



GUTES AUSSEHEN
UND INTELLIGENZ LIEGEN
IN DER FAMILIE.

Verantwortungsvolle Mobilität kann unterschiedliche Formen annehmen. Deshalb haben wir außergewöhnlich effiziente und dynamische Elektrofahrzeuge entwickelt: das agile Megacity Vehicle BMW i3 Concept und den atemberaubenden Sportwagen BMW i8 Concept. Beide mit klarem, progressivem Design, geformt aus futuristischem und besonders leichtem Carbon. Intuitive Fahrer-Assistenzsysteme werden Sie schneller, einfacher und bequemer mit Ihrer Umgebung vernetzen. Und im Interieur kombinieren wir Premiumdesign mit natürlichen, nachhaltigen Materialien. Das sind nur einige Beispiele, wie BMW i eine neue Welt visionärer Mobilität erschafft.

BMW i. BORN ELECTRIC.

bmw-i.de

BMW i3 mit reinem Elektroantrieb BMW eDrive: Stromverbrauch (kombiniert): 12,9 kWh/100 km; CO₂-Emission (kombiniert): 0 g/km. BMW i3 mit Range Extender: Stromverbrauch (kombiniert): 13,5 kWh/100 km; Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 0,6 l/100 km; CO₂-Emission (kombiniert): 13 g/km. BMW i8 mit Plug-in-Hybridantrieb BMW eDrive: Stromverbrauch (kombiniert): 11,9 kWh/100 km; Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 2,1 l/100 km; CO₂-Emission (kombiniert): 49 g/km. Die Verbrauchswerte wurden auf Basis des ECE-Testzyklus ermittelt. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen. Neue BMW i Fahrzeuge sind bei jedem autorisierten BMW i Agenten erhältlich.

ONE WAY

BMW i



Freude am Fahren



INNOVATIONEN KÖNNEN DIE WELT VERÄNDERN. AUCH IHRE.

Mit dem BMW i3 und dem BMW i8 hat eine neue Ära nachhaltiger Mobilität begonnen. Für ein Maximum an Dynamik und Effizienz wurden beide Fahrzeuge von Anfang an neu gedacht und kompromisslos innovativ umgesetzt. Revolutionär gebaut aus besonders leichtem und hochfestem Carbon. Mit unvergleichlicher Fahrdynamik und Effizienz dank BMW eDrive. Erleben Sie mit dem elektrischen BMW i3 emissionsfreie Fahrfreude und vernetzte Mobilität jetzt auf Ihren Straßen. Und vereinbaren Sie eine Probefahrt beim BMW i Agenten in Ihrer Nähe unter www.bmw-i-agent.de oder unter 089 1250 161 60.

Innovationen setzen den Standard. Sie kommen von BMW.



Von: Paul Wagner
An: E.ON Vertrieb
Betreff: Elektromobilität

**Elektromobilität ist ein
großes Thema. Und wann
wird's wirklich machbar?**

**Hallo Herr Wagner, mit E.ON eMobil
können Sie sofort durchstarten.**

E.ON eMobil bietet durchdachte, individuelle Lösungen für CO₂-freies Fahren. Von der Ladebox mit professioneller Installation, umweltfreundlichem Strom aus regenerativen Energien bis hin zum Elektroauto. Ausgereifte Technik, mit der Sie ganz leicht zum Pionier der Elektromobilität werden. Und nebenbei: E.ON eMobil ist ein guter Beitrag, die Zukunft der Energie zu gestalten. Mehr Infos unter eon.de/emobil



e.on

So spannend kann sparsam sein!

greencars

Rimac Concept One

Elektroauto mit 1088 PS



>>> Leserwahl: Die eCars des Jahres

KIA RIO



RENAULT FLUENCE Z.E.



MITSUBISHI i-MIEV



ÜBERBLICK

Die sparsamsten Autos der Welt

RALLYE DER E-AUTOS

So lief die 1. Bodensee-Elektrik

DAUERTEST

Was kann das kleine E-Mobil?

Motorwelt

VW E-Up!

B2706F

Der ADAC Sommerreifen-Test

Das Niveau wird immer besser: 38 Modelle für Kompakt- und Mittelklasse
Seite 32

Neue Dreizylinder

Vergleichstest: Ford Fiesta und Renault Clio Seite 28

Fairer Wettbewerb

Auto-Ersatzteile müssen billiger werden Seite 48

VW Golf Variant



Mini Paceman



Renault Captur



Ford EcoSport



BMW 3er GT



Peugeot 2008



Renault ZOE

Autofrühling 2013

Alternative Antriebe, intelligente Autos, umweltfreundliche Elektromobile:
Die Autoindustrie kämpft gegen die Absatzkrise, **der Kunde profitiert** Seite 20



BMW i3



Mercedes S-Klasse



Mercedes CLA



Stillstand und rollt wieder von selbst weiter. Sogar nachts sieht das Auto besser als der Fahrer. Werden auf dunklen Straßen Fußgänger ausgemacht, poppt eine Warnung im Display auf und weist auf die Gefahr hin. Zusätzlich werden die Fußgänger mit einem Extra-Scheinwerfer angeleuchtet. Und wenn es sein muss, wird auch automatisch gestoppt. Schöne neue Welt. Glühlampen gibt es in der S-Klasse übrigens nicht mehr – die Beleuchtung des gesamten Fahrzeugs übernehmen energiesparende LEDs.

Die geballte Technik zeigt, wohin die Reise geht: zum autonomen Fahren. Bereits im Jahr 2020 soll es laut Zulieferer

Continental erste Modelle geben, die ihren Weg ohne Zutun des Fahrers finden, ohne Insassen einparken und – besser, als der Fahrer je dazu in der Lage wäre – Unfälle

Neue Chance für E-Autos: Die Preise sinken und die Auswahl wird größer

vermeiden können. Von anderen Herstellern wie Audi und BMW ist ebenfalls zu hören, dass autonomes Fahren keine Utopie mehr ist.

