

DAS AUTOMAGAZIN FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

# arrive

## *BYE BYE, BENZIN!*

2030 ist Schluss mit dicker Luft.  
Die Pläne des europäischen Herstellerverbands ACEA  
waren Volvo nicht ambitioniert genug.  
Ein Roadtrip in die Vergangenheit und Zukunft  
der schwedischen Marke.



Renault Megane E-Tech • Genesis G80 Electrified • BMW i4 • Kia EV6 GT • Neue Förderrichtlinien

Heft 06 2022 — OKTOBER BIS NOVEMBER 2022 — D 6,00 EURO



### EIN KULTAUTO WIRD ELEKTRISCH

Mit dem ID. Buzz über die längste  
Brücke Dänemarks, *ab S. 40*

### FAMILIENURLAUB IM ELEKTRO-VAN

Im Mercedes EQV von Hamburg  
an den Wörthersee, *ab S. 74*

### IMMER DER SONNE HINTERHER

Diese drei Solarautos könnte es  
bald in Serie geben, *ab S. 82*

JETZT IM ONLINE STORE

[mercedes-benz.de/onlinestore](https://www.mercedes-benz.de/onlinestore)



# DER NEUE GLC

Allem gewachsen: Der dynamischste SUV von Mercedes-Benz überzeugt mit sportlichem Design und deutlich weiterentwickelten On- und Offroadqualitäten.

Erleben Sie luxuriösen Komfort und ein noch großzügigeres Platzangebot.

Mehr erfahren unter [mercedes-benz.de/glc-suv](https://www.mercedes-benz.de/glc-suv)





## KeContact P30 Dienstwagen-Wallbox

Eine Wallbox für das dienstliche & private Laden

- // Mess- und Eichrechtskonform zur Abrechnung mit dem Arbeitgeber
- // Dank RFID-Karten zusätzlich für die private Nutzung geeignet
- // Klimaneutral in Österreich produziert
- // Integration in Smart Home und PV-Anlagen möglich
- // Einfache und sichere Installation inkl. Inbetriebnahme
- // 4 Jahre Gewährleistung
- // kurzfristig lieferbar

Mehr Informationen finden Sie unter  
[keba.com/dienstwagen-wallbox](https://keba.com/dienstwagen-wallbox)



**KEBA**<sup>®</sup>  
 Automation by innovation.



„Bis Ende des Jahrzehnts werden fast alle Autohersteller den größten Teil ihres Sortiments elektrifizieren, auch ohne EU-Vorgaben zum Verbrennerausstieg. Das bedeutet: Bald werden wir uns vor der Masse an neuen E-Auto-Modellen kaum retten können.“

Felix J. Strohbach, Chefredakteur

Der Verbrennungsmotor ist angezählt, so viel steht fest. Bei manchen Herstellern früher und konsequenter als bei anderen. Elektrifizierung bedeutet nicht für alle, dass sie reine Elektroautos auf den Markt bringen. *Mal tarnt sich hinter dieser Bezeichnung ein neuer Plug-in-Hybrid, mal ein Mild-Hybrid* mit weniger als fünf Kilometern elektrischer Reichweite. Diese Antriebe würde wirklich jeder als Übergangstechnologien bezeichnen, das zeigen auch die neuen Förderprämien. Ab nächstem Jahr gibt es in Deutschland keinen Cent mehr für Plug-in-Hybride. Die Nachfrage wird daher erwartungsgemäß weiter sinken. Solche Fahrzeuge als Teil der Elektrifizierungsstrategie zu vermarkten, dürfte sich zumindest in Europa kaum auszahlen. Würden endlich ausschließlich reine Elektroautos zum Standard werden, könnten wir uns auf andere wichtige Facetten der Mobilitätswende konzentrieren. **Mit dem Umstieg auf Elektroautos ist es längst nicht getan.** Unser Roadtrip durch Skandinavien hat gezeigt, dass vor allem Tempolimits, ein lückenloses Radwegenetz und neue Stadtkonzepte die Lebensqualität erhöhen können. In dieser Ausgabe durften wir in den Vorzeigestädten Kopenhagen und Göteborg ankommen.

*Felix J. Strohbach*

**arrive**

**TITELGESCHICHTE**

SEITE 14

**Bye-bye, Verbrenner**

Ein Roadtrip in die elektrische Vergangenheit und Zukunft von Volvo

**ABFAHREN**

SEITE 28

**Weiß ist das neue Silber**

Fabian Hoberg spricht mit Lackdesigner Mark Gutjahr über die Farbtrends bei E-Autos

SEITE 36

**Großer Fahrspaß und Emotionen**

Herausgeber Willy Loderhose unterwegs im VW ID. Buzz

SEITE 40

**Französische Revolution?**

Chefredakteur Felix Strohbach über seine Erfahrungen im Renault Megane E-Tech

SEITE 46

**Ein elektrischer Bentley?**

Probefahrt von Felix Strohbach im Genesis G80 Electrified

SEITE 50

**Innovatives Fahren in konventionellem Look**

Marie-Kristin Wricke unterwegs im BMW i4 eDrive40

**AUFLADEN**

SEITE 58

**An der Ladestation mit Lorna Ishema**

Ein Interview mit der deutschen Schauspielerin während der Ladepause

SEITE 62

**Deckel drauf und Schluss!**

Michael Neher erklärt die neuen Förderrichtlinien

SEITE 64

**Wallbox-Spezial**

Die passende Ladestation für Ihr Zuhause

SEITE 66

**Weiter so – geht nicht**

Eine kritische Kolumne von Thomas Ranft

SEITE 68

**Überflieger mit Alltagsqualität**

Der zweite Teil der Langzeiterfahrung im Kia EV6 von Herausgeber Willy Loderhose

SEITE 72

**Lieblingsladestation**

Vier Frauen aus dem Verein Electrified Women zeigen, wo sie am liebsten laden

**ANKOMMEN**

SEITE 74

**Familiensache**

Thomas Weiß über seine Langstreckenfahrt im Mercedes EQV von Hamburg zum Wörthersee

SEITE 84

**Der lange Weg ist das Ziel**

Ralf Bielefeldt testet das E-Motorrad Energica Experia

SEITE 86

**Der Sonne hinterher**

Drei serienreife Solarfahrzeuge

SEITE 94

**Im Sober October tanken wir alkoholfrei**

Fünf Drinks ohne Sprit, vorgestellt von Isabella Steiner

SEITE 98

**Reichows Happy End**

Der humorvolle Abschluss von Kabarettist Lars Reichow

SEITE 5

Editorial

SEITE 8

Update

SEITE 22

Innovation

SEITE 32

Neuankündigungen

SEITE 44

e-Car People

SEITE 54

Sinnvolles für die Ladepause

SEITE 92

Studien + Umfragen

Impressum



34



28



58



14

Fotos: Kia, Robin Keller, @.Tevin, Felix Strohbach



## E-AUTOS LASSEN BABYS SCHNELL EINSCHLAFEN

„Lalelu, nur der Mann im Mond schaut zu, wenn die kleinen Babys schlafen, drum schlaf auch du.“ Hier kommt ein Tipp für alle, die ihre Kinder damit nicht überzeugen konnten oder sogar verschreckt haben. So ein Mann im Mond, der ihnen beim Schlafen zusieht, wirkt nicht unbedingt vertrauenswürdig, fahren Sie ihre Kinder deshalb lieber mit dem Elektroauto einmal um den Block. Laut einer Studie des Autoherstellers Citroën könnte das helfen. Die Mehrheit (56,4 Prozent) der 2000 befragten Eltern gab an, dass ihre Kinder im Elektroauto leichter oder mindestens genauso leicht einschlafen können wie in einem Verbrenner. Im Durchschnitt seien die Kinder nach 16,5 Minuten eingeschlafen. Normalerweise dauere das etwa 30 Minuten, sagten 96 Prozent der Eltern. Weniger Vibrationen, das kaum vorhandene Motorgeräusch und das fehlende Ruckeln bei Schaltvorgängen scheint Babys schneller in den Schlaf zu transportieren. Wer hätte das gedacht?



Fotos: Citroën, TU Eindhoven

## STUDIERENDE BAUEN CO<sub>2</sub>-SAMMELNDES E-AUTO

35 Studierende der niederländischen Technischen Universität Eindhoven haben einen Prototyp entwickelt, der mit einem speziellen Filter CO<sub>2</sub> einsammeln kann. Der Behälter muss spätestens nach 350 Kilometern ausgeleert werden. Auf dem Dach und der Fronthaube des E-Autos sind Solarzellen installiert. „Wir wollen die Branche wach kitzeln, indem wir zeigen, was bereits möglich ist. Und wir wollen zusammenarbeiten. Wenn 35 Student:innen in einem Jahr ein fast komplett CO<sub>2</sub>-neutrales Auto entwerfen, entwickeln und bauen können, dann gibt es diese Möglichkeiten auch für die Automobilbranche“, sagt Nikki Okkels, Manager für Außenbeziehungen an der TU Eindhoven. Bei 20000 gefahrenen Kilometern pro Jahr soll das E-Auto mit dem Namen „ZEM“ zwei Kilogramm CO<sub>2</sub> aufnehmen können. Das entspricht einem Zehntel der Kapazität eines Baums. Könnten das alle zukünftigen E-Autos, wäre die Wirkung gigantisch und der Straßenverkehr bald so ökologisch wie ein rollender Wald.



# intensify you.

the smarter e-bike.



cyklaer.de

Porsche Digital

STORCK

cyklaer



## ELEKTRO-MINI FÜR MENSCHEN MIT ROLLSTUHL

Mit besonderen Bedien- und Fahrhilfen lässt sich der vollelektrische Mini Cooper jetzt auch von Menschen fahren, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Am Lenkrad kann ein Ring verbaut werden, der das Fahrpedal ersetzt, und statt eines Bremspedals gibt es dann einen Handbremsknopf. „Durch die zweifache Rekuperation kann ich das vollelektrische Fahrzeug auch von Hand kontrolliert und unverzüglich beschleunigen und abbremsen“, sagte Fahrsicherheits-Instruktorin Tina Schmidt-Kiendl, die selbst auf einen Rollstuhl angewiesen ist. Für Probleme sorgen aber die Ladestationen. Bordsteinkanten, zu hoch angebrachte Displays und Ladebuchsen machen es für Menschen im Rollstuhl kaum möglich, selbstständig den Ladevorgang zu starten. Auf der Probefahrt durch München wurde klar, die Umrüstung von E-Autos ist nur der erste Schritt, wenn wir Elektromobilität für alle zugänglich machen wollen.

## NEUER WOHNWAGEN ERHÖHT DIE REICHWEITE

Wohnwagen wiegen beladen häufig mehr als zwei Tonnen. Bisher können nur zwei Elektroautos ein solches Gewicht ziehen, der BMW iX und das Tesla Model X. Aber: Das zusätzliche Gewicht an der Anhängerkuppelung erhöht den Stromverbrauch erheblich, und das führt zu Reichweitenverlusten. Um das Reisen mit Wohnwagen für E-Autofahrer:innen zu erleichtern, hat die Traditionsmarke Airstream gemeinsam mit dem Unternehmen Thor Industries das Konzept eStream vorgestellt. Dieser Wohnwagen hat Solarzellen auf dem Dach, einen Akku im Unterboden und eigene Elektromotoren in den Rädern. Dadurch kann er das elektrische Zugfahrzeug entlasten und die Reichweite erhöhen, das gilt natürlich auch für Zugfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Darüber hinaus ermöglicht der Wohnwagen eStream autarkes Camping und lässt sich auch ohne Zugfahrzeug via Smartphone über den Campingplatz rangieren. Preise sind noch nicht bekannt.



# Technologie, die dich bewegt.

Die elektrifizierten Kia Modelle.



Movement that inspires

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattungen.

Technologie bestimmt unser Leben. Aber sollte es nicht umgekehrt sein? Mit Innovationen, die sich uns anpassen, unseren Alltag erleichtern – und uns gleichzeitig immer wieder inspirieren, aus ihm auszubrechen? Mit den elektrifizierten Kia Modellen, wie dem neuen Niro EV und dem Sportage Plug-in Hybrid, erlebst du Mobilität, die dich nicht nur begeistert, sondern dir auch auf jeder Fahrt frische Impulse gibt. Weil sie dich nicht nur von A nach B bringen. Sondern immer von einem neuen Erlebnis zum nächsten. Lass dich schon jetzt auf [www.kia.com](http://www.kia.com) inspirieren oder vereinbare gleich eine Probefahrt unter 0800 777 30 44.

**Kia Niro EV 64,8-kWh-Batterie (Strom/Reduktionsgetriebe), 150 kW (204 PS):** Stromverbrauch kombiniert 16,2 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km. Effizienzklasse: A+++.

**Kia Sportage Plug-in Hybrid 1.6 T-GDI (Benzin/Strom/Automatik), 195 kW (265 PS):** Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,1 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 16,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 26 g/km. Effizienzklasse: A+++.

\*Max. 150.000 km Fahrzeuggarantie. Abweichungen gemäß den gültigen Garantiebedingungen, u.a. bei Batterie, Lack und Ausstattung. Einzelheiten unter [www.kia.com/de/garantie](http://www.kia.com/de/garantie)





kann viele Male wiederverwendet werden, bevor sie ausgetauscht oder erneuert werden muss.

Vom Start bis zu Landung vergehen etwa sechs Stunden. Während dieser Zeit können sich alle Passagiere im luxuriösen Innenraum vergnügen und einen 360-Grad-Ausblick auf unseren Planeten bestaunen. Vielleicht wirkt dadurch bei den Reisenden der „Overview-Effekt“. Viele Astronaut:innen kehrten durch ihn mit einem neuen Verständnis für die Zerbrechlichkeit unseres Ökosystems zurück. Das klingt nach gut angelegten 125 000 Dollar pro Ticket.

## CO<sub>2</sub>-NEUTRAL INS ALL

PRODUKTIONSSTART DER RAUMKAPSEL  
NEPTUNE

Das Unternehmen Space Perspective hat das fertige Design seines Spaceships Neptune vorgestellt. Mithilfe eines gigantischen Ballons soll die Raumkapsel maximal neun Menschen inklusive Pilot:in über 30 Kilometer in die Höhe steigen lassen. Alles ohne Abgase und Lärm.

Der sogenannte Spaceballon™ wird mit Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen gefüllt und nach jedem Flug recycelt. Das Gas im Inneren des Spaceballon ist leichter als die Luft der Umgebung und hebt den Ballon und die Kapsel über 99 Prozent der Erdatmosphäre hinaus, wo sie wie ein Eiswürfel auf dem Wasser schwebt. Um zurück zum Boden zu gelangen, setzt der Ballon eine winzige Menge Gas frei, das sich in Wasser verwandelt. Technisch gesehen ist die Reise deshalb nahezu emissionsfrei. Die Raumkapsel selbst



ARRIVE 06 | 2022



## MINI COOPER SE ALS CABRIO

EINZELSTÜCK MACHT HOFFNUNG AUF MEHR

Schon seit ein paar Jahren ist der elektrifizierte Mini Cooper auf dem Markt, bisher konnte man maximal das Schiebedach und die Seitenscheiben öffnen. In den USA wurde jetzt zum ersten Mal eine Cabrio-Version vorgestellt.

Für dieses Einzelstück wurden zwei bestehende Fahrzeuge kombiniert. Der bereits elektrifizierte Mini Cooper SE und die Verbrennerversion als Cabrio. Die Maße bleiben dabei innen wie außen unverändert. Technisch gibt es nur leichte Anpassungen. Statt in 7,3 geht es in 7,7 Sekunden auf Tempo 100, und maximal sind 230 Kilometer möglich. Das elektrische Einzelstück bietet Open-Air-Vergnügen für vier Personen und soll Mini einen Ausblick auf die Zukunft des elektrischen Kleinwagens geben. 2023 kommt eine neue Serienversion des elektrischen Mini auf den Markt. Anders als bisher wird er dann aber nicht mehr aus Oxford, sondern aus China kommen.

Für die vierte Generation verspricht die Traditionsmarke vor allem mehr Reichweite, optisch wird sich erwartungs-

gemäß nicht viel ändern. Auch wenn das Mini-Design zu den sympathischsten und ikonischsten auf dem Markt zählt, würden wir uns über ein paar Innovationen freuen. Zum Beispiel ein Solardach oder einen Frunk (Kofferraum vorn) und Kameras statt Außenspiegel. Dann bräuchte es auch nicht mehr die Aufschrift „This Toy Is Electric“, um den Mini klar als Elektroauto zu identifizieren.



ARRIVE 06 | 2022

# BYE BYE, VERBRENNER

2030 ist Schluss. Neben dem Stellantis-Konzern wird auch Volvo ab Ende des Jahrzehnts in Europa nur noch Elektroautos verkaufen. Dafür sind beide dieses Jahr aus dem Lobbyverband der europäischen Autohersteller ACEA ausgestiegen, weil dieser sich nicht mal auf einen Ausstieg bis 2035 einigen konnte. Wir sind mit dem vollelektrischen C40 zu Volvos Hauptsitz ins 900 Kilometer entfernte Göteborg gefahren und haben einen Blick in die elektrische Vergangenheit und Zukunft der Marke geworfen.



TEXT FELIX J. STROHBACH



**Schrägheck und Mini-Spoiler** grenzen den Volvo C40 optisch von seinem Plattform-Bruder CX40 ab. In dieser Ausführung hat er dieselbe Leistung wie ein Polestar 2 in der Performance-Ausführung: 300 Kilowatt.

# D

Die Straßenlaternen leuchten noch, und der Tau rinnt über die Windschutzscheibe, als wir die letzten Taschen im Auto verstauen. Von unserem frühen Start versprechen wir uns freie Autobahnen und Ladestationen. Wir wollen heute fast 600 Kilometer schaffen und nachmittags entspannt unser erstes Etappenziel erreichen: Kopenhagen, die Fahrradhauptstadt Europas. Darauf sind wir bestens vorbereitet, denn im Kofferraum liegen zwei elektrische Falträder der britischen Marke Brompton. Doch bevor wir uns auf die Sättel schwingen können, müssen wir über die deutsche Autobahn.

