch ausfahrenden Überrollbügeln soll samt den zusätzlichen Versteifungen genau 111 kg mehr wiegen. Die

Balance kippt mit 47:53 nun Richtung Heck – was angesichts der gebotenen Leistung an der Hinterachse und steiferer Dämpfer kaum nachteilig sein sollte.

Die Fahrleistungen weichen auf dem Papier kaum von denen des geschlossenen Bruders ab: 3,7 Sekunden dauert der Sprint von 0 auf 100 km/h. Bis zu 325 km/h sind auf der unbegrenzten A81, die die Schwabenhauptstadt mit dem Schwäbischen Meer verbindet, locker drin. Beide Übungen absolviert der Gentleman Driver natürlich lieber geschlossen, wobei der kurze Verdeckschließen zwei Sekunden mehr in Anspruch nimmt, ihn der DB12 aber ebenfalls bis Stadttempo erledigt. Mit geöffnetem Verdeck bleiben von den 262 Litern gerade noch 196 Golfbag-taugliche Literchen im hochvelourigen Kofferabteil übrig. Die zweite Tasche findet also eher auf den +2-Sitzen Platz, und die sind so eng geschnitten, dass die andere Schlägertasche kaum verrutscht.

Das ist auch gut so, denn wenn dieser Super Gran Turismo – wie die Engländer ihn nennen – Kurven entert, wird es schwer, Halt zu finden. Aston Martin

Preis:
ab 242.500
Euro
Leistung:
680 PS
Drehmoment:
800 Nm



Anstelle des betagten Dreh-Drück-Commanders zieht im DB12 ein reaktionsschneller Touchscreen mit hauseigener Software ein



Der Vierliter-V8 von AMG leistet dank größerer Turbolader, neuer Nockenwellen und höherer Verdichtung 680 PS bei 6000/min und 800 Nm von 2750 bis 6000/min

stimmt die Lenkung äußerst präzise ab. Feines Einlenkverhalten also, das keinerlei Korrekturen im Kurvenverlauf verlangt, egal in welchem Radius sich der Asphalt den Schwarzwald hinaufschlingelt. Erst kurvenausgangs drückt das Heck, weil selbst der normale ESP-Modus Spielraum lässt. Ja, die immense Leistung an der Hinterachse ist stets spürbar, aber sie überfordert den Piloten keinesfalls. Auch weil die Power sanft einsetzt, nachdem die Turbos das Loch im Keller gestopft haben. Klingt oldschoolig, prägt aber genau so den Charakter des offenen DB12, der auf Hybridisierung im Antriebsstrang pfeift und dabei Hand in Hand mit der Achtstufenautomatik arbeitet.

Fahrkomfort im Fokus

So lockert der geneigte GT-Pilot das ESP weiter, in neun Stufen. Der Hüftschwung weitet sich, ohne dass es einem je Angstperlen auf die Stirn treibt. Dabei ist der Asphalt nach dem harten Winter keinesfalls in Hochform. Doch ganz ehrlich: Davon spüren die Insassen in diesem Gran



21-Zoll-Schmiedefelgen mit Michelin Pilot Sport S 5 und bissigen Carbon-Keramiks



Die kindertaugliche Rückbank verdeckt hier das per Hand montierte Windschott



Das Verdeck öffnet sich in nur 14 Sekunden und schließt in 16 Sekunden. Beides klappt bei bis zu 50 km/h oder im Stand via Funkfernbedienung in einem Radius von zwei Metern um das Fahrzeug



Turismo wenig. Adaptive Dämpfer kontern zügig Frostaufbrüche, Kopfsteinpflaster oder Querfugen. Selbst die schmalwandigen Michelin Pilot Sport S 5, die auf zusammen 27 kg leichteren Schmiedefelgen im 21-Zoll-Format sitzen, torpedieren dank Polyurethanschäum-Einlagen den herausragenden Federungskomfort nicht. Natürlich bauen auch andere gute Fahrwerke, doch Aston Martin trimmt den DB12 bewusst auf Gentleman statt Profisportler, und das ist selbst in dieser Liga selten geworden.