Die alternativen Antriebe. Noch führt das Elektroauto ein Nischendasein und

wird gerade von Privatkunden nicht angenommen. Das könnte sich 2013 ändern. Schließlich ziehen nun weitere große Hersteller nach und bieten E-Fahrzeuge an. Branchenkenner erwarten, dass besonders die Kleinwagen Renault ZOE (ab April) und VW E-Up! (ab Ende 2013) für eine höhere Nachfrage sorgen werden. Denn: Sie bieten vier Personen bequem Platz und sind für ihren Einsatzzweck in der Stadt alltagstauglich genug. Zwar wird sich an der begrenzten Reichweite von rund 150 Kilometern nicht viel ändern, doch immerhin sinken die Preise. Den pffiffig gestalteten Renault →

Alternative Antriebe

Fährt das Elektroauto 2013 aus der Nische? Attraktive Neuheiten von Volumenmarken könnten den Durchbruch bringen



BMW i3: Der Elektro-BMW mit besonders leichter Karbon-Karosserie wird auf der IAA im September enthüllt



Lexus IS 300h: Toyota/Lexus setzt weiterhin auf das Duo Benziner und Elektromotor. Im Sommer bringt Lexus deshalb den völlig neu entwickelten IS auch als Hybridversion

VW E-Up!: Ende 2013 ist der Elektroabteiler des Up! zu haben. Die Spitze liegt bei 130 km/h, die Reichweite bei 150 km



Renault ZOE: Elektro-Kleinwagen für 20 600 € plus 79 € Batteriemiete je Monat. Ab April beim Händler

**「Die Zeit können auch
wir nicht beschleunigen.
Aber die Zukunft.」**



Ein Sportwagen unter Strom nähert sich den Straßen der Zukunft auf der Beschleunigungsspur: die rein elektrisch angetriebene Konzeptstudie Mission E mit Porsche E-Performance.

PLUG INTO THE POSITIVE ENERGY

DER NEUE RENAULT TWIZY. 100% ELEKTRISCH. 0% EMISSIONEN.¹



www.renault.de/renault-twizy



RENAULT
Z.E.
ZERO EMISSION

DRIVE THE CHANGE



Renault Twizy

ab **6.990 €²**

zzgl. Batteriemiete

ab **50,- €** im Monat³

STARTEN SIE INS ZEITALTER DER ELEKTROMOBILITÄT.

- 100% elektrisch angetriebener Zweisitzer mit 0% Emissionen¹
- 3 trendige Ausstattungs-niveaus
- bis zu 120 km Reichweite im Stadtverkehr³
- einfache Aufladung an der Steckdose in nur 3,5 Stunden oder an einer der über 1000 Ladestationen in Deutschland
- 80 km/h Höchstgeschwindigkeit
- kann als Renault Twizy 45 mit 45 km/h Höchstgeschwindigkeit mit Führerscheinklasse S schon ab 16 Jahren gefahren werden

testen Sie ihn selbst bei einer Probefahrt

Alles über Elektroautos auf www.elektro-start.de

Keine Emissionen im Fahrbetrieb. ²UPE zzgl. Überführungskosten für einen Twizy Urban 45 ohne Fahrzeugbatterie. Fahrzeug wird nur verkauft bei gleichzeitigem Abschluss eines Mietvertrags für die Antriebsbatterie mit der Renault Leasing, z. B. zu einem monatlichen Mietzins von 50,-€ bei einer Jahresfahrleistung von 7.500 km und 36 Monaten Laufzeit. Der monatliche Mietzins deckt die Bereitstellungskosten für die Batterie ab. ³Reichweite gemäß NEFZ; abhängig von Fahrweise, Temperatur, Zuladung und Straßenverhältnissen kann sich die Reichweite deutlich reduzieren. Abb. zeigt Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

DER RENAULT ZOE. IN REKORDZEIT AUFLADEN UND LOSFAHREN.



RENAULT
Z.E.
ZERO EMISSION

**DER 100 % ELEKTRISCHE RENAULT ZOE.
EINE NEUE ÄRA AUTO.**

DRIVE THE CHANGE



ERLEBEN SIE ELEKTROMOBILITÄT IM ALLTAG – Sie werden überrascht sein! Schon nach einer Stunde Ladezeit¹ können Sie mit dem Renault ZOE innovative Technologien, puren Fahrspaß und Komfort auf höchstem Niveau erleben. Und das ganz ohne Emissionen², ohne Motorenlärm und ohne Kompromisse. Erfahren Sie mehr und vereinbaren Sie eine Probefahrt auf www.renault.de/zoe

RENAULT ZOE AB 21.700,- €³ zzgl. 79,- € mtl. Batteriemiete⁴.

¹ Schnellladung an öffentlichen Ladesäulen mit 22 kW in einer Stunde bis zu 80 %. Die Restladung erfolgt im Standardladeverfahren. ² Im Fahrbetrieb. ³ UPE für einen Renault ZOE Life ohne Antriebsbatterie, zzgl. Überführung, inklusive eBox 3,7 kW mit Montage und Inbetriebnahme. Fahrzeug wird nur verkauft bei gleichzeitigem Abschluss eines Mietvertrags für die Antriebsbatterie mit der Renault Leasing. Im Kaufpreis enthaltene Wall Box nach Z.E. Ready 1.2 Standard für die Heimladung des Fahrzeugs inkl. Montage und Inbetriebnahme durch einen zertifizierten Elektriker. Vorarbeiten an der Hausinstallation zur Montage und Nutzung der Ladeinfrastruktur sind mit zusätzlichen Kosten verbunden. ⁴ Monatlicher Mietzins von 79,- € bei einer Jahresfahrleistung von 12.500 km und 36 Monaten Laufzeit. Der monatliche Mietzins deckt die Bereitstellungskosten für die Batterie ab. Bei allen teilnehmenden Renault Partnern. Abbildung zeigt Renault ZOE Zen mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, Brühl.