Huch, der marschiert aber gewaltig nach vorn! Wir sind nicht zum ersten Mal mit dem allradbetriebenen C40 Recharge Twin unterwegs, seine 300 Kilowatt Leistung hatten wir im gediegenen Innenraum trotzdem verdrängt. In unter fünf Sekunden sind wir auf Tempo 100 und wenig später bei der Maximalgeschwindigkeit von 180 Stundenkilometern. Die Straße ist dreispurig und frei, aber diese Fahrweise zwingt uns zu einem 20-minütigen La-

destopp in Hamburg. Als wir durch die langsam erwachende Hansestadt rollen, lässt uns ein roter Blitz zusammenzucken. Verdamm! Auf dem Tacho standen zwar maximal 40 Stundenkilometer, aber hier war wohl eine Dreißigerzone für Lärmschutz und Luftreinhaltung. Davon sind E-Autos leider nicht ausgenommen. Ab jetzt lassen wir es ruhiger angehen, damit wir bei unserem Frühstücksstopp in Flensburg neben Geld nicht direkt auch noch Punkte dort lassen. Auch der Akkustand dankt es uns, und während wir Cappuccini schlürfen, lädt das Auto an einer städtischen Ladestation auf fast 100 Prozent.

Spätestens als wir die Grenze zu Dänemark überfahren, werden die Motorleistung und die Höchstgeschwindigkeit des Volvo C40 überflüssig. Die meiste Zeit gilt Tempo 110 oder 130, und alle fahren deutlich entspannter als in Deutschland. Das könnte neben den teuren Strafen für Geschwindigkeitsverstöße auch am hohen Elektroautoanteil liegen. Vor allem Volvos eigenständige Tochtermarke Polestar ist hier stark vertreten, das wird uns auch in

Dänemarks Hauptstadt klar. Nachdem wir die Storebæltsbrücke überquert haben und nachmittags in Kopenhagen ankommen, parken wir das Auto in einer zentral gelegenen Tiefgarage. Dort kann es laden und steht niemandem im Weg. Kofferraum auf, Falträder raus. Ab jetzt fahren wir auf zwei Rädern weiter.

Die Fahrrad-Highways ziehen sich durch ganz Kopenhagen. Mal auf einer separaten Spur neben den Autos, mal über eigene Brücken. Nur auf dem Kopfsteinpflaster der Innenstadt lassen wir die beiden Elektrofalträder mal stehen und gehen zu Fuß weiter. Mit etwas Übung sind die Bikes von Brompton in wenigen Sekunden wieder zusammengeklappt und passen in Schließfächer oder unter Sitzbänke. Die Akkus kann man sich wie Taschen umhängen. Während unseres Spaziergangs kommen wir mitten in der Stadt an einem Polestar-Showroom vorbei, in dem das Konzeptfahrzeug Precept ausgestellt wird. Auf derselben Plattform sollen auch die zukünftigen Elektro-Volvos stehen. Das Fahrzeug ist deutlich geräumiger →



**Kabelloses Laden geht** schnell und einfach. Man muss mit dem E-Auto direkt über dem blauen Viereck parken, und schon lädt es mit bis zu 44 Kilowatt.

**Einen Blick in die Zukunft** von Volvo ermöglicht das Konzeptfahrzeug Polestar Precept, denn die beiden Marken teilen sich auch die nächste Fahrzeugplattform. Im Fokus stehen eine bessere Aerodynamik und nachhaltigere Materialien wie Flachs.





In Schweden haben wir vom „Volvo-Sympathie-Bonus“ profitiert. Daumen hoch, ein Lächeln und viele nette Gespräche. Man ist hier sichtlich stolz auf die Traditionsmarke aus dem eigenen Land.



Für unseren Besuch in der Fahrradstadt Kopenhagen hatten wir zwei elektrische Falträder vom britischen Hersteller Brompton im Kofferraum.

→ und aerodynamischer als alle bisherigen Autos der schwedischen Marke. Um Gewicht einzusparen, werden große Teile des Innenraums aus dem nachwachsenden Rohstoff Flachs hergestellt. Statt Seitenspiegeln gibt es Kameras, und beim Design geht es noch minimalistischer und schicker zu als bisher. Das Konzeptfahrzeug macht Lust auf alles, was zukünftig aus Schweden rollen wird. Optimistisch und satt an Eindrücken lassen wir uns von den elektrischen Falträdern zurück ins Hotel tragen. In den folgenden Tagen radeln wir durch den Hippie-Stadtteil Christiania, den touristischen Hotspot am Nyhaven und den modernen Industriehafen. Kopenhagen zeigt, wie viele europäische Städte bald aussehen könnten. Fahrradfreundlich, modern und lebenswert. Zum Abschluss unseres Städtetrips packen wir die Falträder wieder in den Kofferraum und überqueren mit vollem Akku die Öresundbrücke. Kopenhagen wird immer kleiner in den Seitenspiegeln, und nach wenigen Minuten erreichen wir das Land der Volvos.

ner kleinen internen Testflotte. Wir konnten trotzdem eines dieser Fahrzeuge Probe fahren.

150 Kilometer Reichweite zeigt das kleine LCD-Display zwischen den analogen Tachonadeln. Für das alltägliche Pendeln in die Stadt wäre das noch immer völlig ausreichend, und das, obwohl der C30 electric über zehn Jahre alt ist. Die Beschleunigung ist kraftvoll, die Straßenlage gut. Der Zweitürer wiegt knapp 1700 Kilogramm, bietet Platz für vier Personen plus Gepäck und ist etwas länger als vier Meter. Die Sicht nach hinten ist super und das ganz ohne Kameras. Über den verbauten CHAdeMO-Ladeanschluss kann der elektrische Kleinwagen in sieben bis zehn Stun-

Fotos: Ruth de Camé, Felix J. Strohbach



Schon vor über zehn Jahren hat Volvo an seinem ersten E-Auto gearbeitet. Wir konnten den elektrifizierten C30 in Göteborg Probe fahren.

den aufgeladen werden. Technisch hat sich seit 2009 viel getan, doch nach ein paar Upgrades könnte der C30 electric auch heute noch im elektrischen Kleinwagensegment mitmischen. Vielleicht bringt Volvo irgendwann eine überarbeitete Version auf den Markt, auch der kultige Kasten-Kombi würde als E-Auto viele Anhänger finden.

Fest steht, dass noch dieses Jahr die zwei bestehenden E-Modelle XC40 und C40 überarbeitet und das erste Fahrzeug auf der komplett neu entwickelten Plattform vorgestellt werden sollen. Wenn Volvo am Ziel festhält, sein Portfolio bis 2050 vollständig zu elektrifizieren, können wir ab jetzt jedes Jahr ein neues Modell erwarten. Darüber hinaus soll in Zusammenarbeit auch die Heimatstadt Göteborg im laufenden Jahrzehnt klimaneutral werden. „Im Wesentlichen initiieren wir ein Projekt, das die Anzahl der Autos in der Stadt begrenzen soll – was ganz im Sinne unseres Unternehmens ist“, erklärte Håkan Samuelsson, Präsident und CEO von Volvo Cars 2021. Darüber hinaus

Mit ein paar Upgrades wäre der C30 electric auch heute noch ein gelungenes Pendlerfahrzeug. 130 Kilometer sind für die meisten Menschen im Alltag ausreichend.



Mit dem Konzeptfahrzeug Volvo Recharge zeigt die schwedische Marke, wo es hingehen soll: In Richtung oberes Premiumsegment. Das Tochterunternehmen Polestar setzt auf Performance.



Mehr Platz und mehr Komfort. Noch dieses Jahr soll der erste E-Volvo der neuen Generation vorgestellt werden.

→ werden weitere Konzepte im Stadtgebiet erprobt. Gemeinsam mit einem örtlichen Taxiunternehmen experimentiert der Hersteller zum Beispiel mit neuen Ladetechnologien, und zwar komplett ohne Kabel. Wir haben uns das vor Ort angesehen.

Ein Volvo-Taxi surrt auf den Seitenstreifen und rollt direkt über das blaue Quadrat auf dem Boden. Mit Blick auf den Touchscreen rangiert der Fahrer zweimal hin und her, bis das Feld in der Mitte des Displays grün wird. Danach steigt er aus und holt sich einen Kaffee, während das Auto kabellos lädt. Kabelloses Laden kennen wir bisher nur vom Smartphone. Auch im Volvo C40 gibt es dafür eine Vorrichtung in der Mittelkonsole. Die Ladegeschwindigkeit ist nicht sehr berauschend, und das Handy wird dabei heiß. Beim E-Auto ist das anders. Hier gibt es eine aktive Batteriekühlung, und es kann mit saftigen 44 Kilowatt neue Energie getankt werden. Das ist doppelt so viel wie an jeder Wallbox oder Gleichstrom-Ladestation in der Stadt. In unter zwei Stunden wäre der Akku wieder voll. In Zukunft könnte es noch schneller gehen.

nen drücken. Einfach parken und fertig, komfortabler geht es nicht. Leider ist das kabellose Laden noch sehr teuer. Bei den 20 nachgerüsteten Volvo-Taxis in Göteborg funktioniert es bereits heute. Das Projekt soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden und zeigen, ob die Technologie auch in Serienfahrzeugen möglich wäre.

**FAZIT**

Seit der Markteinführung des C40 letzten Herbst ist es ruhig geworden um die schwedische Marke. Von den angespannten Lieferketten ist auch Volvo nicht verschont geblieben. Mit dem Ausstieg aus dem Lobbyverband ACEA und dem Festhalten am „Verbrennerausstieg 2030“ sind die Schweden zurück auf der Agenda. Dass man mit dem Volvo C40 und zwei elektrischen Falträdern von Brompton komfortabel durch Skandinavien reisen kann, haben wir erwartet. Die Mobilitätskonzepte in Kopenhagen, die Ziele von Volvo und die Projekte in Göteborg waren augenöffnend: Fahrradfreundliche Städte, Tempolimits, kabellose Lademöglichkeiten und die konsequente Elektrifizierung von Autos erhöhen die Lebensqualität. Nach diesem Roadtrip sind wir uns sicherer denn je, den Verbrennungsmotor werden wir nicht vermissen. ©

TECHNISCHE DATEN  
**Volvo C40 Recharge  
Pure Electric Twin 1st Edition**

- Leistung**  
300 kW (408 PS)
- Gewicht**  
2207 kg
- Beschleunigung 0-100**  
4,7 Sekunden
- Höchstgeschwindigkeit:**  
180 km/h
- Maximale Reichweite [WLTP]**  
442 km
- Verbrauch [WLTP]**  
20,8 kWh/100 km
- Akkukapazität**  
78 kWh
- Beste Ladezeit [10-80 Prozent]**  
37 Minuten
- Einstiegspreis**  
60790 Euro
- Preis des Testwagens**  
63710 Euro

**PRO**

- Übersichtliches Interior
- Intuitive Bedienung der Assistenzsysteme
- Produktion in Europa (Gent, Belgien)
- One-Pedal-Driving möglich

**CONTRA**

- Hoher Stromverbrauch
- Schlechte Sicht nach hinten

Fotos: Ruhn de Carné, Felix J. Strohbach

go-e

**EINFACH  
SMART  
LADEN**

go-e Charger Gemini und Gemini flex - das neueste Ladeerlebnis vom Hersteller des Testsiegers im Wallboxtest 2022 von ÖAMTC, ADAC und Stiftung Warentest. Intelligentes Laden - Zuhause, am Arbeitsplatz oder mobil unterwegs - mit und ohne App. Die kompakten go-e Ladestationen laden sämtliche in Europa zugelassenen reinen Elektroautos und Plug-in-Hybride. **Let's go-e: [www.go-e.com](http://www.go-e.com)**



## E-AUTO MIT AUSPUFF

Das Aufladen steckt schon immer in der Modellbezeichnung des Dodge Charger, bald könnte es ihn tatsächlich als Elektroauto geben. Um die markante Front optisch zu erhalten und das Fahrzeug trotzdem aerodynamisch zu verbessern, soll die obere Kante als Spoiler dienen. Unterhalb des sogenannten R-Wing strömt dann Luft hindurch. Der Abschied vom Verbrennungsmotor fällt der Marke sichtlich schwer, denn trotz E-Antrieb soll sonst alles bleiben, wie es ist. Dodge verspricht spürbare Schaltvorgänge und denselben Sound wie bei einem SRT Hellcat. Mit 126 Dezibel wäre der E-Dodge nicht nur das lauteste Elektroauto, sondern auch das einzige mit Auspuff. Immerhin produziert er dann nur noch Schallwellen.

# GELÄNDEWAGEN



Durch massive Türen und dreifach verglaste Scheiben bekommen wir in unseren modernen Autos kaum noch etwas mit von unserer Umgebung. Dieses Konzeptfahrzeug soll das Gegenteil bewirken. Hier gibt es weder Türen noch Fensterscheiben, dafür ist der Innenraum wasserfest. Neben natürlichen Materialien wie Kork kommen auch recycelte Kunststoffe zum Einsatz. Darüber hinaus verfügt das allradbetriebene Offroad-Vehikel über sogenannte Airless-Reifen, ein Platten ist damit unmöglich. Für hart gesottene Outdoor-Fanatiker lassen sich die Sitzbezüge in Schlafsäcke verwandeln. Laut Dacia Performance Director Lionel Jaillet verkörpert das Concept Car eine breite Palette an Innovationen: „Einige davon sind extrem, aber dennoch für die Kunden erschwinglich. Wir werden manche von ihnen in zukünftigen Dacia-Modellen einsetzen.“

# FÜR MINIMALISTEN



Durch computergesteuerte Tragflächen-Unterwasserflügel wird der Rumpf des E-Boots über die Wasseroberfläche gehoben. Der Widerstand des Wassers wird so erheblich reduziert, und das macht die E-Boote vom schwedischen Hersteller Candela bis zu 80 Prozent effizienter als herkömmliche Motorboote.

Auch der Fahrkomfort soll sich dadurch verbessern, weil das Boot in seinem Schwebestand weniger von Wellen aus der Ruhe gebracht werden kann. Batterie- und Ladesystem für die Tragflächenboote kommen zukünftig vom Elektroauto-Hersteller Polestar. Nach 150 verkauften E-Booten des Modells C-8 hat das Unternehmen jetzt dieses Taxiboot mit dem Namen Candela P-8 vorgestellt.

MINIMALER  
WASSERKONTAKT

MARK GUTJAHR ENTWICKELT FÜR BASF COATINGS DIE AUTOFARBEN DER NÄCHSTEN JAHRE. EIN BLICK IN DIE MISCHPALETTE DES DESIGNERS.

# WEISS IST DAS NEUE SILBER

*Lackdesigner Mark Gutjahr*

TEXT FABIAN HOBERG

# A

Am Anfang war alles weiß. Nur ein paar Streifen mit Kontrastfarbe sollten das Neue und Moderne optisch darstellen. Die Rede ist von Lackfarben bei Elektrofahrzeugen. „Weiß wirkt clean und sehr reduziert. Es machte zu Beginn der Elektromobilität die Reinheit des Antriebs deutlich und setzte die neue Farbsprache technischer Geräte um. Statt Silber war nun Weiß ein Synonym für Fortschritt“, sagt Mark Gutjahr.

Er muss es wissen: Der 49-Jährige arbeitet bei BASF Coatings als Lackdesigner und Trendforscher. Mit seinem Team sucht und findet er die Lacke der Zukunft, blickt drei bis fünf Jahre nach vorn, um künftige Trends zu erkennen. BASF zählt in Europa zum Marktführer, weltweit als Nummer zwei und beliefert fast alle Hersteller mit seinen Lacken. Mit vier Mitarbeitern sowie Kollegen in Nordamerika und Asien erforscht Gutjahr fünf Jahre im Voraus, was später auf unsere Autos gesprüht werden kann. Eine entscheidende Aufgabe. Denn die Farbe ist mit das Erste, was wir vom Auto wahrnehmen, zu-

sammen mit der Form. Auch wenn jeder Mensch Farben anders wahrnimmt, Nuancen nicht immer unterscheiden kann: Nach einer Studie wählen Käufer:innen nach Marke und Modell die Farbe des Autos aus. Lack kleidet nicht nur das Auto, sondern auch seine Besitzer:innen. Zudem übernimmt der Lack mit seinen einzelnen Schichten eine Schutzfunktion für die Karosserie, gegen Rost, UV-Licht und Schmutz.

Wie sich Technik und Design von Autos stetig entwickeln, verändert sich auch die Farbe. Um neue Trends sowie gesellschaftliche und politische Strömungen aufzuspüren, suchen Mark Gutjahr und sein Team ständig nach Inspiration. Sie reisen zu Messen und Kongressen, treffen sich mit Designern aus anderen Industriezweigen. „Wir gehen auf Kongresse und sind neuen Farbtrends unentwegt auf der Spur. Das können Nagellacke, Modellautos oder Paketbänder sein. Zudem fotografieren wir interessante Objekte. Alles, was einen interessanten Ton oder eine besondere Oberfläche hat, wird auf einem

Tablet gesammelt, einem Moodboard“, sagt Gutjahr.

Bei Elektrofahrzeugen haben sich die Farben in den vergangenen Jahren geändert. Einmal, weil das Angebot an Modellen deutlich größer geworden ist, zum anderen, weil E-Autos längst aus der Nische gefahren sind. „Statt in Weiß sind Elektroautos häufig in frischen Farben wie Blau oder Hellgelb lackiert. Der chinesische Hersteller Nio hat beispielsweise ganz frische Blautöne im Sortiment“, sagt Mark Gutjahr.

Im Gegensatz zur Mode müssen Autofarben länger aktuell bleiben, bis zu neun Jahre. „Wir können deshalb keinem schnellen Trend hinterherlaufen“, sagt Gutjahr. Nicht alle Marken bieten alle Farben an. Möglich ist auch, dass die Farbpalette im Laufe der Jahre wechselt. Es komme nicht mehr auf die Antriebsart an, sondern auf die Zielgruppe und die Größe des Autos. Farben stehen für bestimmte Marken. Teilweise gibt es eine Verknüpfung zwischen Marke und Farben. Ferrari assoziieren viele mit Rot, deutsche →

ARRIVE 06 | 2022



Beim Taycan setzt Porsche bewusst auf ungewöhnliche pastellige Farben. Zum Beispiel Frozen Berry (u.).