Schöner wohnen: made in UK

Zumal sich die Dämpfer in zwei Stufen, wie übrigens auch die restlichen Fahrparameter, einzeln nachschärfen lassen. Anders als die Fahrmodi-Wahl am metallischen Ring des im wahrsten Wortsinn herausragenden Startknopfs gelingt die Feinjustierung von Lenkung und Antriebsstrang nur über den kleinteiligen Touchscreen. Okay, der alte Comand-Controller des DB11 war ein Relikt aus alten Mercedes-Tagen – doch der reaktionsschnelle Touchscreen mit dem flach stehenden Display sowie teils kleinen Touchflächen ist nicht zwingend die bessere Lösung. Immerhin belässt es Aston Martin bei den aus dem Coupé bekannten Druckflächen samt Touchpads am Lenkrad und verteilt auf der Mittelkonsole Tasten für Fahrdynamikfunktionen und Walzen für Temperatur und Lautstärke. Und das

alles betten sie in Gaydon in ein stilvoll arrangiertes Ambiente ein, das mit feinstem Leder, weichem Velours-Teppich, offenporigem Holz und Piano-Lack verwöhnt.

Ja, da gibt's nichts zu meckern, oder? Nun, wenn wir hier auf diesem hohen Niveau klagen müssten, dann darüber, dass der Volante dem Fahrer nicht automatisch den Gurt reicht und den Sitzen ein Nackenföhn fehlt. Dafür erhitzt sich der Touchscreen zunehmend, während die Navigation sich zwar dreidimensional darstellt, aber konsequent der Nordausrichtung folgt und das Display bereits bei schwacher Sonneneinstrahlung spiegelt. Schade auch, dass der Fahrer statt mit gläsernen Rundtasten die Fahrstufen nun mit einem kurzen Wahlknubbel einlegt. Diesen beleidert Aston Martin zwar, jedoch springt er nicht immer auf Antrieb von „D“ in „R“, sondern verharrt in „N“ – gerade bei zügigen Wendemanövern kann das schon nerven, da der Volante vor allem bei geschlossenem Dach mit Übersichtlichkeit geizt.

Apropos, da Geiz schon seit Längerem nicht mehr geil ist, verlangt Aston Martin für den DB12 Volante eine stattliche Viertelmillion Euro. Exklusivität hat eben ihren Preis, zumal der offene 2+2-Sitzer ausgesprochen viel GT-Feeling vermittelt.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Aston Martin

FAZIT

■ So sicher, wie auf Regen Sonnenschein folgt, so sicher ist sich Aston Martin, was den Erfolg des Volante angeht: Das Cabrio soll mehr als die Hälfte aller verkauften DB12 ausmachen, und das ohne den alten V12-Biturbo unter der Haube und für einen Preis ab 242 500 Euro. Klar, das ist viel Geld, doch nicht zu viel für einen offenen 2+2, der nicht nur auf der Langstrecke überragt, sondern auch Kurven kann. Das adelt den Aston Martin DB12 zum echten Super Gran Turismo.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

2+2-sitziges Cabrio, L x B x H 4725 x 1980 x 1295 mm, Radstand 2805 mm, Kofferraum 262 l, Leergewicht 1898 kg.

Fahrwerk

Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 275/35 R 21, hinten 325/30 R 21.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

Motor

Achtzylinder-V-Motor mit Abgasturbolader, Hubraum 3982 cm³, Leistung 500 kW (680 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 2750/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 3,7 s
Höchstgeschwindigkeit..... 325 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)..... SP 12,2 l/100 km

Grundpreis

Aston Martin
DB12 Cabrio 4.0 V8 242 500 Euro



Das achtlagige Webasto-Verdeck wehrt Wirbelstürme ab und bewahrt die Coupé-Linie



Drinnen wirkt der DB12 hochwertiger als der eng verwandte Vorgänger DB11