RENAULT
Passion for life

Renault ZOE

Bestzeit bei Renault.



ab **16.500,- €**¹ (OKT-2015)

zzgl. ab **49,- €** mtl. Batteriemiete²

Jetzt 5.000,- € Elektrobonus sichern.³

¹ Angebotspreis für einen Renault ZOE Life inklusive 5.000,- € Elektrobonus, ohne Antriebsbatterie. Fahrzeug wird nur verkauft bei gleichzeitigem Abschluss eines Mietvertrags für die Antriebsbatterie mit der Renault Leasing. ² Zzgl. eines monatlichen Mietzinses von 49,- € bei einer Jahresfahrleistung von 5.000 km und 60 Monaten Laufzeit. Der monatliche Mietzins deckt die Bereitstellungskosten für die Batterie sowie die Renault Z.E. Assistance ab. ³ Angebot gültig für Privatkunden bis 31.12.2015. Bei allen teilnehmenden Renault Partnern. Abbildung zeigt Renault ZOE Zen mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.





PORSCHE

Kann man mit
Strom ...



... gegen den
Strom schwimmen?

Hier geht's weiter



Erfolgstrio: F1-Star Nico Hülkenberg (re.) feiert mit seinen beiden Teamkollegen Earl Bamber (M.) und Nick Tandy den Le Mans-Erfolg auf ihrem Porsche 919 Hybrid



Porsches Doppelsieg

17 Jahre liegt der letzte Erfolg der Schwaben, die 2014 ihr Comeback in Le Mans gaben, zurück. Jetzt gelang ihnen gleich im zweiten Anlauf der Doppelschlag

24h Le Mans Nachrichten



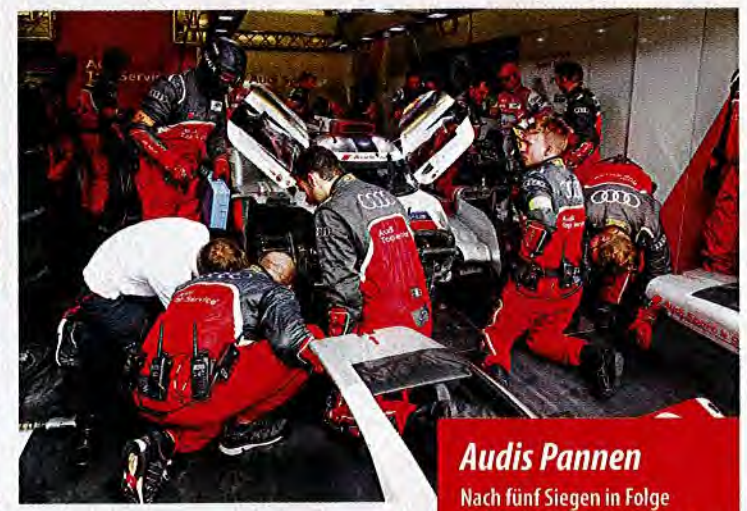
René Rast (Audi-Pilot)

Le Mans ist das größte Rennen der Welt. Hier im LMP1 zu starten, noch dazu mit Audi, die eine riesige Erfolgsgeschichte haben, ist der magische Moment, auf den ich immer hingearbeitet habe

Daniel Abt



Das Strahlen im Gesicht von Daniel Abt hörte gar nicht mehr auf. „Von außen nimmt man gar nicht wahr, was es bedeutet, hier zu fahren“, staunte der Sohn von Audi-DMT-Teamchef Hans Jürgen Abt. „Ich spüre jeden Knochen.“ Acht Stunden saß der Allgäuer im privaten LMP1 von Rebellion. Ziel: Durchkommen. Das gelang, auf Gesamttrang 18. „Unter den Umständen – ich saß vorher kaum im Auto – bin ich zufrieden.“ Abt bestreitet auch alle weiteren Läufe der Langstrecken-WM für das Team. Und Le Mans 2016? Abt: „Gerne noch mal!“



Audis Pannen

Nach fünf Siegen in Folge kämpften die Ingolstädter in diesem Jahr mit einigen Zuverlässigkeitsproblemen und Unfällen bei den drei Audi R18 e-tron quattro

24H LE MANS – DUELL PORSCHE GEGEN AUDI

Geschlagen mit eigenen Waffen

AUDI GEGEN PORSCHE HIESS DAS GROSSE DUELL BEIM 24H-KLASSIKER IN LE MANS. IM ZWEITEN JAHR NACH DER RÜCKKEHR SCHENKTEN NICO HÜLKENBERG UND CO DEN STUTTGARTERN DEN TRIUMPH. UND DAS MIT DEN WAFFEN DER KONKURRENZ

Acht Minuten waren bei den 24 Stunden von Le Mans noch zu fahren, da tauchten plötzlich Wolfgang Ullrich (64) und Rupert Stadler (52) in der Porsche-Box auf. Immer wieder klatschten der Motorsportchef und der Vorstandsvorsitzende von Audi Applaus, umarmten ihre Kollegen aus Zuffenhausen. Die Seriensieger – zuletzt gewannen die Ingolstädter fünf Mal in Folge – gratulierten ihren Bezwingern. Audi gegen Porsche, beides VW-Töchter, war das große Duell des Langstreckenklassikers. Und Porsche entschied den Kampf der Brüder deutlich für sich. „Ich bin einfach überglücklich“, schwärmte Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg (27), der bei seinem ersten Le-Mans-Start gemeinsam mit Earl Bamber (24) und Nick Tandy (30) im 919 Hybrid den 17. Triumph für Porsche klarmachte. „Wahrscheinlich

17
Siege holte Porsche bislang beim 24h-Klassiker in Le Mans. Der letzte vor 2015 gelang 1998 Allan McNish, Laurent Aiello und Stéphane Ortelli im Porsche GT1

ist der Sieg das Größte in meiner Karriere. Da oben vor Tausenden von Leuten auf dem Podest zu stehen, ist Gänsehaut-Stimmung pur.“ Großen Respekt zollten den Siegern aber nicht nur die Fans, sondern auch die Piloten der Konkurrenz. „Porsche hat einfach einen Top-Job gemacht“, gab Audi-Fahrer André Lotterer (33) zu, der mit Benoît Tréluyer (38) und Marcel Fässler (39) diesmal Dritter wurde und das legendäre Rennen schon 2011, 2012 und 2014 gewonnen hat. Unzufrieden war er trotzdem: „In Le Mans zählt nur der Sieg. Alles andere ist enttäuschend, vor allem, wenn man schon mehrmals gewonnen hat. Der Kampf war gut, aber leider hatten wir zu viele kleine Probleme.“ Fakt ist: Die Voraussetzungen für das Duell hätten unterschiedlicher kaum sein können. Denn: Es ist ein Kampf der Konzepte. Audi befeuert seinen