**Moodboards und Materialsammlungen** helfen dem Designer bei der Konzeption neuer Lackfarben. Gemeinsam mit den Ingenieurinnen und Lacklaboranten setzt er sie dann um.

→ Hersteller mit Silber und britische mit Grün. „Neue Marken haben keine Historie und wählen daher andere Farben, wie Lynk & Co mit einem kräftigen Blau. Blau steht für Digitalisierung, Funktionalität, das Technische und die Klarheit.“

Auch das Farbempfinden hat sich weiterentwickelt. Was früher modern war, lässt das Auto heute alt erscheinen. Die Farbtöne funktionieren nicht auf neuen Modellen. Kurios: Lieblingsfarben entstehen meist unbewusst und haben nichts mit der gewählten Autofarbe zu tun. „Sonst würden bei uns vorwiegend blau lackierte Autos unterwegs sein“, sagt Gutjahr. Das Alter der Halter:innen sei ebenso entscheidend. „Als junger Mensch will man gesehen werden, will auffallen und als sportlich gelten. Das funktioniert hervorragend mit bunten Farben“, sagt Gutjahr. Im Alter verlieren dagegen die meisten Menschen nicht nur das Interesse an knalligen Farben, sondern sie nehmen sie auch anders wahr. Außerdem gelten gedeckte und zurückhaltende Töne als elegant und

seriös – je nach Fahrzeugklasse. Denn ein bunter Sportwagen wirkt anders als ein bunter Kleinwagen.

Zur Einführung neuer Modelle wie des VW ID.3 oder des Porsche Taycan setzten die Hersteller bewusst auf ungewöhnliche pastellige Farben wie das Türkis bei VW oder das Frozen Berry bei Porsche. Die Farbe macht sofort sichtbar, dass die Modelle mit der Tradition gebrochen haben. Mittlerweile haben sich die Lackfarben von E-Autos denen von Verbrennern angeglichen. Von Weiß zu bunt zu Pastellfarben. „E-Autos müssen nicht mehr erklärt werden, sie erzählen heute eine andere Geschichte als noch vor zehn Jahren und werden daher anders positioniert“, erklärt der Designer.

Bevor der Lack auf das Auto gesprüht wird, dauert es einige Zeit. Mit seinen Farbideen, Fotos und dem Moodboard voller farbiger Dinge geht der Designer zu einem Lacklaboranten. Gemeinsam mit ihm und den Ingenieur:innen entwickeln sie den Industrielack – und zusammen mit dem Kunden

die Farbtöne für die Produktion. Es folgen Kurzzeit- und Langzeittests mit Steinschlag, Regen, Schnee, Salz und Sonne. Zum Schluss kommt die technische Abnahme. Moderne Lacke sind komplex: Statt mit einer Einzschichtlackierung werden Autos heute mit bis zu fünf Schichten überzogen. Damit das Blech keinen Sonnenbrand bekommt, haben Lacke UV-Schutz. Ein großes Thema bei der Herstellung sei Nachhaltigkeit – in allen Bereichen. Vom Grünstrom über das Biomassenbalance-Verfahren bis zu den Materialien, die im Lack verwendet werden. Für einen neuen Lackton benötigen die Mitarbeiter:innen mindestens drei Jahre, mit neuen Effekten bis zu sieben.

Für die nächsten Jahre prognostiziert der Lackdesigner mehr ungewöhnliche Farbschattierungen und Pastelltöne. Moderne Lacke besitzen Effekte, schimmern je nach Sonneneinstrahlung unterschiedlich und verändern die Farbe, je nachdem, wie die Betrachtenden darauf schauen. Die Palette an möglichen Kombinationen wird sich da-



**Moderne Lacke sind technisch komplex: Autos werden heute mit bis zu fünf Schichten überzogen.**

durch erweitern. „Klar bleiben die Standards wie Grau, Weiß und Schwarz, aber es wird weniger bestellt, und die Autofahrer werden mutiger“, sagt er. Das lässt sich außerdem daran erkennen, dass immer mehr Hersteller Sonderfarbtöne nach Kundenwünschen anbieten – ein spezieller Farbton als besondere Individualisierung.“

Nur einen Unterschied zwischen den Antriebsarten wird es künftig nicht mehr geben. „Wir schauen nur noch auf Elektromobilität beziehungsweise machen keinen Unterschied mehr zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor“, erklärt Mark Gutjahr. Teilweise arbeitet er mit seinem Team mit Unternehmen zusammen, die ausschließlich E-Modelle anbieten. Silber bieten sie nicht mehr an. Das steht für alte Technik. ☯



#### FÜNF FRAGEN AN MARK GUTJAHR

*Haben Sie Ihr erstes Auto nach der Farbe ausgesucht?*

Nein, mein erstes Auto war praktisch und preiswert: ein von meiner Mutter ausrangierter Lancia Y. In Weiß. Die Farbe war mir damals gleichgültig, ich war froh, dass ich überhaupt ein Auto besaß.

*Wie wurden Sie Lackdesigner?*

Während meines Designstudiums in Köln experimentierte ich mit Farben, Funktionen und Formen. Außerdem gründete ich mit Kommilitonen eine Agentur. Wir haben Möbel und Designstücke in vielen Farben entworfen. Unsere Möbel waren immer farbig, das war uns bei der Konzeption und Entwicklung wichtig. Über verschiedene Projekte bin ich dann bei BASF Coatings gelandet – und seitdem entwickle ich Lackfarben für Autos.

*Welches Auto fahren Sie derzeit?*

Für den Alltag ein praktisches Firmenauto. Als Liebhaberstück besitze ich einen historischen Porsche 924S in der Farbe Nougat-Braunmetall. Die Farbe sieht toll aus und passt zu diesem Auto und seiner Geschichte.

*Was ist Ihre Lieblingsfarbe?*

Rot. Und dennoch würde ich mir kein rotes Auto kaufen. Mir gefallen aber auch die Töne Karmesinrot von Porsche oder BMW Mediterranblau und Solarbeamgelb bei Mercedes-AMG.

*Welche Farbe würden Sie gern häufiger an Autos sehen?*

Ich würde gern mehr bunte Farbtöne auf Autos sehen, vor allem in Deutschland. Nicht immer Schwarz oder Grau, das finde ich langweilig. Mehr Mut zur Farbe würde dem Straßenbild guttun.



**Sein erstes Auto** war weiß. Für die Zukunft wünscht sich der Lackdesigner Mark Gutjahr mehr bunte Farbtöne im Straßenbild.

MG4 ELECTRIC

## KANTIGER KOMPAKTWAGEN VON MG

Die einst britische Sportwagenmarke MG ist seit 2005 in chinesischer Hand und hat sich vollkommen der Elektromobilität verschrieben. Mit dem MG4 Electric bringt die Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) ein Elektroauto für die Kompaktklasse auf den Markt.

Im Unterboden wird ein 64-kWh-Akku liegen, der den 150 Kilowatt starken Elektromotor mit Energie versorgt. Bis zu 450 Kilometer sollen ohne Ladestopp möglich sein. Die Preise für die Standardversion beginnen bei knapp unter 32000 Euro vor Abzug der staatlichen Förderung. Damit wäre der MG4 Electric auf dem Papier ein ernst zu nehmender Konkurrent für den ID.3 von Volkswagen. Der Stromverbrauch im WLTP-Zyklus beträgt laut Hersteller zwischen 16 und 17 Kilowattstunden pro 100 Kilometer und wäre damit etwas höher als beim ID.3. Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse präsentiert sich der MG4 Electric ähnlich sportlich wie ein Mini Cooper SE, in unter acht Sekunden geht es auf Tempo 100, und bei 160 Stundenkilometern ist Schluss. Das Fahrzeug steht auf einer neuen Plattform, und diese bietet Potenzial für weitere Varianten und Modelle: Es sollen eine günstigere Version mit 51-kWh-Akku und eine leistungsstärkere Variante folgen. Derzeit arbeitet der SAIC-Konzern mit einer 400-Volt-Ladetechnik, doch auch hier könnte es in Zukunft ein Upgrade geben.

Für den VW ID.3 könnte der MG4 ein Konkurrent auf Augenhöhe werden. Für die elektrischen Kompaktwagen des Stellantis-Konzerns (Fiat, Opel, Peugeot u. a.) könnte es ein Grund sein nachzulegen – und das am besten schnell. Denn: Noch dieses Jahr soll der MG4 Electric auf den deutschen Markt kommen.



32



Nach Abzug aller Förderungen könnte der Einstiegspreis laut Hersteller bei 22.420 Euro liegen.



## ALPINE A110 E-TERNITÉ

# FRANZÖSISCHES LEICHTGEWICHT WIRD ELEKTRISCH

Bisher glänzten die Sportwagen von Alpine vor allem durch ihr geringes Gewicht und ihre Fahrdynamik. Zukünftig sollen diese Merkmale mit einem elektrischen Antrieb kombiniert werden. Das Konzeptfahrzeug A110 E-Ternité macht dafür den Anfang.

# U

Um nicht komplett bei null zu starten, haben die Entwickler:innen von Alpine den 60-kWh-Akku aus dem Renault Megane E-Tech genommen und in zwei Segmente geteilt. Um die Batteriemodule im Leichtbausportwagen unterzubringen, musste die Fahrzeugarchitektur angepasst und neue Batteriegehäuse entwickelt werden. Statt einer klassischen Skateboard-Architektur, bei der der Akku den gesamten Unterboden füllt, sitzen vier Module in der Front und acht im Heck. Erstaunlich ist, dass der elektrische A110 mit etwa 1,3 Tonnen lediglich 258 Kilogramm mehr wiegen soll und damit seiner Leichtbau-Philosophie treu bleibt. Der elektrische Antrieb ist nicht die einzige Neuigkeit. Zum ersten Mal wird es den A110 mit offenem Dach geben, denn die beiden Dachschalen aus recyceltem Kunststoff sind abnehmbar. Im Sinne der Ökologie werden darüber hinaus einige Fahrzeugteile aus Flachs hergestellt. Das Material ist so leicht und stabil wie Kohlefaser, hat aber eine bessere Akustik, ist ein nachwachsender Rohstoff und damit deutlich umweltfreundlicher.

Bei den Fahrleistungen wird der A110 E-Ternité nah an die Benzinvariante herankommen. 178 Kilowatt Leistung, 4,5 Sekunden auf Tempo 100 und bis zu 470 Kilometer Reichweite. Preise gibt es noch keine, aber günstiger als die Benzinversion wird er sicher nicht. Hier kostet der Einstieg etwas weniger als 60.000 Euro.

33



Zum ersten Mal könnte es den Leichtbau-Sportwagen Alpine A110 als E-Auto mit Targadach geben.



CITROËN Ë-C4 X

## ELEGANTES UPGRADE MIT X

Mit dem X im Namen wird der ë-C4 von Citroën vor allem länger und geräumiger. Davon profitiert die neue Fließhecklimousine im Crossover-Design auch optisch. Abgesehen von den Lichtern ähnelt er jetzt in der Seitenansicht einem Polestar 2, und das ist definitiv ein Kompliment.

# T

Technisch sind die Fahrzeuge nicht vergleichbar, denn der Citroën spielt auch als Limousine weiterhin in der Kompaktklasse. Zudem lässt sich das Heck anders als beim Polestar 2 nicht komplett mit Rückscheibe öffnen, sondern nur wie bei einer klassischen Stufenhecklimousine. Bei den Leistungsdaten hat sich im Vergleich zum ë-C4 ohne X nichts verändert, sie stehen auf derselben Plattform. Es bleibt bei einem 50-kWh-Akku und 100 Kilowatt Motor- und Ladeleistung. Spürbare Veränderungen bei der Reichweite von knapp 360 Kilometern (WLTP) wird es nicht geben. Für eine Schnellladung auf 80 Prozent ist weiterhin eine halbe Stunde ausreichend, dafür gibt es beim Platzangebot ein paar Verbesserungen. Durch die Verlängerung des Fahrzeugs auf 4,6 Meter vergrößert sich der Fußraum auf der Rückbank, und das Kofferraumvolumen wächst auf 510 Liter an. Für Familien und Taxiunternehmen könnte der ë-C4 X damit interessanter sein als die Version ohne X.

In Sachen Design und Platzangebot ist Citroën ein Upgrade gelungen, technisch bleibt alles beim Alten. Preise sind zwar noch nicht bekannt gegeben, zu erwarten sind aber um die 37.000 Euro, etwas mehr als der ë-C4 ohne X. Anfang 2023 sollen die ersten Fahrzeuge ausgeliefert werden.



**Technisch ändert sich** nichts. Optisch bekommt der ë-C4 mit dem X ein Upgrade, das ihn länger und geräumiger macht.



MICROLINO 2.0

## ERLEICHTERUNG AUS DER SCHWEIZ

Endlich ist es so weit. Nach vielen Verzögerungen und einer kompletten Überarbeitung der ersten Version wird der Microlino produziert. Die 999 Fahrzeuge der „Pioneer Series“ werden zuerst ausgeliefert, danach kommen die Versionen Urban, Dolce und Competizione.

# S

Seit Juni ist der Konfigurator für Vorbesteller:innen freigeschaltet. Die „Pioneer Series“ kommt mit einem 10,5-Kilowattstunden-Akku, der bis zu 177 Kilometer Reichweite verspricht. Dazu gibt es ein Schiebedach, LED-Lichtleisten sowie den beiden Sonderfarben Torino Aluminium und Atlantis Blau. Im Innenraum bietet der erste Microlino veganes Leder mit Alcantara und einen tragbaren Bluetooth-Lautsprecher. Außerdem liegt im Kofferraum ein Micro-Kickroller, bei allen weiteren Modellen ist der nicht mehr inklusive. „Die Pioneer Serie ist für echte Pioniere, die dazu beitragen wollen, die Mobilität umweltfreundlicher und platzsparender zu gestalten. Denn seien wir ehrlich: Wir müssen die Mobilität nicht nur elektrisch, sondern auch leichter und kleiner machen“, sagt Wim Ouboter, der Micro 1999 gegründet hat. Die Erstauflage des Microlino kostet 18.500 Euro, eine staatliche Förderung gibt es zumindest in Deutschland nicht. Das Leichtfahrzeug gehört mit maximal 435 Kilogramm Leergewicht in die europäischen Fahrzeugklassen L7e und L6e. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 90 Stundenkilometern.

Bisher haben über 30.000 Menschen einen Microlino reserviert. Noch dieses Jahr sollen 1.500 Fahrzeuge produziert werden. Die günstigste Version des Zweisitzers startet bei 12.500 Euro. Auch in Deutschland sollen bis Ende des Jahres die ersten Exemplare ausgeliefert werden.



**Klassisch bis futuristisch.** Der Microlino kommt in unterschiedlichen Ausführungen. Die „Pioneer Series“ hat einen exklusiven Tretroller im Kofferraum.



# Großer Fahrspaß UND EMOTIONEN

Fünf Jahre dauerte es, bis der vollelektrische neue Kleinbus von Volkswagen unverhüllt und fahrbereit für jedermann erreichbar war. Die erste große Fahrt von Dänemark nach Schweden zeigte: Das Warten hat sich gelohnt, die Erwartungen werden erfüllt.

TEXT WILLY LODERHOSE

# A

Als arrive im Oktober 2017 erstmals auf den Markt kam, um das elektro-automobile Zeitalter publizistisch zu begleiten, zierte bereits das erste fertige Showcar des ID. Buzz (ja, er hieß damals schon so), unser Cover. Damals schrieben wir vom „Autobaukasten“, aus dem vorher sicher noch andere ID.-Modelle hervorgehen würden. Genau so ist es gekommen: Inzwischen gibt es aus dem bekannten Volkswagen-Modular-System MEB von ID.5 bis ID.5 eine Palette guter Autos, die auf ein breites Publikum abzielt – Zeit, aus eben diesem Baukasten jetzt auch eine Legende wiederauferstehen zu lassen.

So war es ein besonderer Moment für mich, als ich diese mit vielen Vorschusslorbeeren bedachte Ikone, die ich in der finalen Form zuvor nur mit verhülltem Cockpit ein paar Kilometer bewegen durfte, jetzt endlich bei strahlendem Sonnenschein für einen größeren Trip übernehmen durfte. Vom Event-Zentrum in Kopenhagen ging es direkt auf die Autobahn, durch den Tunnel und über die Öresundbrücke ins benachbarte Malmö nach Schweden – Emotionen pur.

Erinnerungen an Urlaubsfahrten in der Kindheit kamen auf, an bequeme und unbequeme Fortbewegungsmittel, an Wassergräben rund um Zelte, Mücken an schwedischen Seen und so weiter.

Und dieser erste Eindruck, bekanntlich der wichtigste in der Verbindung zwischen Menschen und (manchmal)

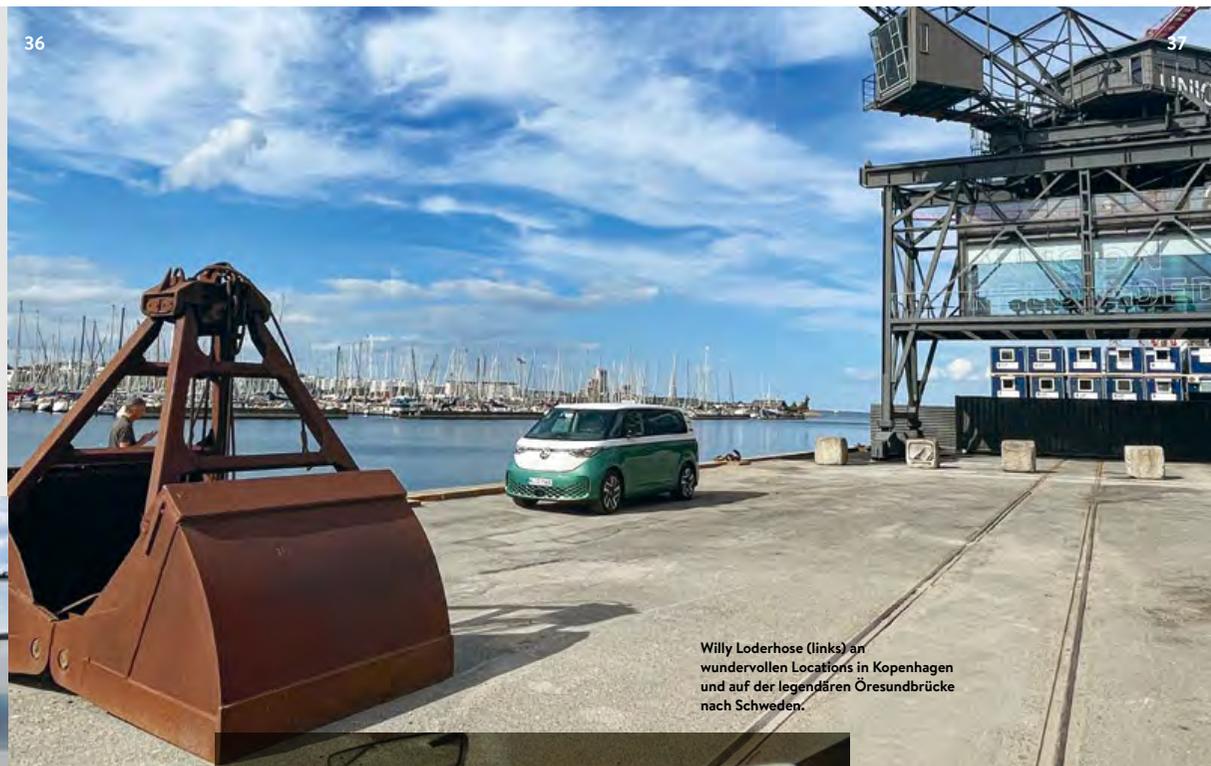


Autos, war durch und durch positiv: Der ID. Buzz hält, was er verspricht. Er ist nicht „irgendein neues elektrisches Auto“, sondern ein ganz besonderes Gefährt, das schon auf den ersten Metern Sympathien verströmt und dank seiner hohen Sitzposition, den sehr bequemen Sitzen, den pastelligen Farben, dem iPad-ähnlichen Bildschirm und den intuitiv fass- und verstehbaren Instrumenten eine Heimeligkeit verströmt, die man von Pkws kaum kennt.

„Ist ja auch ein Nutzfahrzeug“, meinte mein Kollege, und ja, ich finde die ebenfalls tiefdunkelblau-weiße Cargo-Version, die auch am Start war, sehr schick, kann ihn mir aber vor allem als Family-Car für entspannte Urlaubsfahrten, Privat-Shuttle ins Ferienhaus, für eine Tour unter Freunden oder auch zum Pendeln (wenn man Kollegen mitnimmt) vorstellen.

Der ID. Buzz ist ein Gute-Laune-Fahrzeug, nicht billig, aber angesichts der gebotenen Qualität und Ausstattung preiswert, und es ist kein Wunder, das man trotz der massiv angelaufenen Produktion mindestens ein paar Monate warten muss, bis man nach der Bestellung einen bekommt.

An dieser Stelle listen viele meiner Pressekollegen die Features eines solchen Fahrzeugs auf, und es kommt zu einem Rodeo rund um Reichweiten und Radstände, die sind bei diesem speziellen Auto allesamt eher selbstver-



Willy Loderhose (links) an wundervollen Locations in Kopenhagen und auf der legendären Öresundbrücke nach Schweden.



Fotos: Volkswagen AG

## TECHNISCHE DATEN

### ID. Buzz

- Antrieb**  
Voll elektrischer Heckantrieb
- Maximale Leistung**  
150 kW/204 PS
- Beschleunigung 0–100**  
10,2 Sekunden
- Höchstgeschwindigkeit**  
145 km/h (abgeregelt)
- Reichweite [WLTP]**  
Bis 425 km
- Akkukapazität**  
77 kWh
- Beste Ladezeit 5–80%**  
30 Minuten
- Gewicht**  
2520 kg
- Einstiegspreis**  
Ab ca. 65 000 Euro

### PRO

- Sehr ausgereiftes Fahrzeug
- Nicht günstig,
- Preis aber angemessen

### CONTRA

- Lange Lieferzeit

*Der neue ID. Buzz ist mehr als nur Hightech, er ist „Human-Tech“. EIN INTELLIGENTER BEGLEITER, DER MIT SEINEM CHARAKTERISTISCHEN LÄCHELN SOFORT FÜR POSITIVE STIMMUNG SORGT.“*

Ewan McGregor, Schauspieler und Volkswagen-Markenbotschafter

→ ständlich, finde ich, Rekorde sind hier unwichtig. Wer heutzutage mit einem 77-kWh-Akku und über 200 PS durch die Gegend fährt, braucht einfach eine Schnellladeleistung, die schon mal bis 170 kW hoch geht, damit man nachladen kann, wenn die rund 420 Kilometer Reichweite bald erreicht sind. 30 Minuten von 5 auf 80% sind dann locker drin, das ist sehr schnell. Bei gemächlichen elf kW an der heimischen oder Firmen-Wallbox schafft man das in wenigen Stunden; von leer auf 100%, was wirklich selten vorkommt, dauert es 7.50 Stunden, also weniger als eine Übernachtung.

Elf Meter Wendekreis für so ein Auto sind übrigens toll, mancher normale Kombi braucht zwei Meter mehr. Auch der Luftwiderstand, Parameter für einen niedrigen Stromverbrauch, ist erstaunlich. Der Rollwiderstand des ID. Buzz wurde ebenfalls auf Geräuscharmut und Verbrauch hin optimiert, die Vorderreifen sind stets schmaler als die Hinterreifen; das sorgt für ein Plus an Agilität.

Das Fahren also macht so viel Spaß, das man beinahe vergisst, wie es sich durch die diversen Fahrassistenten weiter erleichtern lässt. Auf Wunsch stehen Systeme wie der „Travel Assist“ mit Schwarmdatennutzung und assistiertem Spurwechsel zur Verfügung. Ebenfalls neu ist die Funktion „Park Assist Plus“ für das automatische Einparken in die heimische Garage, Carport oder auf den Firmenstellplatz – bis zu fünf komplizierte Einparksituationen merkt sich der Wagen. „Car2X“ (warnt im Nahumfeld vor Gefahren) und der Notbremsassistent „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung sind sogar serienmäßig an Bord.

Die verschleißfreien Trommelbremsen sind super, aber man braucht sie kaum: Über die Rekuperationsintensität des Antriebs kann der ID. Buzz ohne Eingriff der Achsbremsen verzögert werden. Dabei wird die kinetische Energie in elektrische Energie umgewandelt und in die Batterie eingespeist. Im Automatikmodus „B“ (Bremse) – der wie „D“ (Drive) ebenfalls über einen kleinen Schalter aktiviert wird – verzögert der ID. Buzz, sobald der Fahrer das Drive-Pedal lockert. Die Rekuperations-



wirkung ist nun so groß, dass die normalen Bremsen kaum noch zum Einsatz kommen. Auf Bergabpassagen ist das sinnvoll, da die Bremsen geschont und viel Energie zurückgewonnen wird.

Das Schönste am ID. Buzz ist seine ikonische Zweifarbenlackierung – insgesamt elf Varianten sind möglich, eine individueller als die andere. Dass es Platz ohne Ende gibt, auch für sportliche Aktivitäten, der durch 1000 Kilo Anhängelast noch erweitert werden kann, ist ebenso selbstverständlich wie die Tatsache, dass beide Versionen bereits als bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral ausgeliefert werden. Das bedeutet, dass auch jene Emissionen von Volkswagen kompensiert werden, die bei der Produktion im deutschen Werk Hannover entstehen. Insgesamt werden bei Volkswagen immer mehr recycelte Materialien eingesetzt, mit dem Ziel, die CO<sub>2</sub>-Footprints bis 2050 gegenüber 2018 um 40% zu senken. ©



Die Cargoversion des ID. Buzz bietet großen Stauraum, darüber hinaus sehr vielfältige Ausbaumöglichkeiten.



Hochwertiges und ansprechendes Material, wohin man blickt – alles aus recycelten Wertstoffen.



# Französische REVOLUTION?

Transparente Scherentüren, zwei Sitzplätze hintereinander und offene Seitenfenster. Mit dem elektrischen Leichtfahrzeug Renault Twizy ist man bis heute revolutionär unterwegs. Jetzt folgt nach Zoe, Twingo und Kangoo eine elektrische Version des Megane. Wir haben uns den französischen Kompaktwagen en détail angesehen.

TEXT FELIX J. STROHBACH

# E

Er zwinkert, leuchtet auf, und sofort schnellen die sonst versenkten Türgriffe heraus. Sobald man die Tür öffnet, ertönt im Innenraum ein immersiver Begrüßungssound, und die Displays zeigen eine Animation. In anderen Fahrzeugen würde man den Funkschlüssel jetzt im Getränkehalter versenken, Renault hat es eleganter gelöst. Für den flachen, rechteckigen Fahrzeugschlüssel gibt es einen perfekten Platz an der Spitze der Mittelkonsole. Direkt gegenüber ist ein Fach mit induktivem Ladeplatz für Smartphones und darüber ein vertikaler Touchscreen. Ein Tritt auf das Bremspedal und der Megane E-Tech ist fahrbereit, doch bevor es losgeht, erscheint eine irritierende Meldung.

„Selbsttest wird durchgeführt“, zeigt das Tacho-Display. Bevor ich meine Nasenlöcher auf das Wattestäbchen vorbereiten kann, ist der Test auch schon vorbei. Meinen Impfausweis muss ich auch nicht zei-

gen, die Elektronik scheint okay zu sein, das beruhigt. Weniger beruhigend ist die Anzahl an Hebeln und Knöpfen am Lenkrad. Neben den klassischen Hebeln für Blinker und Scheibenwischer gibt es Schaltwippen, um die Energierückgewinnung beim Bremsen einzustellen, einen Gangwahlhebel, Schalter für die Musik und Knöpfe für Fahrmodi und Assistenzsysteme. Wer bereits einen Renault fährt, kommt damit vermutlich schnell zurecht, alle anderen werden etwas brauchen, um sich damit vertraut zu machen. Sehr intuitiv funktioniert dafür der Touchscreen. Er reagiert schnell und ist übersichtlich. Die Navigation läuft über Google Maps und führt uns als Erstes auf die Autobahn. Während der Fahrt kommt auch die langjährige Verbundenheit der Marke Renault zur Formel 1 zum Vorschein. Und nein, wir sprechen nicht von der Höchstgeschwindigkeit, der Sitzposition oder der Beschleunigung.

„You'r currently P2 and 1.5 seconds behind Hamilton“, Funksprüche wie diese hören Formel-1-Fahrer während des gesamten Rennens. Im Renault Megane E-Tech bekommt man zwar keinen Funkspruch, der über den Abstand zum vorderen Fahrzeug aufklärt, aber man kann die Sekunden vom Display ablesen. Gerade bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn ist diese Anzeige augenöffnend. Denn je schneller man fährt, desto schwerer wird es, ausreichend Abstand zu halten. Laut Straßenverkehrsordnung muss der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug auf der Autobahn mindestens zwei Sekunden betragen. Bei Verstößen kann das zwischen 25 und 400 Euro Strafe kosten. In der Fahrschule lernt man, sich dabei an den Leitpfosten am Straßenrand zu orientieren. Die Anzeige im Tachodisplay macht es deutlich einfacher für die Person hinterm Steuer, und gleichzeitig kommt dabei ein kleines bisschen →





An der Schnelladesäule kann der Renault in 30 Minuten bis zu 300 Kilometer nachladen.



Von Weitem sieht er größer aus. Der Renault Megane E-Tech ist ein Kompaktwagen im SUV-Design.

→ Formel-1-Feeling auf, auch wenn der Fahrkomfort des Megane E-Tech weit über dem eines Rennwagens liegt und man im Innenraum keinen Helm tragen muss.

Auch bei den Fahrleistungen unterscheidet sich der Megane E-Tech maßgeblich von Formel-1-Rennwagen. Seine Beschleunigung ist zwar kraftvoll, aber bei maximal angezeigten 167 Stundenkilometern ist Schluss. Im Sinne von Effizienz und Reichweite sollte diese Geschwindigkeit aber eh zur Ausnahme werden. Wer sich zurückhält und mit adaptivem Abstandhalter auf die rechte Spur wechselt, kann mit weniger als 14 Kilowattstunden auf 100 Kilometern vor sich hin gleiten. So wären die mit dem WLTP-Zyklus ermittelten 450 Kilometer Reichweite im Sommer auch machbar. Also Tempomat und Spurhalteassistenten einschalten und zurücklehnen. Bei dieser Fahrweise kann man sich dann auch der Massagefunktion in den Vordersitzen hingeben. Sie ist im Ausstattungsniveau „Iconic“ für 47500 Euro bereits enthalten, aber leider relativ schwach. Wer sich auf Spurwechsel und Tempolimits konzentrieren muss, bekommt davon nichts mehr mit. Andere Hersteller packen hier kräftiger zu. Der Masseur par excellence ist der Renault



Sparsam: Der Autobahn-Verbrauch lässt sich auf unter 14 Kilowattstunden drücken.

Megane E-Tech nicht, für den Gesamteindruck sind aber zum Glück andere Merkmale relevanter.

**FAZIT**

Von Weitem wirkt er wuchtig und groß, man würde ihn, ohne zu zögern als SUV bezeichnen. Doch mit jedem Schritt in Richtung Fahrzeug relativiert sich dieser Eindruck. Das ist so, wie mit den Scheinriesen aus dem Kinderbuch „Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer“ von Michael Ende. Steht man direkt vor dem 1,5 Meter hohem Fahrzeug, deutet sich an, was das Kofferraumvolumen bestätigt. Nur 50 Liter mehr als beim Kleinwagen Zoe. Auch beim Platzangebot auf der Rückbank geht es zu wie im deutlich günstigeren Kleinwagen. Die Nähe zum Zoe ist durchaus positiv, zum Beispiel lässt sich der Megane E-Tech ähnlich sparsam bewegen. Bei Assistenzsystemen und Crashtests schneidet der Megane E-Tech mit fünf Sternen deutlich besser ab. Am Ende ist klar: Der neue Kompaktwagen aus dem französischen Werk in Douai nahe der belgischen Grenze steht nicht für eine Revolution, sondern für eine zeitgemäße Elektro-Evolution, und die ist bei Renault bereits seit über einem Jahrzehnt im Gange. ©



TECHNISCHE DATEN  
**Renault Megane E-Tech  
Electric EV60**

- Antrieb**  
Frontantrieb
- Max. Leistung**  
160 kW (218 PS)
- Batteriekapazität**  
60 kWh
- Beste Ladezeit 10–80 %**  
40 Minuten
- 0–100 km/h**  
7,4 Sekunden
- Reichweite**  
450 Kilometer
- Stromverbrauch**  
16,1 kWh/100 Kilometer
- Höchstgeschwindigkeit**  
160 km/h
- Leergewicht**  
1783 kg
- Einstiegspreis**  
42700 Euro
- Preis des Testwagens**  
52350 Euro

- PRO**
- Elegantes Design
- Niedriger Stromverbrauch
- Intuitives Infotainmentsystem
- CONTRA**
- Wenig Platz auf der Rückbank
- Wärmepumpe kostet Aufpreis
- Schwache Massagefunktion

# e-Car People

DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT IST VIELSCHICHTIG – UND SO SIND AUCH DIE MENSCHEN, DIE SIE BEGLEITEN: MAL HIP, MANCHMAL WIDERSPRÜCHLICH. ABER IMMER MIT HERZ BEI DER SACHE.



## NICO ROSSBERG BEKOMMT SEINEN RIMAC NEVERA

Es ist nicht das erste Mal, dass wir den ehemaligen Formel-1-Weltmeister hier zeigen. Er ist sehr aktiv in der E-Auto-Welt und fast jeden Monat mit etwas Neuem unterwegs. Diesmal geht es um das erste vollelektrische Hypercar aus Kroatien. Gründer und Geschäftsführer Mate Rimac hat Nico Rossberg persönlich den ersten Rimac Nevera am Headquarter in der kroatischen Hauptstadt Zagreb übergeben. Er war sogar auf der Jungfernfahrt dabei, wirklich wohlgefühlt hat er sich bei der Fahrweise des Ex-Rennfahrers aber nicht. Das macht es für alle Zuschauer:innen umso unterhaltsamer, denn sowohl die Übergabe als auch die erste Fahrt wurden ausführlich auf YouTube dokumentiert. Mit dem Rimac Nevera für Nico Rossberg liefert das Unternehmen sein erstes von insgesamt 150 Fahrzeugen aus. Mit 1,85 Sekunden auf Tempo 100 und 1.400 Kilowatt Leistung ist es das schnellste straßenzugelassene Fahrzeug, das es jemals gab. Wer das elektrische Hypercar besitzen möchte, zahlt satte zwei Millionen Dollar.

## HAZEL BRUGGER KUTSCHIERT KARL LAUTERBACH IM TESLA

Schon vor einigen Jahren schrieb Comedian Hazel Brugger auf jetzt.de, der jungen Online-Plattform der Süddeutschen Zeitung, dass sie gerne ein ganz bestimmtes Elektroauto hätte. „Ich bin Schweizerin. Ich spreche nicht gern über Träume. Aber ich hätte schon gern einmal einen Tesla. Ein übles Teil mit 700 PS. Von null auf hundert in drei Sekunden, und das ohne Abgase, so fett. Leider weiß ich genau, dass ich das Auto dann tagsüber als 2011er Toyota Camry tarnen müsste. Um an der Ampel nicht vor Scham zu sterben. Niemand soll doch wissen, dass ich 100.000 Euro für eine Karre ausgegeben habe!“ Jetzt hat sie Ihren Traum umgesetzt. In der ersten Folge der Netflix-Comedyserie „One Mic Stand“ von ihrem Berufs-Kollegen Teddy Telebrhan fährt Karl Lauterbach in einem Model X durch die Gegend. In der Folge bereitet sie unseren Gesundheitsminister auf einen Auftritt als Stand-up-Comedian vor. Wie sich der Virologe und Berufspolitiker geschlagen hat, bewerten Sie am besten selbst.