Nico Hülkenberg

„Ich bin einfach überglücklich. Wahrscheinlich ist der Sieg das Größte in meiner Karriere. In Le Mans vor Tausenden von Leuten auf dem Podest zu stehen ist Gänsehaut-Stimmung pur“

R18 e-tron mit einem Turbodieselmotor mit vier Liter Hubraum. Beim Hybrid setzen sie auf ein Schwungrad, das auf einer Le-Mans-Runde vier Megajoule verbrauchen darf. Der siegreiche Porsche 919 Hybrid hingegen hat einen Zwei-Liter-V4-Turbo-Benziner und ein Hybridsystem mit Batterien, das acht Megajoule auf einer Runde in Le Mans verbrauchen darf. Das heißt: 830 PS Systemleistung gegen rund 1000 PS, Diesel gegen Benzin, Schwungrad gegen Batterien. Porsche-Ass Timo Bernhard (34), der mit Ex-Vettel-Teamkollege Mark Webber (38) und Brendon Hartley (25) als Zweiter das Podium komplettierte, erklärt die größten Verbesserungen am 919 Hybrid gegenüber dem Vorjahr: „Wir haben bei der Hybrid-Power und bei der Aerodynamik einen großen Schritt gemacht. In Kurven sind wir dadurch besser geworden.“

Das sieht auch Chris Reinke (43), Audi-Chef LMP (Le Mans Prototyp), so. „Bei Porsche gab es eine Konzeptveränderung“, analysiert er für ABMS. „Sie haben auf Geraden nicht mehr ganz so viel Topspeed, können aber flotter durch schnelle Kurven fahren. Es geht also in unsere Richtung.“ Denn: Die R18 e-tron quattro waren in den vergangenen Jahren aerodynamisch das Maß aller Dinge. Niemand konnte in Le Mans so schnell durch die berühmten Porsche-Kurven fahren wie die Autos mit den vier Ringen. Wurde Audi in Le Mans 2015 also mit seinen eigenen Waffen geschlagen? In gewisser Weise ja. Denn nicht nur bei den hohen Kurvengeschwindigkeiten hat sich Porsche an den Ingolstädtern orientiert. Auch bei der Zuverlässigkeit. „Wir haben vor Le Mans vier 30-Stunden-Tests absolviert“, verrät Fritz Enzinger (58),

Leiter des LMP1-Projekts bei Porsche. „So sind wir mehr als 45 000 Kilometer gefahren, bevor es losging.“ Während Ausdauermeister Audi dieses Jahr überraschenderweise in Le Mans mit diversen Problemen – eine fliegende Motorabdeckung und **Wenig langsamer auf den Geraden, viel flotter in den schnellen Kurven** ein schleichender Plattfuß am R18 e-tron quattro mit der Startnummer 7, ein Unfall bei der Nummer 8 und ein defektes Hybridsystem bei der Nummer 9 – zu kämpfen hatten, lief der Sieger-Porsche wie ein Uhrwerk. „Es gab keinerlei Anzeichen von Problemen“, freute sich Hülkenberg. „Er hat geschmunzelt wie ein Kätzchen.“

Ein weiterer Schlüssel zum Sieg waren die Runden des Siegertrios bei Dunkelheit. „In der Nacht waren die drei einfach auf einem anderen Level“, lobte Mark Webber. Sieger Hülkenberg analysierte: „Durch die kühlen Temperaturen hatten wir nicht nur mehr Grip, sondern auch ein breiteres Arbeitsfenster.“ Da konnten selbst die Audis, die sonst oft in der Nacht den Grundstein für ihre Erfolge legten, nicht folgen. Um 2016 wieder den Sieg nach Ingolstadt zurückzuholen, arbeitet Audi schon jetzt am Nachfolger des aktuellen Fahrzeugs. Statt des Schwungrads will man, wie Porsche, auf Batterien setzen. Und zusätzlich in die höhere Energieklasse von sechs Megajoule aufsteigen. Vielleicht ist es dann auch wieder umgekehrt und die Porsche-Bosse kommen zu Audi, um zu gratulieren. **Toni Schmidt**

263 500

Zuschauer lockte das große Duell zwischen Audi und Porsche bei der 83. Auflage des 24h-Klassikers in Le Mans an die Strecke. So waren es 200 Besucher mehr als im vergangenen Jahr – neuer Rekord!

Nissan



Die Bauten im Fahrerlager sind schon so groß wie bei Audi und Porsche. Doch auf der Strecke fuhr Nissan der Konkurrenz in der schnellsten Klasse LMP1 meilenweit hinterher. Mehr als 20 Sekunden verloren die GT-R LM Nismo pro Runde, in Wertung kam keines der drei Autos ins Ziel. Sie sind einfach nicht aussortiert. Die Entschuldigung von Motorsportboss Darren Cox: „Wir testen hier öffentlich.“

Formel E Alles über die neue Elektro-Rennserie

**auto
motor
und
sport**

EXTRA

Formel E: die Elektro-F1

**Saison
2016/17**
Alle Autos,
alle Fahrer



Interview

Formel-E-Champion
Sébastien Buemi

Technik

So funktioniert ein
Formel-E-Auto

Hintergrund

Die Formel E
in Zahlen

auto motor und sport



BMW
Fünfer



Land Rover
Discovery



Einzeltest
Tesla Model X

Vergleichstest
Audi Q2
Mini Clubman
Seat Ateca

Alle Neuen im Herbst

100 000-km-Test
VW Golf

mit Daten, Preisen und Technik-Check
PLUS Die Highlights des Pariser Salons



Mini
Countryman



Premiere in Paris:
erster Elektro-SUV
von Mercedes

Österreich 4,50 €; Schweiz 7 sfr; Benelux
4,60 €; Dänemark 45,- DKR; Finnland,
Slowakei 5,90 €; Griechenland 5,80 €;
Kanaren 5,40 €; Frankreich, Italien, Portugal
(Cont.), Spanien, Slowenien 5,20 €;
Tschechien 170 CZK; Ungarn 1650 HUF



Exklusiv



So fährt der neue
Audi Q5

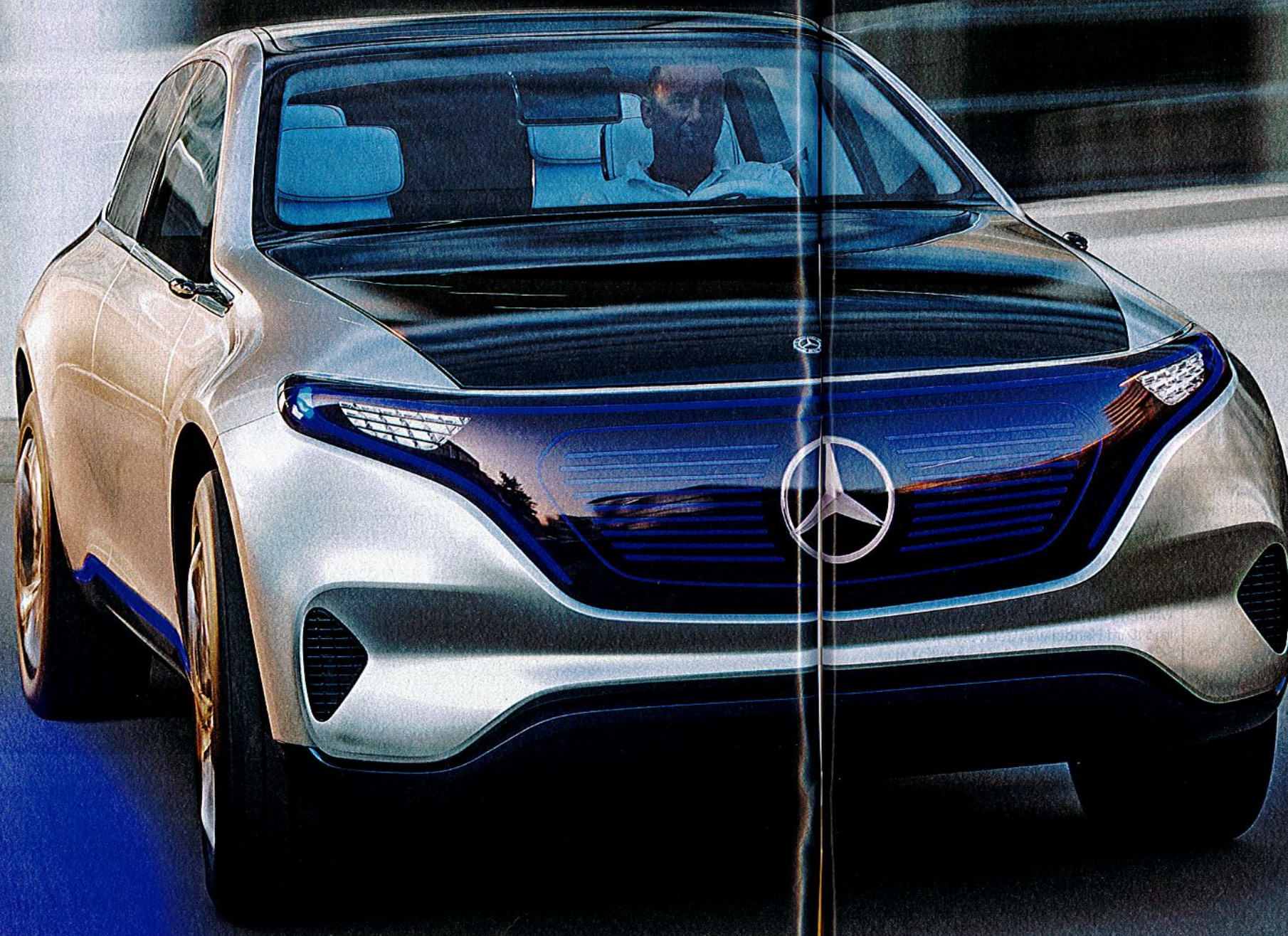
Test mit BMW M3 und Mercedes-AMG C 63

Alfa Romeo Giulia QV

Alle Neuen im Herbst

Auf dem Pariser Autosalon feiern in diesen Tagen spektakuläre Studien von
dauert es aber noch rund zwei Jahre. Modelle wie Peugeot 3008,

Mercedes, BMW und VW ihre Weltpremiere – bis sie in den Handel kommen,
Opel Insignia oder Alfa Stelvio kommen dagegen schneller.



Mercedes E-SUV

- ab 2019
- ab rund 60000 Euro
- 500 Kilometer Reichweite

Es ist nicht mehr und nicht weniger als ein neues Zeitalter, das bei Mercedes anbricht. Erstmals in der langen Geschichte des Traditionsherstellers wird ein Auto als Studie präsentiert, das auch äußerlich in einem unverwechselbaren Look zeigt, was es innerlich ist – ein Elektroauto.

Neuer Designstil für E-Autos

Die Stromvarianten auf B-Klasse- und Smart-Fortwo-Basis hatten noch keinen eigenen Designstil. Die Generation EQ, die Mercedes jetzt in Paris vorgestellt hat, dagegen schon: „Man soll schon von Weitem erkennen, dass es sich hier nicht um ein Modell mit Verbrennungsmotor handelt“, erläutert Mercedes-Exterieur-Designchef Robert Lesnik. „Wir arbeiten hier mit einer optischen Leichtigkeit, die SUV sonst so nicht unbedingt haben. Keine Sicke, keine Kante, sondern ein neuer, ganz cleaner Look.“

Elektro-Ästhetik nennt Mercedes diesen Look, der die Konzentration auf das Wesentliche unterstreichen soll. Wichtig zu wissen: Diese neue Elektrofahrzeug-Architektur ist eigens für batterieelektrische Fahrzeuge entwickelt worden und in jeder Hinsicht, also auch in Radstand, Spurbreite und Batteriegröße, skalierbar. Künftig sollen neben diesem SUV in der Größenordnung eines GLC auch ein geländegängerähnliches Modell im GLS-Format sowie Limousinen in der Größenordnung von E- und S-Klasse darauf aufbauen. Intern wird dieser Baukasten übrigens EVA 2 genannt.