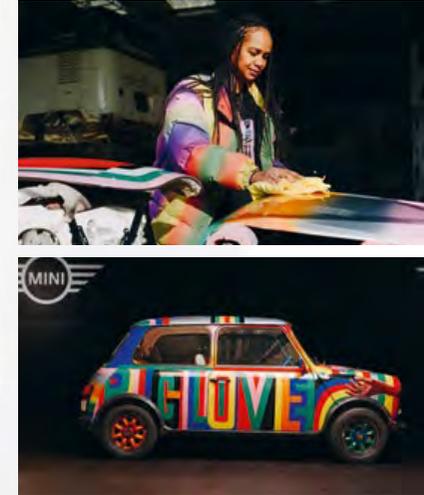


Fotos: Rimac, Mini, Audi, Noelle Guidon



## LAKWENA MACIVER VERWANDELT E-MINI IN KUNSTWERK

Bunte Farben und die Worte „BIG LOVE“ ummanteln den elektrifizierten MINI von 1986. Das Fahrzeug stammt aus dem Geburtsjahr von Lakwena Maciver und wurde im Rahmen des MINI Recharge Projekts mit einem Elektromotor ausgestattet. Anschließend hat die Londoner Künstlerin die gesamte Karosserie sowie die Felgen neu lackiert. Auch den Innenraum hat sie farblich neugestaltet. Damit ist es der dritte MINI, der nach den Sondermodellen von David Bowie und Paul Smith im Upcyclingprojekt der Automarke entstanden ist. Das neueste Fahrzeug soll für Freude, Vielfalt und Zusammenhalt stehen. „Ich hoffe, dass dieser MINI Recharged den Menschen ein gutes Gefühl gibt und ein Lächeln ins Gesicht zaubert. Dieser MINI ist ein Farbenfest der Kulturen“, sagt Lakwena Maciver. Pünktlich zum Start der diesjährigen European Championship in München wurde der MINI Anfang August am Königsplatz präsentiert.



## REGÉ-JEAN PAGE POSIERT VOR AUDIS E-TRON



Man muss nicht lange auf die Leinwand starren, um zu erkennen, dass Audi der offizielle Partner des Netflix-Films „The Gray Man“ ist. Im aktuellen Action-Thriller der Russo Brüder sieht man Ryan Gosling am Steuer eines Audi RS e-tron GT und Ana de Armas im Audi Q4 Sportback e-tron um ihr Leben fahren. Auf der Film Premiere hat sich dann noch ein weiterer Filmstar den elektrischen Modellen von Audi angenommen, Regé-Jean Page. Die meisten kennen ihn wahrscheinlich aus der Netflixserie „Bridgerton“, in der er den attraktiven „Duke of Hastings“ spielt. Außerdem ist er im Film „Harry Potter und die Heiligtümer des Todes – Teil 1“ und dem britischen Action-Thriller „Survivor“ zu sehen. In „The Gray Man“ spielt der britisch-simbabwische Schauspieler den Chef der CIA. Während des Films kam er nicht in den Genuss, einen Audi RS e-tron GT zu fahren. An der Film Premiere nutzte er dafür dann die Gelegenheit, sich zumindest davor ablichten zu lassen.

# EIN ELEKTRISCHER BENTLEY?

Südkorea kann auch Luxus. Mit dieser fünf Meter langen Elektrolimousine hat die Hyundai Motor Company einen direkten Konkurrenten zum Mercedes EQE im Angebot. Auf den ersten Blick halten ihn viele sogar für ein Modell des Hoflieferanten der britischen Königsfamilie.

TEXT FELIX J. STROHBACH

# S

Sonnenstrahlen spiegeln sich in den Chromleisten, als der Wagen leise aus der Garage unter das Tageslicht rollt. Der Platz hinterm Lenkrad ist dabei nicht besetzt, denn die Limousine lässt sich via Funk-schlüssel vorwärts und rückwärts aus- und einparken. Auch sonst lädt der Genesis G80 Electrified dazu ein, mal nicht am Steuer Platz zu nehmen.

Beheizte Sitze, zwei Touchscreens und eine umfangreiche Mittelkonsole erwarten uns im Fond. Sonnenblenden für die Heck- und Seitenscheiben erhöhen die Privat-

sphäre. Von hinten lässt sich sowohl die Musik als auch die Klimaanlage steuern, und auf den Touchscreens kann man die Wettervorhersage oder die aktuelle Routenführung einsehen. Diese Sonderausstattung für die wichtigen Personen auf den Rücksitzen kostet 5510 Euro extra. Für alle, die sich das lieber sparen und selbst fahren: Keine Sorge, auch am Lenkrad kommt man in den Genuss einiger Komfortelemente.

Gegen Aufpreis wird die Person am Lenkrad während der Fahrt mit intensiven

Rücken- und Lendenmassagen verwöhnt. Beide Vordersitze sind sowohl beheizt als auch belüftet. Gerade auf langen Fahrten über die Autobahn sind diese Funktionen ein Segen und deshalb mehr als passend, denn diese vollelektrische Luxuslimousine hat einen langen Atem. Wer sich zu den Lkw auf die rechte Spur reiht und die Assistenzsysteme aktiviert, kann mit unter zwölf Kilowattstunden pro 100 Kilometer dahingleiten. Rechnerisch wären bei dieser Fahrweise über 700 Kilometer am Stück möglich.

Auch bei konstant 150 Stundenkilometern, was im Baustellenland Deutschland kaum möglich ist, dauert es 400 Kilometer, bis der Akku neuen Saft braucht. Den bekommt der G80 im besten Fall an einer Schnellladestation mit 500 Kilowatt Leistung und ist nach 22 Minuten wieder bei 80 Prozent. Damit gehört er wie die Plattform-Geschwister von Kia und Hyundai zu den schnellsten Stromtankern auf dem Markt. An gewöhnlichen Ladestationen in der Stadt oder der eigenen Wallbox wäre hingegen noch Potenzial. Der On-Board- →

ARRIVE 06 | 2022



Auch mit durchgängig Tempo 130 schafft der Genesis G80 über 400 Kilometer am Stück.



Fotos: Ruth de Camé, Felix J. Strohbach, Genesis



Chefredakteur Felix Strohbach war begeistert vom hohen Fahrkomfort.

→ Charger schafft maximal elf Kilowatt, und das Laden dauert so auch an 22-kW-Stationen über sieben Stunden, bis 100 Prozent erreicht sind. Praktisch ist dafür die Position des Ladeanschlusses.

Nicht groß überlegen oder herumrangieren, einfach frontal an die Ladestation fahren, fertig. Versteckt im verschlossenen



TECHNISCHE DATEN  
**Genesis G80 Electrified Luxury**

**Antrieb**

Allradantrieb

**Leistung**

272 kW (370 PS)

**Beschleunigung 0-100**

0-100: 4,9 Sekunden

**Höchstgeschwindigkeit**

225 km/h

**Maximale Reichweite [WLTP]**

520 Kilometer

**Verbrauch [WLTP]**

19,1 kWh/100 Kilometer

**Akkukapazität**

87,2 kWh

**Beste Ladezeit 10-80 %**

22 Minuten

**Gewicht**

2325 kg

**Einstiegspreis**

69 200 Euro

**Preis Testfahrzeug**

86 370 Euro

**PRO**

Akku-Vorheizfunktion für den Winter

Niedriger Stromverbrauch möglich

Intensive Massagefunktion

**CONTRA**

Maximal elf Kilowatt AC-Laden

Kleiner Kofferraum und kein Frunk

Zwölf Meter Wendekreis

Kühlergrill öffnet sich die rautenförmige Klappe, wenn man leicht dagegen drückt. Neben den Ladeanschlüssen sind drei grüne Balken, die grob den Akkustand anzeigen. Das Kabel verriegelt sich, sobald das Fahrzeug abgeschlossen wird. Wenn nicht gerade der Stecker angeschlossen ist, sieht man dem Genesis G80 Electrified kaum an, dass er vollelektrisch ist. Nur die nicht auffindbare Abgasanlage und das optionale Solardach verraten, dass die sonst eher konservativ gestaltete Luxuslimousine Richtung Zukunft gleitet.

Innerhalb von zwei sehr sonnigen Testwochen hat das Solardach knapp fünf Kilowattstunden Sonnenstrom eingesammelt. Das Auto stand dabei nicht durchgehend unter freiem Himmel. Der Stromverbrauch der Klimaanlage und der Massagesitze könnte damit gedeckt werden. Vielleicht sind sogar ein paar Bonuskilometer dazugekommen. Der Hersteller verspricht bis 1150 zusätzliche Kilometer pro Jahr durch das 200-Watt-Solardach. Finanziell rechnet sich der Aufpreis von 1610 Euro wahrscheinlich erst nach über einem Jahrzehnt, und wer ausschließlich in der Garage parkt, kann getrost darauf verzichten. Für ein gutes Gefühl sorgt das Dach aber allemal, denn mit diesem Detail hebt sich die elektrische Limousine von den Wettbewerbern ab und deutet an, wo die Reise in Zukunft hingehen könnte. Mehr zu Solarfahrzeugen gibt es ab Seite 86.

Bereits im Namen steht, dass der Genesis G80 Electrified kein neu entwickeltes Elektroauto ist, sondern die elektrische Version eines Verbrenners. Die Nachteile, die dadurch entstehen können, fallen kleiner aus als erwartet. Er profitiert vom Entwicklungsstand der neuesten Modelle von Kia und Hyundai. Technisch steht er ihnen in nichts nach, nur beim Platzdesign. Für seine Länge von fünf Metern bietet er verhältnismäßig wenig Stauraum. Unter der gewaltigen Fronthaube wird viel Platz verschrenkt, nicht mal ein Fach für Ladekabel gibt es dort. Auch im Innenraum geht durch die konservative Fahrzeugarchitektur Potenzial bei Raumgefühl und Platz verloren. Anders ist das bei Aerodynamik und Stromverbrauch, hier überrascht die

Limousine aus Südkorea mit hervorragenden Werten, was vor allem an einer Sache liegt: Der G80 ist kein SUV. Mit einem Cw-Wert von 0,26 kann er zwar nicht mit einem Mercedes EQE mithalten (Cw-Wert: 0,22), aber die Reichweiten liegen laut erster Tests in der Praxis nicht so weit voneinander entfernt wie auf dem Papier. Dasselbe gilt für den Einstiegspreis von unter 70 000 Euro. Hier wird sich das Duell in den Listen der Sonderausstattungen entscheiden.

**FAZIT**

Genesis soll als Marke der Hyundai Motor Company mit den deutschen Premiumherstellern konkurrieren. Das ist mit dem G80 Electrified mehr als gelungen. Während er technisch Mercedes die Stirn bietet, spielt er optisch eine Liga darüber, zumindest auf den ersten Blick. Nicht selten haben Menschen gefragt: Ist das ein Bentley? Die Antwort war immer Enttäuschung und Überraschung zugleich. Nein, das ist kein Bentley, aber er beschleunigt auch in unter fünf Sekunden auf Tempo 100 und das Beste ist, er fährt abgasfrei. Das kann Bentley uns bisher noch nicht liefern, auch nicht, wenn wir ein Teil der britischen Königsfamilie wären.



Bereit für den Wandel: Obwohl der G80 electrified auf einem Verbrenner basiert, ist er ein gelungenes E-Auto.



# Innovatives FAHREN IN KONVENTIONELLEM LOOK

Elektrisches Fahren mit Sportlichkeit und Komfort. Diese Kombination hat BMW mit dem i4 eDrive40 auf die Straße gebracht. Marie, auf Instagram bekannt als „@mme\_electric“, hat das Grand Coupé ausführlich getestet. In der Stadt, über Land und auf der Autobahn.

TEXT MARIE-KRISTIN WRICKE



Von außen macht der BMW i4 eDrive40 einen modernen Gesamteindruck, wirklich futuristisch ist er aber nicht. Er hebt sich optisch kaum vom bisherigen BMW 4er ab. Am Heck ergänzen schmale Heckleuchten in LED-Technik die zweifarbige Heckschürze. Bei der Außenlackierung in Tansanitblau Metallic ist der untere Bereich mit Schweller in Grau gehalten. Unverkennbar ist die BMW-spezifische Frontschürze mit flachen, markanten Scheinwerfern, und für eine bessere Aerodynamik gibt es bündige Türgriffe. An der Front findet sich auch die typische BMW-Niere, hinter der sich modernste Sensorik verbirgt und wichtige Echtzeitdaten in den Innenraum weitergibt.

Das Interieur des BMW i4 eDrive40 ist modern und übersichtlich, aber wie das Exterieur nicht besonders futuristisch. Kein Vergleich zum i5 oder iX. Als nicht alltägliche BMW-Fahrerin habe ich mich schnell zurechtgefunden. Die gravierendste Innovation im Innenraum ist das große, gebogene 14,9-Zoll-Curved-Display, das auch der BMW iX hat. Die Bedienung erfolgt per Sprache, Touch oder mit dem bekannten iDrive-Panel in der Mittelkonsole. Der digitale Tacho zeigt alle fahrrelevanten Informationen, gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display dazu. Sportsitze mit Seitenhalt sind serienmäßig. Sitzheizung ist ebenso aufpreispflichtig wie das Glas-Schiebedach.

Beim Platzangebot hat der BMW i4 eDrive40, trotz der Batterie im Unterboden, genauso viel zu bieten wie der BMW 4er als Verbrenner: Er ist ein vollwertiger Fünfsitzer, aber große Personen könnten sich aufgrund der Karosserieform auf der Rückbank den Kopf stoßen. Der Kofferraum ist für ein Coupé großzügig bemessen und hat ein Volumen von 470 Litern, das durch Umlappen der Rücksitzbank auf bis zu 1290 Liter erweitert werden kann. Die Ladekante ist angenehm niedrig, und unter dem Kofferraumboden befindet sich ein kleiner Stauraum für das Ladekabel. Einen Frunk gibt es nicht. Dafür gehört der BMW i4 eDrive40 zu den Fahrzeugen, die Anhänger mit bis zu 1600 Kilogramm ziehen können. Zum Vergleich: Ein Volkswagen ID.4 kann maximal 1200 Kilogramm ziehen, der BMW iX schafft 2,5 Tonnen.

Nun aber zum Wichtigsten Punkt, dem Fahrgefühl. Sportliches Auftreten und komfortables Fahren mit Coupé-Charakter, das beschreibt den BMW i4 eDrive40 treffend. Die Sportlichkeit wird durch das optionale M-Paket noch einmal optisch unterstrichen. Beim Tritt auf das Fahrpedal können 340 Pferdestärken an der Hinterachse abgerufen werden. Von null auf 100 geht es in 5,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 190 km/h. Schneller sind der Porsche Taycan 4S mit 250 →

50



Optisch ist der BMW i4 nur durch den geschlossenen Kühlergrill von seinen Verbrennerkollegen zu unterscheiden.

51



Fotos: BMW, @\_Zevn

## TECHNISCHE DATEN BMW i4 eDrive 40

- Antrieb**  
Heckantrieb
- Leistung**  
250 kW (340 PS)
- Beschleunigung 0-100**  
5,7 Sekunden
- Höchstgeschwindigkeit**  
190 km/h
- Maximale Reichweite [WLTP]**  
590 Kilometer
- Verbrauch [WLTP]**  
19,1-16,1 kWh/100 Kilometer
- Akkukapazität**  
83,9 kWh
- Beste Ladezeit 10-80 %**  
30 Minuten
- Gewicht**  
2125 kg
- Einstiegspreis**  
59.200 Euro
- Preis Testfahrzeug**  
82.240 Euro

## PRO

- Kraftvolle Beschleunigung
- Eindrucksvolles Curved-Display
- Niedriger Schwerpunkt
- CONTRA**
- Lange Lieferzeit
- Eingeschränkte Kopffreiheit hinten
- Hoher Preis

*Der BMW i4 ist ein E-Auto für Personen, DENEN FUTURISTISCHES DESIGN NICHT GANZ SO WICHTIG IST.*

→ km/h oder der BMW i4 M50 mit 225 km/h Spitzenleistung. Ein Audi Q4 e-tron leistet maximal 180 km/h und liegt damit knapp unter dem BMW i4 eDrive40.

Das typische BMW-Fahrgefühl aus Sportlichkeit und Komfort ist auch beim BMW i4 eDrive40 spürbar. Schon beim ersten Einsteigen fühlte ich mich in den Sportschalensitzen wohl, und das Multifunktionslenkrad lag angenehm in meinen Händen. Der für mich spannendste Teil einer Testfahrt sind immer die ersten Meter. Ich trete erst mal sacht ins Pedal, bis ich mich an die Beschleunigung und das Fahrgefühl gewöhnt habe. Das Coupé liegt aufgrund seines Gewichtes von rund zwei Tonnen knackig auf der Straße. Trotz des hohen Gewichtes wurde ich beim Tritt auf das Pedal in den Sitz gedrückt. Das hatte ich in dieser Form nicht erwartet. Wem die Beschleunigungskraft allein nicht reicht, bekommt auf Wunsch sogar akustische Untermauerung.

Mit den optionalen BMW IconicSounds Electric lässt sich der Antriebsklang des Fahrzeugs je nach Fahrmodus inszenieren. Im Fahrmodus „Sport“ ist das am besten zu hören. Neben diesem optionalen Spaß-Feature ist der i4 mit einer Kombination aus Sensorik und Assistenzsystemen auch in Sachen Sicherheit umfangreich ausgestattet. Serienmäßig sind der Frontkollisionswarner, die Verkehrszeichenerkennung und auch ein Spurhalteassistent. Gegen Aufpreis gibt es die aktive Geschwindigkeitsregelung oder den Parking Assistant Plus, bei dem die Fahrzeugumgebung über vier Kameras gezeigt wird. Doch nicht nur beim Einparken macht der i4 eine gute Figur, er eignet sich auch für die Langstrecke.

Das effiziente Antriebskonzept, die Leichtbaumaßnahmen, das aerodynamische Design und der Hochvoltspeicher ermöglichen bis zu 590 WLTP-Kilometer. Beim Nachladen benötigt der i4 laut BMW



im besten Fall nur vier Minuten für 100 Kilometer Reichweite (an der Schnellladestation). An einer Wallbox (elf kW) dauert es für dieselbe Reichweite eine Stunde und 25 Minuten. Geladen werden kann der BMW i4 eDrive40 mit maximal 205 kW Ladeleistung und kommt damit laut Hersteller in nur 51 Minuten von 10 auf 80 Prozent.

**FAZIT**

Der BMW i4 eDrive40 ist ein E-Auto für Personen, denen futuristisches Design nicht ganz so wichtig ist. Als vollelektrisches Coupé verbindet er Sportlichkeit mit hohem Komfort und ist darüber hinaus noch absolut alltagstauglich. Im Fond sind Abstriche beim Platzangebot zu machen,

da größere Personen wenig Kopffreiheit haben. Dafür machen ihn die hohe Reichweite und der Stauraum von bis zu 1290 Litern zu einem nachhaltigen Reise- oder Einkaufsbegleiter. BMW arbeitet bei der Produktion des BMW i4 ausschließlich mit Strom aus regenerativen Quellen und setzt vermehrt auf Recyclingmaterialien. Bei Motor und Akku wird zudem auf die Verwendung von seltenen Erden verzichtet. Damit gehört der i4 zu den umweltfreundlichsten Fahrzeugen, die der bayerische Hersteller je gebaut hat.

Einen Haken gibt es leider: Wer sich heute für das Grand Coupé entscheidet, muss sich gedulden. Die Lieferzeit beträgt mindestens acht und im schlimmsten Fall bis zu 18 Monate.



**Der größte Nachteil:** Aktuell hat der i4 eine Lieferzeit von bis zu 18 Monaten.



Fotos: BMW @\_tevin

# SINNVOLLES FÜR DIE LADEPAUSE

Reifendruck geprüft, Scheiben geputzt und Beine vertreten? Das Auto ist am Stecker, und alle Sanifair-Bons sind eingelöst? Hier sind ein paar Dinge, mit denen Sie Ihre Ladepause sinnvoll nutzen können.

1

Bald werden wir jede Menge alte Autos mit Verbrennungsmotoren ausrangieren. Um das so nachhaltig wie möglich zu machen, sollten wir die Komponenten recyceln. Das Unternehmen *Airpaq* hat dafür schon einen Lösungsansatz. Aus alten Airbags und Gurtsystemen stellt das Start-up Rucksäcke, Umhängetaschen und Fliegen her. Dafür wurde das Team 2022 mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie Design ausgezeichnet. Uns hat es vor allem der rote Rolltop-Rucksack angetan. Die Preise beginnen bei **159 Euro**.

2

Abwarten und Tee trinken. Manchmal bleibt uns gar nichts anderes übrig. Mit den *Bio-Teesorten von Kusmi Tea* ist das auch nicht schlimm. Als Eistee im Sommer und als Halswärmer im Winter verkürzen die Aromen aus der Normandie jede Ladepause. Dafür kocht man den Tee am besten vor der Fahrt auf und füllt ihn in eine Thermoskanne. Wer ein E-Auto mit 220-Volt-Steckdose hat, packt einen Wasserkocher in den Kofferraum und brüht ihn frisch. Alle Teesorten kommen in wiederverwendbaren Metall Dosen. **100 Gramm gibt es ab 13,40 Euro**.

3

Spätestens seit der Dokumentation „The True Cost“ kann niemand mehr behaupten, er oder sie habe von nichts gewusst. Die Modeindustrie verdient Milliarden, während sie Menschen und Tiere im globalen Süden ausbeutet. Mittlerweile gibt es *Unternehmen wie Veja*, die das ändern möchten. Mit ökologischer Baumwolle, organischem Kautschuk aus Brasilien und fairen Arbeitsbedingungen produziert das Unternehmen Sneaker, die längst nicht mehr nur aus moralischen Gründen überzeugen. Die Preise für Erwachsene **starten bei 115 Euro**.

4

Ein Spaziergang um die Ladestation ist Ihnen zu langweilig, aber etwas Bewegung wäre trotzdem nicht schlecht? Dann stellen Sie sich auf die Zehenspitzen und verbessern Ihre Koordinationsfähigkeiten mit dem *Sprungseil von Everjump*. Dank moderner Bluetooth-Technologie werden die Bewegungsdaten an die zugehörige App übertragen. So können Sie einen genauen Kalorienverbrauch errechnen lassen und in Wettkämpfen gegen den Freundeskreis antreten. Die Preise für das Hightech-Sprungseil beginnen bei **170 Euro**.



1

3

Kein Plastik, kein Zucker und keine tierischen Zutaten. Die *vegane Kaumasse von Forest Gum* wird aus 500 Jahre alten Breiapfelbäumen gewonnen. Die Bäume werden behutsam angezapft und haben sechs bis acht Jahre Zeit, sich zu erholen. Währenddessen können sie weiter CO<sub>2</sub> aufnehmen und bleiben Heimat von Tieren und Mikroorganismen. Um diese schonende Herstellung zu unterstützen, müssen wir nur zwischen den Sorten Eukalyptus-Menthol, Cassis-Minze, Berries und Minze wählen. Ein Neuner-Pack kostet **13,50 Euro**.

6

Häufig vernachlässigen wir genau die Dinge, die wir am dringendsten brauchen. Zum Beispiel unsere Hände. Mit dem *Handpflege-Set von L:A Bruket* schenken wir unseren Händen wieder die Aufmerksamkeit, die sie verdienen. Das schwedische Unternehmen liefert darin eine feuchtigkeitsspendende Seife, ein aufbauendes Peeling und eine pflegende Handcreme. In genau dieser Reihenfolge garantiert uns das Set regenerierte und gepflegt Hände. Preis: **70 Euro**.



4

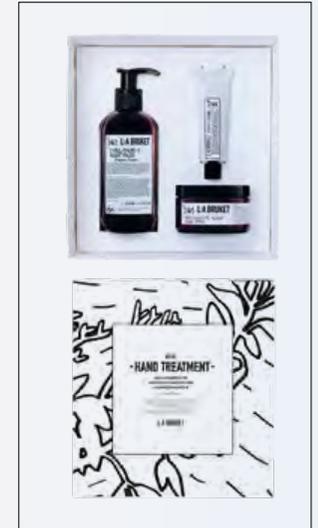


3



6

6



2

VOLTAGE PODCAST | EPISODE 30

—  
BYE-BYE, *BMW i3*

Der charakterstarke BMW i3 hat sich in den letzten Jahren zu einem unserer Lieblingsautos entwickelt. Im Januar 2022 wurde jedoch bekannt, dass im kommenden Sommer die Produktion ohne direktes Nachfolgemodell eingestellt werden sollte.

Der Ursprung des BMW i3 geht zurück bis zur IAA 2011 und zur LA Auto Show 2012. Dort wurden zwei Konzeptfahrzeuge präsentiert, die das Design vorwegnahmen – der BMW i3 Concept und der BMW i3 Concept Coupé. Die erste Serienvariante sollte es 2013 auf den Markt schaffen und daraufhin im Laufe der Jahre zwei größere technische Upgrades erhalten. Wir hatten die Möglichkeit, jede Generation über die vielen Jahre zu fahren. Grund genug für uns, auf unsere Erfahrungen und Erlebnisse mit dem i3 und die Geschichte des Fahrzeugs zurückzublicken.

Der BMW i3 war für uns der (nahezu) perfekte Begleiter für den Alltag, aber auch für Reisen (zumindest für zwei Personen). Gefehlt hat uns vor allem eine höhere DC-Ladeleistung von 125/150kW und inzwischen auch eine höhere Akkukapazität (vielleicht etwa 60 kWh). Die Elektromobilität fließt im i3 durch jedes Kabel – von den schmalen Reifen über die Leichtbaukonstruktion bis hin zur Größe des Wagens (Kleinwagen, heute gibt es ja leider

Ab diesem Jahr gibt es den i3 nur noch als Gebrauchtwagen.



primär SUVs). Der i3 hinterlässt eine Lücke, und im BMW-Konzern selbst eine wirklich große. Es gibt keine brauchbare Alternative von BMW. Wenn überhaupt noch den Mini Cooper SE – der ist aber auch eher eine lieblose Kombination aus den Verbrenner-Minis und der i3-Technik.

Was also nun? Diese Frage haben wir uns auch gestellt. Haben Sie Interesse am BMW i3, seiner Geschichte und unseren Erfahrungen mit diesem bekommen? Dann hören Sie doch rein. Viel Spaß Ihnen beim Anhören der Episode!

TIMO & FALK VON VOLTAGE

AUCH DIESE EPISODEN KÖNNTEN SIE INTERESSIEREN:

**Der neue ID. Buzz – Die Zeitmaschine**  
Episode 28, erschienen am 26. April '22

**Schneller Laden mit dem Kia-EV6-800-Volt-Ladesystem**  
Episode 21, erschienen am 18. Januar '22

**Unser perfektes Elektroauto**  
Episode 8, erschienen am 8. Juni '22



# ELEKTRISCH REISEN. EUROPAWEIT. KLIMANEUTRAL.

Mobile Freiheit soll grenzenlos sein. Deshalb betreibt IONITY entlang europäischer Autobahnen Ladeparks, die Elektrofahrzeugen aller Marken offenstehen. Mit mehreren Ladestationen pro Standort. Mit einer Ladepower, die Ihre Fahrzeugbatterien in kürzester Zeit für die nächste Etappe auflädt. Und mit Strom, der ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird. So sind Sie nicht nur emissionsfrei, sondern wirklich klimaneutral unterwegs. Mehr hier: [weareonit.de](https://weareonit.de)

ULTRASCHNELL LADEN

KNAPP 2000 LADEPUNKTE IN 24 LÄNDERN

100 % ERNEUERBARE ENERGIE



ENABLING ELECTRIC TRAVEL FOR EVERYONE.  
WE ARE ON IT.



[An der Ladestation mit]

# LORNA ISHEMA

Schon vor über zehn Jahren war die preisgekrönte Schauspielerin aus Hannover im „Polizeiruf 110“ und später auch in der Fernsehserie „Rampensau“ zu sehen. Seit Kurzem interessiert sich Lorna IsHEMA auch für Autos mit Stecker. Diese Gelegenheit haben wir genutzt.

TEXT FELIX J. STROHBACH

G

Geboren ist sie in Uganda, aufgewachsen in Hannover, und seit sieben Jahren lebt sie in Berlin. 2020 erhält Lorna IsHEMA den Deutschen Schauspielpreis für den Film „Kids Run“ und ein Jahr später den Deutschen Filmpreis für ihre Rolle in „Ivie wie Ivie“. Lange hatte die Schauspielerin ein schwieriges Verhältnis zum Autofahren, heute ist sie Markenbotschafterin von Opel. Wir haben sie mit dem neuen Astra Sports Tourer an einer Ladestation zum Interview getroffen.



**arrive:** Lorna, du lebst in einer Großstadt. Wie bewegst du dich in deinem Alltag fort?

**Lorna:** Das ist ganz unterschiedlich. In Berlin gibt es da ja viele Möglichkeiten, die ich nutzen kann. Das reicht von Car-sharing über öffentliche Verkehrsmittel bis zum Fahrrad oder den eigenen Füßen.

**arrive:** Ich habe gehört, dass du auch gern auf Rollschuhen unterwegs bist – oder ist das kein ernst zu nehmendes Fortbewegungsmittel?

**Lorna:** Noch nicht (lacht). Frag mich das noch mal in drei Jahren, dann bin ich hoffentlich sicher genug darauf unterwegs.

**arrive:** Wie wichtig ist dir ein eigenes Fahrzeug?

**Lorna:** Das bedeutet natürlich sehr viel Freiheit und weniger Organisation. Mir ist dabei aber sehr wichtig, dass es vor allem in der Stadt ein umweltfreundliches Fahrzeug ist.

**arrive:** Deinen Führerschein hast du aber wahrscheinlich wie wir alle mit einem Verbrennungsmotor gemacht, oder?

**Lorna:** Ja, und ich war auch immer eine sehr gute FahrerIn. Schon als Kind habe

ich mit einem Kettcar das Einparken geübt und war dadurch natürlich irgendwann sehr gut darin. Leider hatte ich einen sehr speziellen Fahrlehrer. Wir haben uns nicht so gut verstanden, und nachdem ich meine Prüfung bestanden hatte, bin ich sicher neun Jahre lang überhaupt nicht Auto gefahren.

**arrive:** Das tut mir leid. Hat dir dein Fahrlehrer das Fahren so mädig gemacht?

**Lorna:** Boah, der hat mich so aufgeregt. Meine Güte. Der hat auch jeden Spruch



vom Stapel gelassen, den man sich vorstellen kann. Ich habe mir immer wieder selbst gesagt, dass ich das kann, aber er hat es trotzdem geschafft, meinem Selbstbewusstsein als FahrerIn zu schaden. Seit einigen Jahren fahre jetzt aber wieder Auto, auch allein. Aus dem einfachen Grund, dass es für mich Unabhängigkeit bedeutet und ich dadurch viel flexibler sein kann. Wenn ich zum Beispiel jemandem helfen will beim Umzug oder wenn ich einfach mal wegfahren will. Es ist doch schade, wenn man einen Führerschein hat, aber nicht fährt. Wenn man Freiheit in der Hand hat und sie nicht benutzt.

**arrive:** Du hast recht. In Berlin kann Autofahren sehr anstrengend sein. Würdest du dich als geduldige FahrerIn bezeichnen?

**Lorna:** Ich bin eine sehr geduldige BeifahrerIn. Machen wir da mal einen Punkt (lacht).  
**arrive:** Geduld spielt bei E-Autos momentan noch eine größere Rolle als bei Verbrennern. Ladepausen dauern oft länger als Tankpausen, und auflangen Strecken müssen wir mehr Pausen machen. Wie gehst du damit um?

**Lorna:** Ich mag es total gern, wenn man längere Strecken gar nicht als Weg von A nach B sieht, sondern als Reise. Dass man daraus einen richtigen Roadtrip macht, bei dem man auch Pausen zum Übernachten einbaut. Das Auto kann dabei dann problemlos laden. Ich finde es nicht schlimm, Ladepausen einzuplanen, diese Art zu Reisen finde ich sogar sehr schön.

**arrive:** Wie nutzt du am liebsten deine Ladepause?

**Lorna:** Ich lese total gern und habe deshalb immer ein Buch dabei. Dann lege ich das Handy auch einfach mal weg. Ich lese auch gern Zeitschriften...

**arrive:** Zum Beispiel unser Magazin...

**Lorna:** Na klar (lacht). Das werde ich auf jeden Fall lesen. Dabei werde ich sicher ganz viel lernen, was ich noch nicht wusste. Neben dem Lesestoff habe ich aber auch eine Liste mit Menschen, die ich sonst nicht schaffe anzurufen. Mit dem Telefonieren bringe ich solche Pausen ganz schnell rum. Ich mache auch gern einen Spaziergang und lass das Auto einfach allein laden. Man muss ja nicht alles zusammen machen (lacht). →



INFO  
Meilensteine im Leben von Lorna Ishema

- 1989**  
Geburt in Rubaga, Uganda
- 1994**  
Umzug nach Hannover, Deutschland
- 2010**  
Beginn des Schauspielstudiums in München
- 2012**  
Fernsehdebüt im Münchner „Polizeiruf 110“
- 2013**  
Rolle in J. M. Coetzees „Schande“ an den Münchner Kammerspielen
- 2014**  
Abschluss des Schauspielstudiums an der Otto-Falkenberg-Schule in München
- 2015-2017**  
Mitgliedschaft im Ensemble des Deutschen Theaters in Berlin
- 2017**  
Rolle im Spielfilm „Bibi & Tina: Tohuwabohu Total“
- 2018**  
Rolle im Kinofilm „Wuff – folge dem Hund“
- 2019**  
Rolle in der Fernsehserie „Rampensau“
- 2020**  
Deutscher Schauspielpreis für „Kids Run“
- 2021**  
Hauptrolle im Science-Fiction-Film „Hyperland“
- 2021**  
Deutscher Filmpreis für „Ivie wie Ivie“
- 2022**  
Rolle in der Fernsehserie „Der Überfall“

„Schon als Kind habe ich mit einem Kettcar das Einparken geübt UND WAR DADURCH NATÜRLICH IRGENDWANN SEHR GUT DARIN. LEIDER HATTE ICH EINEN SEHR SPEZIELLEN FAHRLEHRER.“

→ **arrive:** Was darf auf deinen Roadtrips auf keinen Fall fehlen?

**Lorna:** Gute Musik, angenehme Mitfahrer:innen, Essen und Spiele. Der Rest kommt von allein.

**arrive:** Welches Spiel kann man denn während der Fahrt gut spielen?

**Lorna:** Das kommt darauf an, mit wem man unterwegs ist. Wenn man Kinder dabei hat, kann man zum Beispiel „Wohin fährt mein Nachbar“ spielen. Man schaut, wer da so im Fahrzeug nebenan sitzt, und alle geben einen Tipp ab, wohin er oder sie fährt. Dann kurbelt man das Fenster herunter und fragt die Person.

**arrive:** Dafür muss man aber so richtig im Stau stehen, oder?

**Lorna:** Klar, da funktioniert das am besten. Das geht aber auch während man fährt. Muss man halt schnell sein und rüber rufen „Hey, wo fährst du hin?“ (lacht). Es gibt aber auch noch andere einfache Spiele, so Klassiker wie „Ich sehe was, was du nicht siehst“ oder „Kennzeichenraten“. Karaoke singen geht auch immer, ist halt nur blöd für die Person, die fährt und sich konzentrieren muss. Eigentlich kann man alle diese Spiele auch als Erwachsener spielen, ist egal, wie alt man ist.

**arrive:** Wenn du dir das Auto der Zukunft gestalten dürftest: Was sollte das alles können?

**Lorna:** Eine Art rollendes Spa fände ich gut. Mit ätherischen Ölen oder so wie in einer Salzgrotte. Wenn die Autos dann eh autonom fahren, wäre das doch toll. Auch ein Kino wäre cool. Dass man sich nach hinten lehnen kann, und oben im Dach ist dann ein Bildschirm. Ich fände es auch

Foto: Opel



Nach ihrer bestandenen Fahrprüfung ist Lorna Ishema fast neun Jahre nicht Auto gefahren. Grund dafür war ihr Fahrlehrer.



gedreht. Ein total schönes Land, das ich vorher so gar nicht auf dem Schirm hatte. Wir waren da insgesamt fast drei Monate, und dabei konnte ich mich sehr auf das Land einlassen und es auch genießen.