Zwei E-Motoren

Der Antrieb der Studie erfolgt über zwei Elektromotoren (je einer an Vorder- und Hinterachse, dadurch elektrischer Allradantrieb mit achsvariabler Momentenverteilung), die bis zu

Der Stern der Mercedes-E-SUV-Studie steckt hinter einer Polycarbonat-Abdeckung

Renault Trezor

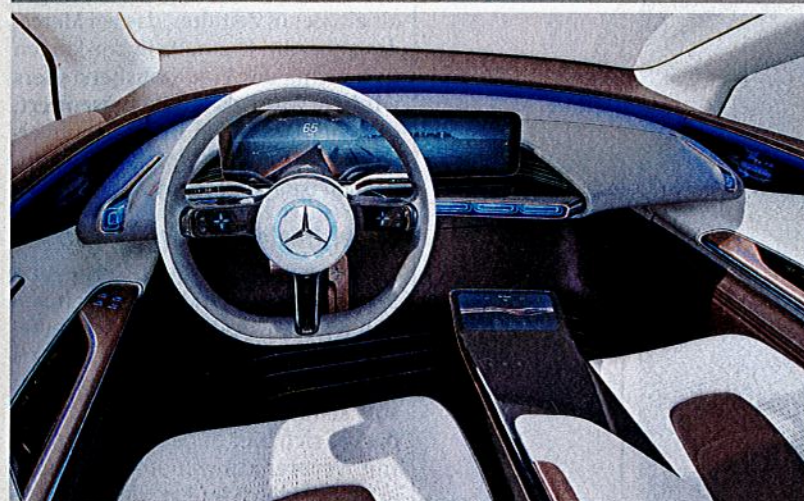
- Studie mit Formel-E-Antrieb
- Ausblick auf neues Design
- Autonom Fahren ab 2020

Oh là là – dieser Trezor ist verdammt flach. Nur 1,08 Meter ist Renaults Studie hoch. Weil die ganze obere Karosseriehälfte bis zur Heckscheibe hochklappt, ist es leicht, einzusteigen. Aber Rauskommen ist schwerer, als einen Trezor zu knacken, weil Türen fehlen. „Auf der Messe lassen wir Carlos Ghosn nicht aussteigen“, sagt Chefdesigner Laurens van den Acker. Will der Renault-Nissan-Chef vielleicht auch gar nicht, denn dank der getönten Scheibe schimmert das Interieur in heimeligem Rot. Außerdem könnte er den 1,6-Tonner dank der 350 PS des Formel-E-Motors auf der Hinterachse in 4,7 Sekunden auf 100 km/h werfen – bitte nicht auf der Bühne, Monsieur! Fahren lassen dürfte sich der Trezor-Steuermann allerdings nur mit Beifahrer: Zum Aktivieren des Autopiloten braucht es Fingerabdrücke von zwei verschiedenen Personen auf dem Knopf in der Mittelkonsole. Renault glaubt, dass das bereits 2020 zu einem bezahlbaren Preis möglich ist.

Französischer Flachmann: Die wabenförmigen Aerodynamik-Elemente an der Front öffnen sich je nach Kühlluftbedarf der zwei Batterien und des Motors. Selbst im Lenkrad sitzen Touch-Displays zur Bedienung

Das gefällt uns: Klassische Schönheit trotz alternativem Antrieb

Das gefällt uns nicht: Wer will sich in so einem Flitzer fahren lassen?



Cockpit mit riesigen Bildschirmflächen, die Einzelsitzbestuhlung dürfte der Studie vorbehalten bleiben

FAZIT

Was lange währt

Das war kein einfacher Weg. Rauf und runter wurde bei Mercedes die Strategie zur E-Mobilität diskutiert, während BMW schon längst mit i3 und i8 im Handel war. Jetzt stockt die i-Strategie, und Mercedes holt mit wichtigen Entscheidungen auf. Der neue Baukasten für E-Autos über alle Baureihen hinweg könnte noch Gold wert sein – vorausgesetzt, es geht der Marke nicht wie BMW, wo zwischen durch irgendwie der Mut abhanden gekommen ist. Die Generation EQ ist auf jeden Fall ein sehr wichtiger Hoffnungsträger.

„Mercedes treibt die E-Mobilität endlich konsequent voran“

Birgit Priemer



brennungsvarianten unterscheiden – touchbasiert ohne Knöpfe mit einem 24 Zoll großen TFT-Bildschirm, der alle fahrerrelevanten Informationen über Tempo, Reichweite und Navi-Anzeigen ins Blickfeld rückt. Der Fahrer bestimmt übrigens selbst, was er wissen möchte – und was nicht.

Ach ja: Klassische Außenspiegel gibt es nicht mehr. Kameras projizieren das Bild des rückwärtigen Verkehrs auf integrierte Displays in den Türen.

Das Ganze trägt die offizielle Bezeichnung Generation EQ, eine Art Submarke unter dem Mercedes-Label, die den Mercedes-Weg frei macht in eine rein elektrische Zukunft. Geht es auch nach Daimler-Boss Dieter Zetsche, sollen mit dieser Offensive alle Segmente von der Kompakt- bis zur Luxusklasse abgedeckt werden. So sieht das auch Robert Lesnik: „Spielereien nimmt einem niemand mehr ab.“

300 kW Gesamtleistung verfügen und eine Reichweite von 500 Kilometern ermöglichen. Die 70-kWh-Lithium-Ionen-Batterie steckt zwischen den Achsen tief im Wagenboden und stammt von der Daimler-Tochter Deutsche Accumotive.

Um den SUV in der Größenordnung des aktuellen GLC aufzuladen, hat der Kunde zwei Möglichkeiten: per Induktion oder über eine Wallbox. Sollte der Strom nicht mehr ausreichen, um das angepeilte Ziel zu erreichen, nennt das Navigationssystem automatisch Lademöglichkeiten am Wegesrand.