**arrive:** Was brauchst du, um an einem Ort so richtig anzukommen?

**Lorna:** Dafür brauche ich dort einen Rückzugsort und Ruhe. Ich mag es auch total gern, komplett allein eine Stadt zu entdecken. Während des zweiten Corona-Lockdowns war ich in Krakau und habe gemerkt, dass ich es gewohnt war, nachts die Städte zu erkunden, in denen ich drehe. Da ist es so schön ruhig überall, und man kann sich in Ruhe alles anschauen. Als ich das dort nicht machen konnte, habe ich gemerkt, wie mir das fehlt.

**arrive:** Zum Glück geht das jetzt wieder. Weißt du schon, wo es als Nächstes für dich hingehet?

**Lorna:** Das ist alles noch nicht spruchreif. Aktuell haben wir den Spielfilm in Litauen abgedreht, der Ende des Jahres auf Netflix erscheinen wird. Außerdem

arbeite ich an einem Projekt, für das ich in zwei Tagen eine Abgabe habe.

**arrive:** Dann wollen wir dich gar nicht länger aufhalten und kommen zur letzten Frage. Gibt es eine Rolle, die du unbedingt mal spielen möchtest?

**Lorna:** Da bin ich nicht so festgefahren. Ich mag einfache Figuren, die mich fordern und bei denen ich die Möglichkeit und die Lust habe, mich zu verschwenden. Auf eine bestimmte Rolle wie eine moderne Interpretation von Lady Macbeth oder so würde ich das jetzt nicht beschränken. Ich mag die Herausforderung, schwierige Charaktere für die Zuschauenden emotional verständlich zu machen, sodass die sie zwar nicht mögen müssen, aber zumindest auch nicht ablehnen. Von solchen Rollen gibt es glaube ich ganz viele. Und wenn nicht, dann schreibe ich mir dafür selbst ein Drehbuch (lacht). ©

**Bleibt attraktiv, wird aber massiv gekürzt:** der Umweltbonus. Die Hersteller wollen auch ab 2023 weiterhin 50 Prozent bei den dann gültigen Prämienätzen obendrauf geben.



# DECKEL DRAUF UND SCHLUSS!

Ab dem 1. Januar 2023 ändert sich bei der sogenannten Innovationsprämie einiges. Gefördert werden dann nur noch rein batterieelektrische Autos. Für Plug-in-Hybride gibt es gar keinen Bonus mehr. Zudem wird der Fördertopf gedeckelt, und nach 2024 ist endgültig Schluss damit.

S

Seit 2016 sprudelt die ergiebige Förderquelle für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Richtig befeuert wurde die Nachfrage indes durch die Einführung der Innovationsprämie. Mit ihrer Hilfe können Käufer:innen eines Elektroautos, Plug-in-Hybrids oder Brennstoffzellen-Modells die Anschaffungskosten spürbar senken. Bis zu 10.000 Euro Umweltbonus waren drin. Diese üppige Prämie hat den Verkauf elektrifizierter Fahrzeuge zu neuen Rekorden ge-

trieben. Ende März 2022 meldete das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle stolz: „Meilenstein für die Elektromobilität: Umweltbonus für eine Million Anträge ausgezahlt.“

Seitdem sind die Zeiten deutlich schwerer und unruhiger geworden. Der Krieg in der Ukraine wütet schon mehr als ein halbes Jahr, und neben den Folgen der Coronapandemie sind zu Halbleitermangel, Material- und Lieferengpässen noch Inflation und Energiekrise gekommen. Zeit für Vizekanzler und Wirtschaftsminister Robert

**Teure Premiumkarossen erhalten** eh keinen Bonus, für Kund:innen von Porsche ändert sich also nichts. Aber ab 2024 sinkt der Nettopreis für die Förderung auf 45.000 Euro.

Habeck zu handeln. Ende Juli ließ der umtriebige Grünen-Politiker verkünden: „Umweltbonus wird ab Januar 2023 konsequent auf Klimaschutz ausgerichtet.“ Sprich: Der Zuschuss, wird jedoch auf Vollstromer und Wasserstoffautos begrenzt.

Wenn EU und Ministerien den Daumen heben, wovon alle Beteiligten ausgehen, sollen die neuen Förderrichtlinien im Herbst in Kraft treten und Anfang des neuen Jahres gelten. Damit wäre die umstrittene Förderung von Teilzeitstromern Geschichte. Gewiss eine vertretbare Entscheidung. Konnte doch mehrfach nachgewiesen werden, dass in den seltensten Fällen ein Plug-in-Hybrid (PHEV) mit elektrischen Reichweiten von im Idealfall circa 65 Kilometern wirklich als E-Auto genutzt wird. Gelebter Alltag ist eher die Fahrt mit leerem Akku und fossilem Verbrenner. PHEV-Käufer können immerhin noch bis zu 6.750 Euro einsacken. Recht viel für eine Megelpackung.

Fotos: Opel, Porsche, Kia

Aber auch für Interessenten von Vollstromern wird es eng: Wegen der sehr langen Lieferzeiten stockt der Nachschub. Aktuelle Marktanalysen konstatieren, dass bis zum Jahresende markenübergreifend höchstens noch drei Modelle auslieferbar seien. Und auch die Lager sind nahezu leergefügt. Zwar garantieren einige Hersteller noch den alten Bonus auch bei Auslieferung im nächsten Jahr – für bereits bestellte Wagen. Wer jetzt noch zu alten Konditionen kaufen möchte, wird wohl mit dem neuen Bonus leben müssen. Zumal auch in der neuen Regelung nicht das Kauf-, sondern das Zulassungsdatum entscheidend ist.

Und so sehen die neuen Richtlinien aus: Die Kaufprämie wird massiv gekürzt, für PHEVs ganz abgeschafft. Zudem wird sie ab 1. September 2023 auf Privatkäufer beschränkt. Das Finanzministerium füllt den Fördertopf letztmalig (Stand Ende August) mit 2,5 Milliarden Euro. Hinzu kommen

**Ende 2022 wird** Teilzeitstromern endgültig der Stecker gezogen und die Kaufprämie für PHEVs ab 1. Januar 2023 abgeschafft.

noch rund 900 Millionen Euro Altmittel. Die Gesamtsumme von 3,4 Milliarden Euro werde gedeckelt und gemäß Haushaltsplan mit 2,1 Milliarden für 2023 und 1,3 Milliarden Euro für 2024 aufgeteilt. Das war's.

Im Einzelnen bedeutet dies: Für E-Autos bis zu 40.000 Euro (Nettolistenpreis) gibt's noch 4.500 Euro (statt 6.000 Euro), für Fahrzeuge, die zwischen 40.000 und bis zu 65.000 Euro netto kosten, noch 3.000 Euro (statt 5.000). Der Kreis der Antragsberechtigten ändert sich nicht. Ab September 2023 kommen aber nur noch Privatkäufer sowie, das ist neu, gemeinnützige Organisationen in den Genuss der Kaufprämie. Ab 2024 werden nur noch E-Autos bis maximal 45.000 Euro netto mit 3.000 Euro gefördert. Kritik kommt vom Verband der Automobilindustrie. Die Entscheidung verursacht maximale Unsicherheit bei den Verbraucher:innen, die Beschränkung auf Privatkäufe verlangsame die Umstellung auf E-Mobilität deutlich. ©

# DIE LADESTATION für Ihr Zuhause

Mit der richtigen Wallbox für Ihr E-Auto müssen Sie im Alltag kaum noch an öffentliche Ladestationen. Elf Kilowatt reichen locker, um Ihr Fahrzeug über Nacht vollständig zu laden. Hier sind drei Hersteller, die Sie kennen sollten.

## 01\_KECONTACT P30 VON KEBA

Mit der eichrechtskonformen Dienstwagen-Wallbox werden alle Ladungen exakt erfasst, und die Ladedaten können manuell oder maschinell ausgelesen werden. Darüber hinaus ist sogar die Verknüpfung mit einem firmeneigenen Abrechnungstool möglich. Die Wallbox ermöglicht eine Nutzung via RFID-Karte, so kann auch zwischen Privat- und Firmenwagen unterschieden werden. Über WLAN lässt sie sich in ein Smart Home integrieren und kommuniziert mit der Keba-eigenen Wallbox-App, die wiederum über den Betriebszustand informiert sowie die Steuerung der Ladestation ermöglicht. Auch laufende kostenlose Software-Updates sind nun „easy-to-use“ über die Keba-App erhältlich. Da die Dienstwagen-Wallbox auch mit dem Energie-Managementsystem des Hauses beziehungsweise dem Wechselrichter der PV-Anlage kommunizieren kann, ist auch die Nutzung von selbst produziertem Sonnenstrom kein Problem. Alle Ladestationen von Keba werden klimaneutral in Österreich produziert und haben vier Jahre Garantie. Preis: ab 1190 Euro.

## 02\_GO-E CHARGER

Mit dieser Wallbox funktioniert intelligentes Laden zu Hause, am Arbeitsplatz und sogar unterwegs. Der go-e Charger passt sich den individuellen Bedürfnissen an. 2017 stellte das österreichische Unternehmen die selbst entwickelte und weltweit erste Wallbox zum Laden von Elektroautos vor, die auch mobil verwendbar ist. Die Vision des Unternehmens lautet: führender Anbieter von Ladestationen in Europa werden. Mit dem ersten Platz im

Wallbox-Test 2022 von Stiftung Warentest, ADAC und ÖAMTC ist das go-e-Team diesem Ziel mit inzwischen 120 Mitarbeitenden einen Schritt nähergekommen. Die go-e Charger App zeigt den Ladestatus des Elektroautos – manuell oder automatisiert. So kann man entspannt auf der Couch sitzen und hat trotzdem den Ladevorgang im Blick. Ladevorgänge lassen sich via Plug & Play starten und stoppen, aber auch per Knopfdruck, App oder API. Das Ziel des Unternehmens: Menschen für Elektromobilität begeistern und das zu einem Einstiegspreis von 749 Euro.

## 03\_JUICE CHARGER ME 3

Der Juice Charger me vereint einfachste Bedienung mit zukunftssicherer Technik. Nun bringt Juice die Weiterentwicklung des Ladegeräts auf den Markt und hebt die Wallbox damit auf ein neues Sicherheitsniveau. Mit der Schutzklasse IP67 bietet die Ladestation totale Staub- und Wasserdichtigkeit. Das erhöht die Langlebigkeit im Außeneinsatz und schützt das Leben von kärchernden Hausmeister:innen. Die ausgeklügelte Gehäusearchitektur mit neuartiger Innenbox reduziert die Montagezeit. Das Gerät kann als 11- oder 22-kW-Variante konfiguriert werden, wobei die 11-kW-Version ganz unkompliziert kostenlos per Software auf 22 kW aufgerüstet werden kann. Der Juice Charger me 3 überzeugte bereits vor Marktstart die unabhängige Red-Dot-Jury. Nach eingehender Prüfung bescheinigte ein Kollegium von 48 Designexperten dem Gerät eine herausragende Gestaltung und prämierte es mit dem Red-Dot-Award. Die Kaufpreise beginnen bei 999 Euro.



# WEITER SO GEHT NICHT



ES IST SCHLUSS MIT LUSTIG. DASS WIR UNS IM VERKEHRSBEREICH IMMER WEITER SO DURCHWURSCHELTEN, DAS WAR ZU ZEITEN VON CSU-VERKEHRSMINISTERN SCHON TRAGISCH GENUG, ABER ES HÖRT JA NICHT AUF.

Jetzt ist aber mit Dr. Volker Wissing ein Vertreter der FDP Ressortchef, der zwar auf seiner Homepage ganz oben sehr plakativ schreibt: „Nie gab es mehr zu tun“, der aber anscheinend kurz nach seiner Vereidigung eben diesen Amtseid vergessen hat: „Ich schwöre, dass ich meine Kraft dem Wohle des deutschen Volkes widmen, seinen Nutzen mehren, Schaden von ihm wenden, das Grundgesetz und die Gesetze des Bundes wahren und verteidigen, meine Pflichten gewissenhaft erfüllen und Gerechtigkeit gegen jedermann üben werde.“

Warum ich mich so aufrege? Nun, es gibt unglaublich viel zu tun, denn wir hinken im Verkehrsbereich dramatisch den notwendigen CO<sub>2</sub>-Minderungsquoten hinterher, im Pkw-Bereich mag man kaum über Minderung sprechen, der Umstieg auf öffentliche Ver-

kehrsmittel droht nach dem Ende des 9-Euro-Tickets zu verpuffen, die Förderung elektrischer Antriebe wird gekappt, das Dienstwagenprivileg wird dahingehend angepasst, dass man selbiges Privileg nur genießen kann, wenn man CO<sub>2</sub>-arm unterwegs ist, ein Tempolimit wird abgelehnt, um nur ein paar Punkte zu nennen.

Jedes Ressort im Kabinett hat eine Verpflichtung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und muss deswegen entsprechende Pläne vorlegen, die dann von einem Expertenrat geprüft werden. Und jetzt muss man sich das mal vorstellen: Alle Ressorts legen ausführliche Pläne vor, die zumindest laut Plan den CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen entsprechen. Die entsprechenden Pläne im Baubereich beispielsweise umfassen etwa 60 DIN-A4-Seiten.

Herr Dr. Wissing und seine Behörde erdreisten sich, gerade mal vier Seiten Vorschläge vorzulegen, vage, nicht ausgearbeitet und nicht annähernd ausreichend. Mit diesen Vorschlägen würden wir bis 2050 gerade mal 14 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen, die Lücke zur gesetzlichen Vorgabe beläuft sich auf sage und schreibe 267 Millionen Tonnen!



„Jedes Ressort im Kabinett hat eine Verpflichtung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und muss entsprechende Pläne vorlegen, die dann von einem Expertenrat geprüft werden.“

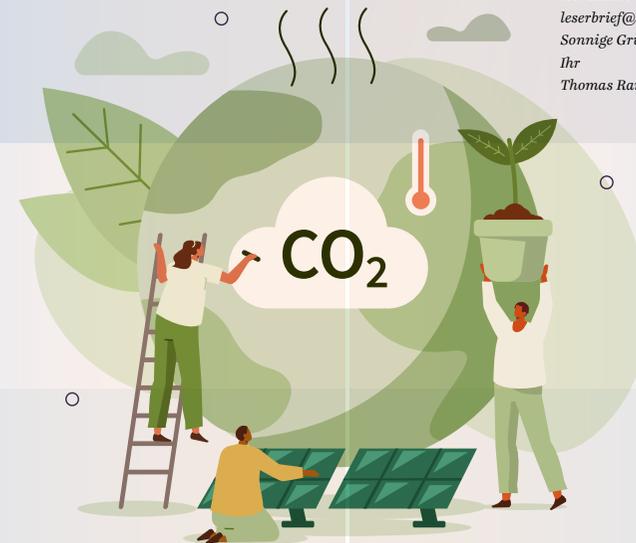
Thomas Ranft, Wissenschaftsjournalist und TV-Moderator beim Hessischen Rundfunk

Weil es um Gesetze geht, mit Pflichten, Haftungen und Strafen, dürften wir, wenn wir genau so weitermachen, bereits 2029 *gar kein* CO<sub>2</sub> mehr im Verkehrsbereich ausstoßen. Und weil dieser Vorschlag des Ministeriums eine Frechheit ist, hat der Expertenrat nach einem kurzen Überfliegen sich auch völlig nachvollziehbar geweigert, die Vorschläge überhaupt ernsthaft zu prüfen.

„Dem Wohle des deutschen Volkes widmen...“, werter Herr Dr. Wissing, ich möchte auch ab 2029 noch mobil sein, und ich möchte auch noch reisen können, vielleicht anders als heute, aber bitte praktikabel, bezahlbar und mit Freude. Gern mit dem Auto. Also hören Sie endlich auf mit Ihrer Klientelpolitik, indem Sie nur Vor-

schläge unterbreiten, die Ihrer Wählerschaft helfen oder sie zumindest nicht einschränken, hören Sie auf, nur parteipolitisch zu agieren in der Angst, bei zu viel Ernsthaftigkeit im Amt und echtem Arbeiten für das Volk bei der nächsten Wahl abgestraft zu werden. Wir können so nicht weitermachen. Sie können so nicht weitermachen. Und keine Angst, wir alle sind keine kleinen Kinder, wir verstehen schon, dass eine notwendige Veränderung auch mal anstrengend sein kann. Trauen Sie uns das mal zu. Dieses Land hat einen Wiederaufbau geschafft, weil wir alle bereit waren, uns dafür *richtig* anzustrengen. Also strengen Sie sich jetzt mal gefälligst an!

Schreiben Sie mir gern.  
Wie immer unter  
[leserbrief@arrive-magazin.com](mailto:leserbrief@arrive-magazin.com).  
Sonnige Grüße,  
Ihr  
Thomas Ranft



# Überflieger MIT ALLTAGSQUALITÄT

Im zweiten Teil unseres Langzeittests erwies sich der Kia EV6 GT-line als universell praktisches E-Auto mit Wumms. Und wer es gelegentlich mal so richtig krachen lassen will, nimmt den „echten“ GT – auch der hat es in sich.

TEXT WILLY LODERHOSE

Im letzten Heft hatten wir geklärt, dass der EV6 praktisch das erste Elektroauto ist, mit dem man die meisten seiner alten Verbrenner-Gewohnheiten aufrechterhalten kann – wenn man das will: Das 800-Volt-Ladesystem nämlich verhilft einem heutzutage an ausreichend vielen Schnellladestationen entlang der wichtigsten Autobahnen zu genügend Reichweite, in einer guten Viertelstunde schafft man sich rund 300 „frische“ Kilometer drauf, die man auch nicht zwingend zurückhaltend abspulen muss. Für mich bedeutete das, dass ich die 229 PS des GT-line auch ausnutzen konnte, indem ich bei Bedarf schnelle Überholvorgänge getätigt habe, oder da, wo es die Speedlimits zuließen, mal über einen längeren Zeitraum schnell gefahren bin. Wer wirklich Land gewinnen möchte, wird allerdings nicht einfach drauftreten, sondern dem Autopiloten einen guten Teil der Arbeit überlassen, denn meist möchte man entspannt am Ziel ankommen und nicht schweißgebadet...