Das Cockpit ist – wie bei vielen Verbrennern auch – fahrerorientiert ausgelegt. Trotzdem geht es auch hier um eine neuartige Elektro-Ästhetik, die die Anmutung des Exterieur-Designs auf den Innenraum überträgt. Die Instrumententafel wird von einem großen schwebenden Display mit asymmetrischem Design geprägt, die Bedienlogik soll sich künftig deutlich von jener der Ver-

BMW X2

- ab Herbst 2017
- ab rund 35 000 Euro
- mit Vierzylindermotoren

Die getarnten Vorserienautos wurden ja schon häufiger gesichtet, nun wird in Paris der schon sehr seriennahe Prototyp des BMW X2 enthüllt. Er wird in der zweiten Jahreshälfte 2017 auf den Markt kommen, als sportlicher Ableger des X1, ebenso wie dieser auf der UKL-Plattform basierend. Das angedeutete Stufenheck der größeren SUV-Coupés fehlt dem X2, auffällig ist dagegen dessen stärkere Offroad-Betonung. Stämmige Räder und muskulöse Radhäuser kontrastieren mit der filigranen Dachpartie. Vorn sorgen LED-Scheinwerfer für Akzente, hinten fällt die kleine Heckklappe auf. Zu den Antriebsvarianten ist noch nicht sehr viel bekannt, da bietet die Plattform ja viele Möglichkeiten. Der Einstiegs-

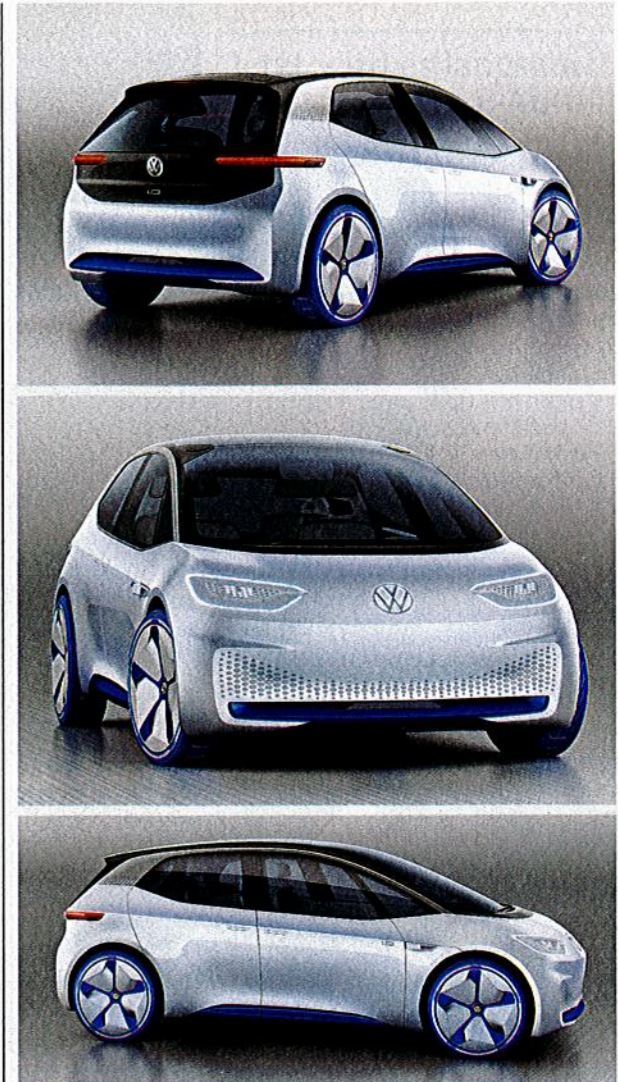
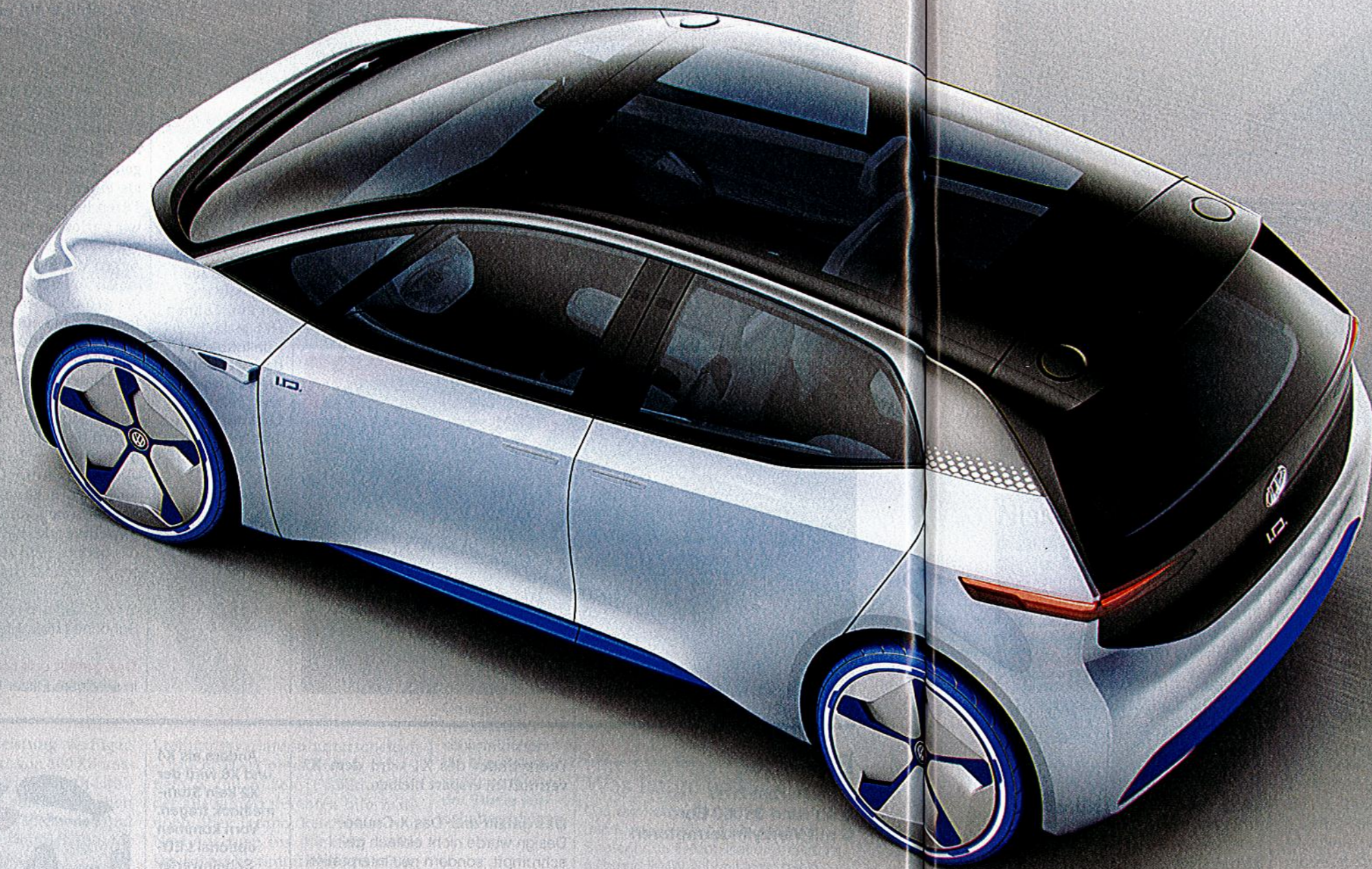
Dreizylinder des X1 wird dem X2 vermutlich erspart bleiben.

Das gefällt uns: Das X-Coupé-Design wurde nicht einfach geschrumpft, sondern neu interpretiert

Das gefällt uns nicht: Langsam wird die X-Palette unübersichtlich, der X1 ist das sechste Modell

Anders als X4 und X6 wird der X2 kein Stummelheck tragen. Vorn kommen optional LED-Scheinwerfer zum Einsatz, die Niere wird deutlich breiter





Kürzer als ein Golf, Radstand wie ein Passat, hinten ein bisschen Up, viel Glas und Portalüren: VW I.D.

FAZIT

E-Auto statt EA 189

Vor einem Jahr stand Software bei VW noch für Schummeln, jetzt für Innovation. Statt millionenfach mehr Emission verspricht der I.D. eine Million Autos mit null Emission. Gibt's nicht? Geht nicht. VW muss nach vorne denken, das Programm „Think new!“ bringt den I.D. hervor. Möglich, dass er 2020 keinen Vorsprung vor der Konkurrenz hat. Aber dass er keinen Rückstand hat, ist aus der Sicht von 2015 ein Riesenfortschritt.



„Der I.D. ist mehr als eine Zukunftsvision, er ist Programm auf Rädern“

Gerd Stegmaier

VW I.D.

- Elektroauto ab 2020
- 400 bis 600 km Reichweite
- Preisniveau eines VW Golf

Der Autobranche wird dieser Tage oft prophezeit, sie stehe vor disruptiven Veränderungen. Der I.D. könnte zumindest all das umbruchartig verändern, was wir bislang von einem VW erwartet haben. Ziemlich genau ein Jahr, nachdem bekannt wurde, was wir heute VW-Abgas-Skandal nennen, will er nicht nur kein schmutziges, sondern überhaupt kein Abgas mehr ausstoßen. Und erstmals seit gut 40 Jahren sitzt der Motor nicht

mehr vorn, sondern hinten. Die E-Maschine ist in eine Mehrlenkerhinterachse integriert, deren abgekoppelter Fahrschemel eine besonders dezente Akustik gewährleisten soll.

Leistung wie beim BMW i3

Ein VW mit Heckmotor und -antrieb? Das kennen die Älteren vom wenig dezent boxenden Käfer. Aber anders als damals ist das für den I.D. nicht stilbildend, sondern eher nebensächlich. Es bringt vor allem Platz für die Passagiere – was wiederum für den Käfer nicht charakteristisch war. Deswegen Werbespruch „Er läuft und läuft und läuft“ nimmt zumindest der

Presstext wieder auf: um die aus heutiger Sicht üppige Reichweite für ein Elektroauto von „400 bis 600 Kilometern“ zu feiern. Das reicht schon fast an die eines Golf GTD heran. Die Leistung des E-Motors auch: 125 kW (170 PS) sollen den I.D. in unter 8 Sekunden auf 100 bringen und bis 160 km/h schnell machen. Außen ist er mit 4,1 Metern 15,5 Zentimeter kürzer als der Golf, bietet aber innen dank des kompakten Antriebs und Akkus im Boden erheblich mehr Platz. „Open Space“ nennt VW das Raumkonzept, weil die Portalüren das Äußere und das Glasdach die Sonne nach innen lassen. Als Serienauto

wird der I.D. laut VW das erste Modell auf Basis des Modulare Elektrifizierungsbaukastens (MEB), der eine Parallelwelt im Baukastenuniversum des Konzerns aufmacht, um VW schon 2025 den Absatz von einer Million Elektroautos zu ermöglichen. Gut, dass der I.D. bereits 2020 zu kaufen sein soll. Als wäre das nicht disruptiv genug, gibt der I.D. laut VW einen ersten „konkreten Ausblick“ auf das vollautomatisierte Fahren. Im I.D.-Pilot-Modus fährt das Multifunktionslenkrad ins Cockpit ein. Kennt man vom BMW Next100? Ja, aber dessen Name deutet auf die Ferne seiner Zukunftsvision hin. VW hin-

gegen nennt mit fester Stimme das Jahr 2020 als Starttermin.

Totale Vernetzung

Und was soll der Name? Wie Apple will auch VW dem Kunden der Zukunft eine ID geben. Sie liegt in der Cloud und kennt alle Einstellungen für Sitz, Navigation, Klimaanlage sowie alle Kontakte und die Musik. Als digitaler Schlüssel fungiert das Smartphone. Mit dem Zuhause ist I.D. auch vernetzt und lässt die Kinder ein, wenn die den Schlüssel vergessen haben. Und wenn nirgends einer ist, nimmt I.D. sogar Päckchen an.