Der Autobahnassistent II sorgt für den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Verkehr, unterstützt merklich das Lenken inklusive Spurwechsel und übernimmt

das Beschleunigen und Bremsen in dem Rahmen, in dem ich es vorher in der smarten Cruise-Control eingestellt habe. Daran muss man sich kurz gewöhnen, wenn man es aber drauf hat, möchte man nicht darauf verzichten, zumal nun mehr Konzentration auf das Fahrumfeld möglich ist. Das allerdings kann so bequem werden, dass man auch mal die Hände vom Lenkrad lässt, um sich einen Kaffee einzugießen. Sollte man nicht tun, denn erstens ist es illegal, zweitens lebensgefährlich, und drittens warnt einen der Wagen in mehreren Stufen vor solchem Gebaren: Stufe eins ist die Bildschirmitteilung, schnell wieder zuzugreifen, Stufe zwei wird akustisch (immer lauter piepend) unterstützt. In der letzten Stufe glaubt das Fahrzeug, dass du bewusstlos bist und fährt vorsichtig rechts ran – ehrlich gesagt, ich habe das nicht ausprobiert...

Aber die warnenden Vorzüge des Totwinkelassistenten mit Lenk- und Bremsengriff habe ich kennengelernt, und mehr als einmal ist es vorgekommen, dass der Wagen beim Ausparken aus unserer unübersichtlichen Garagenausfahrt bremsste, weil Radfahrer oder Fußgänger sich nä-

Mehr Stauraum als vermutet – der EV6 ist auch ein praktisches Auto.



ARRIVE 06 | 2022



Einzigartiges Design, bei dem es auf den Standpunkt ankommt: Wer will, kann den EV6 als Statussymbol zum Strahlen bringen, er passt aber auch für Understatement.



Fotos: Kia, Willy Loderhose

Die „Line“ macht den Unterschied:  
Der EV6 GT-line hat alles, was ein Auto braucht, der  
reine GT noch viel, viel mehr.

→ herten. Tempolimits werden in die Cruise-Control integriert, die Verkehrszeichen-erkennung funktioniert meistens, aber nicht immer, schon gar nicht zum Beispiel in Baustellenbereichen. Ich würde gern einmal ein autonomes Fahrzeug über die Hamburger Elbchaussee schicken, die gerade über Jahre hinweg umgebaut wird und wo sich die Verkehrsführung quasi stündlich ändert. Das sind die Momente, in denen auch das beste Navigationssystem versagt... Ich war dennoch sehr zufrieden mit meinem schicken, blauen EV6 GT-line – der große Bildschirm, die Rückspiegleinblendungen der vielen Surround-Kameras ins Cockpit sowie das adaptive Fernlicht bei langen Nachtfahrten erleichtern den Überblick.

Wenige Tage vor der Abgabe des Testwagens konnte ich mit einigen Kollegen zusammen den „echten“ EV6 GT im schwedischen Stockholm fahren. Optisch nahezu das gleiche Fahrzeug, steckt unter der Haube ein brachiales Monster – jedenfalls auf Wunsch. Der stärkste Kia aller Zeiten ist aus meiner Sicht vor allem eine Leistungsschau des koreanischen Konzerns, der damit seine aktuell gewaltigen Sprünge in den Zulassungsstatistiken qualitativ untermauert: Ja, wir können auch das. Der gelbe GT-Knopf, der die bekannten Drive-Modus Eco, Normal und Sport ergänzt, entfesselt bis zu 585 PS, 260 km/h Topspeed und die Möglichkeit, in 3,5 Sekunden von 0 auf 100 zu sprinten, im Grunde eine unsinnige Übermotorisierung, die nur für Sportwagenfans interessant ist, so dachte ich. Dennoch erstaunlich, wie weit Kia die heutigen Möglichkeiten ausreizt und ein Antriebssystem konstruiert, das den vorhandenen klassischen E-Motor technisch derart aufrüstet, dass er fast mit dem Aggregat wesentlich teurerer Entwicklungen aus deutscher Produktion mithalten kann. Tatsache ist: Für

unter 70.000 Euro erhält man hier ein alltagstaugliches Auto, das zum Beispiel an der Anhängerkupplung bis zu 1800 Kilogramm zieht – ein größerer Wohnwagen oder Pferdeanhänger ist damit möglich. Und man kann damit werktags ganz normal oder eco Fahrstrom verbrauchen, um am Wochenende auf irgendeiner Rennstrecke den „Drift Mode“ einzuschalten und sich wie Walter Röhrl in atemberaubendem Tempo quasi seitwärts zu bewegen und so den Abrieb der Reifen beschleunigen. Dass die Auswahl von verfügbaren Pneu hier noch nicht so groß ist, wird die betreffenden Kunden nicht stören.

**MEIN FAZIT,**

was den EV6 und seine Möglichkeiten betrifft, fällt sehr positiv aus, denn dieses Fahrzeug ist klar eines der modernsten und besten Autos, das derzeit auf den Straßen der Welt unterwegs ist. ©

**TECHNISCHE DATEN  
KIA EV6 GT**

- Antrieb**  
Vollelektrischer Allradantrieb
- Maximale Leistung**  
430 kW (585 PS)
- Beschleunigung 0-100**  
3,5 Sekunden
- Höchstgeschwindigkeit**  
260 km/h
- Reichweite (WLTP)**  
Bis 424 km
- Verbrauch (WLTP)**  
26,1–22,2 kWh/100 km
- Akkukapazität**  
77,4 kWh
- Beste Ladezeit 10–80 %**  
18 Minuten
- Gewicht**  
2520 kg
- Einstiegspreis**  
Ab 69.990 Euro



ARRIVE 06 | 2022



Auf der Testfahrt im schwedischen Stockholm war der echte GT eher unterfordert, ...



ARRIVE 06 | 2022

...nach dem Drücken des gelben GT-Knopfes entfesselt das Auto Urgewalten von bis zu 585 PS.

ELECTRIFIED WOMEN

# HIER LADEN SIE *am liebsten*

IN DIESER AUSGABE STELLEN VIER BEGEISTERTE E-AUTOFÄHRERINNEN IHRE LIEBLINGSLADESTATIONEN VOR. SIE SIND TEIL DES VEREINS ELECTRIFIED WOMEN E.V., DEM ERSTEN UND BISLANG EINZIGEN DEUTSCHEN AUTOMOBILKLUB VON FRAUEN FÜR FRAUEN MIT FOKUS AUF ELEKTROMOBILITÄT.

**ERIKA**

Meine Lieblingsladesäulen (2x22 kW) stehen mitten in Deutschland auf dem höchsten Berg Hessens, der Wasserkuppe. Sie werden mit Ökostrom vom regionalen Stromversorger betrieben und sind direkt vor dem Rhön-Infozentrum platziert. Von hier aus kann man ausgedehnte Spaziergänge mit wunderbarem Panoramablick machen, auf den Spuren des deutschen Segelflugs wandeln oder den Drachentagern und Paraglidiern zuschauen. Dabei kann man auch gemütlich einkehren und regionale Spezialitäten schmausen. Auf der Wasserkuppe tanke ich nicht nur Energie für mein Elektromobil, sondern auch für Körper und Seele. Tipp: Im Akku noch genug Puffer frei lassen (10-15%), damit man die rekupe-rierte Energie den Berg hinunter noch mitnehmen kann.

**ANNICHJE**

Eine meiner Lieblingsladesationen ist die Total-Station Zolder in Belgien an der Autobahn E514, Brüssel Richtung Niederlande. Sie liegt direkt auf meinem wöchentlichen Weg zwischen Ostwestfalen und Brüssel. Sie hat vier Ladeplätze und ist direkt an einer herkömmlichen Tankstelle, die immer besetzt ist. Das macht das Laden auch im Dunkeln für mich als Frau angenehmer. Es gibt

ERIKA



ANNICHJE



einen kleinen Supermarkt, heiße Getränke und auch warme Snacks. Auch die Toiletten sind 24/7 geöffnet und immer sehr sauber. Mit meinem günstigsten Tarif zahle ich lediglich 41 Cent pro Kilowattstunde mit einer maximalen Ladeleistung von 175 Kilowatt. Hier verbringe ich immer angenehme Pausen.

**PETRA**

Diese Ladestation ist einfach nur schön. In einer alten BP-Zapfsäule am Holzbackofen gegenüber der Bäckerei Plentz in der Dorfstraße 43, 16727 Schwante steht eine hübsche Ladesäule ganz im Retrolook. Retro sind auch die Ladeanschlüsse. Es gibt zwei Schuko-Steckdosen sowie zwei blaue und einen roten CEE-Anschluss. Gezahlt wird auf Vertrauensbasis in der Bäckerei. Mein Auto bräuchte hier 24 Stunden zum Laden, aber diese Säule hat einfach einen Designpreis verdient.

PETRA



**ANNIKA**

Ich lade gern an der Rheinallee 1 in Nierstein, denn hier findet sich eine EWR-Ladestation. An zwei Ladepunkten kann ich mit maximal 22 Kilowatt laden und mir die Ladeweile bei einem Eis oder Cappuccino im Eiscafé Morano vertreiben. Außerdem lädt der Rhein zu einem kleinen Spaziergang auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein. Hier gibt es auch einen kleinen Imbiss, falls der Hunger etwas größer ist. Wer länger laden will, steigt direkt am Niersteiner Bahnhof in den Zug und macht einen Ausflug nach Mainz.

*Sie haben auch eine Lieblingsladestation? Dann knipsen Sie ein paar schöne Fotos und verfassen einen kleinen Absatz dazu, warum sie Ihnen so gut gefällt. Das Ganze bitte an: [leserbrief@arrive-magazin.com](mailto:leserbrief@arrive-magazin.com) Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!*

ANNIKA



visit [juice.world/jcm3](http://juice.world/jcm3)

reddot award  
product design 2022

**JUICE CHARGER me 3**

Laden muss einfach einfach sein.

# FAMILIENSACHE

Die V-Klasse von Mercedes gibt es auch vollelektrisch. Als Shuttle oder Luxustaxi mag das passen, aber ist der EQV 300 auch familiautauglich? Eine Reise an den Wörthersee mit Kindern und Großeltern soll das zeigen.

TEXT THOMAS WEISS

## 1200 Kilometer!

So weit ist es vom heimischen Hamburg bis zum Wörthersee im österreichischen Kärnten. Eine Distanz, bei der jeder, der sich mit Elektroautos schon mal beschäftigt hat, erst einmal schlucken muss. Denn eine Fahrt über eine solche Strecke heißt: planen, planen, planen. Zu gering ist noch die Dichte der Ladestationen, zu niedrig die Reichweite der Fahrzeuge. Aber stimmt das wirklich?

Wir, eine Hamburger Familie samt Großeltern, wollen den Test machen in den Sommerferien. Die Strecke haben wir schon oft bereist, denn in Krumpendorf am Wörthersee wohnt Verwandtschaft, der See hat Trinkwasserqualität, lockt mit Freibädern und Ausflugszielen. Am schnellsten ging es bisher mit Air Berlin direkt ab Hamburg nach Klagenfurt. Doch nicht nur die Airline ist Geschichte, auch die Verbindung gibt es nicht mehr. Ökologisch gesehen verbietet sie sich sowieso. Auch die Bahn-

version haben wir probiert. Mit dem ICE über München nach Klagenfurt in circa 13 Stunden, 450 Euro hin und zurück für vier Personen, das hört sich gut an. Verspätungen und das fehlende Auto vor Ort verdarben jedoch das Urlaubsglück.

Deshalb jetzt also der Test mit einem E-Car – und dabei gleich mit einem echten Van, dem 2019 zum ersten Mal vorgestellten EQV 300. Der über fünf Meter lange Luxusbus sorgt bei unseren Kindern erst mal für Staunen. Außen wirkt er kastig, innen merkt man, wieso: Das Platz- (und Turn-)Angebot ist riesig, sofort werden die sechs Sitze bekleckert (Wir fahren die „Lang“-Version, bei der „Extralang“-Varianten gibt es acht Sitze.)

Wir nutzen den EQV 300 in der Avantgarde-Line in Bergkristallweiß-Metallic, optisch kaum ein Unterschied zur seit 2014 gebauten Version der V-Klasse, nur der Frontgrill im EQ-Design und die Ladeklappe sind die neuen Merkmale. In seiner Klasse ist der EQV derzeit noch allein – auch wenn wir in Hamburg die ebenfalls luxuriösen Ride-Sharing-Vans von Moia gewohnt sind, die hier (und deutschlandweit nur noch in Hannover) durch die Stadt fahren.

Während des Roadtrips konnten auch die E-Mobilisten von morgen erste Erfahrungen beim Laden sammeln.



Sie haben Ihr Ziel erreicht. Nach 1200 Kilometern steht der Mercedes-Benz EQV am Ufer des Wörthersees.

### TECHNISCHE DATEN Mercedes EQV 300

- Motor**
- Vollelektrischer Vorderradantrieb
- Leistung**
- 150 Kilowatt (204 PS)
- Beschleunigung 0–100**
- 7,3 Sekunden
- Beste Ladezeit 10–80 %**
- 40 Minuten
- Höchstgeschwindigkeit**
- 140 km/h (abgeregelt, 160 km/h abgeregelt gegen Aufpreis)
- Maximale Reichweite**
- Etwa 350 km
- Kofferraumvolumen**
- Version Lang:
- 1030 bis 4630 Liter
- Extralang: 1410 bis 5010 Liter
- Akkukapazität**
- 90 kWh, netto
- Länge x Breite x Höhe**
- Version Lang:
- 5140 x 1928 x 1901 mm
- Extralang: 5370 x 1928 x 1901 mm
- Einstiegspreis**
- 67 818,10 Euro
- Preis Testfahrzeug**
- Über 104 000 Euro

### PRO

- Klassisches, sicheres Fahrgefühl
- Viel Platz
- Gutes Lademanagement dank App

### CONTRA

- Hoher Preis
- Durchschnittliche Reichweite
- Hohes Gewicht



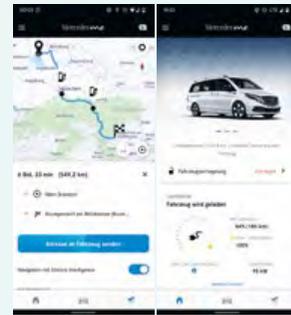
Foto: Thomas Weiß





Im Gegensatz zu den meisten anderen Herstellern findet man im EQV noch analoge Tachonadeln.

Eine hilfreiche App für die Routenplanung liefert Mercedes-Benz direkt mit.



**PRAKTISCHER SERVICE: MERCEDES ME**

Wer sich beim Fahrzeugkauf bei Mercedes me direkt registrieren lässt und seine Kontodaten hinterlegt, kann den durchaus lohnenswerten Service nutzen. Es werden verschiedene Apps angeboten.

Per Fingerdruck kann man dann navigieren, ähnlich wie in den bekannten Navigations-Apps. Dazu berechnet Mercedes me die Ladestops und bevorzugt dabei Schnellladestationen. Alle Infos werden an das Fahrzeug geschickt, wo man den Empfang nur noch bestätigen muss, dann ist alles bereits zur Abfahrt. Vor Ort hält man die Mercedes-me-Charge-Karte an den Leser der Station, die Abrechnung erfolgt online. Beim Laden ist der Ladezustand in der App abrufbereit, auch die Vorklimatisierung kann man auslösen. Die Ergonomie ist gut, alles ist schnell und gut zu verstehen.

geht's in den etwa zwei Fahrstunden entfernten Landkreis Vechta in Niedersachsen, die Großeltern aufsammeln. Ohne mich ausführlich mit der Technik des EQV vertraut gemacht zu haben und obwohl ich keinen Mercedes fahre, finde ich mich sofort zurecht. Die Zieleingabe auf dem zentralen 10,25-Zoll-Bildschirm über das MUBIX genannte Mercedes-System ist selbsterklärend, die Bluetooth-Verbindung mit dem Handy – oft ein langer Akt – wird rasch aufgebaut. Bei der Fahrt durch den Elbtunnel und dann über die A1 stellt sich, auch dank Hörbuch, ein angenehmes Ab-in-den-Urlaub-Wohlfühl ein. Die beiden Kinder nutzen die Sitze ganz hinten, ich throne vorn in SUV-Höhe über den meisten der anderen Fahrzeuge. Es stört mich nur die fehlende Armstütze

→ Die Beladung des 1050 Liter großen Kofferraums ist dank elektrisch bedienbarer Heckklappe einfach. Nach den großen Koffern schließen wir die Tür und öffnen das integrierte, herausklappbare Hinterfenster. So können wir von oben noch Taschen, Fahrradhelme und Tüten auf die Koffer stellen, eine exzellente Einrichtung! Dann geht es zum kurzen Test-Laden an einer Ladesäule der Hamburger Stadtwerke in Eppendorf. Der Stecker des „Ladepunkts 3204“ ist überklebt mit dem Hinweis „Dieser Automat ist zur Zeit defekt“. Bei einer weiteren Säule um die Ecke hat man Glück. Der im Wagen befindliche Mennekes-Stecker lässt sich ohne weiteres von unserem Sohn befestigen, die zuvor freigeschaltete Mercedes-me-Charge-Bekahlkarte (siehe Kasten) funktioniert sofort, ich halte sie nur kurz ans RFID-Feld. Doch das sollte nur ein Test sein, denn dies ist schließlich nur eine 22-kW-Station, wir wollen auf unserer Fahrt Schnellladestationen nutzen.

Beim Start gefällt mir das klassische Fahrgefühl. Keyless go gibt es nicht: Schlüssel ins Schloss, drehen, Abfahrt. Los



Familienauto: Im EQV haben je nach Ausführung bis zu acht Personen Platz.

links, der Fensterrahmen ist bei Vans zu weit weg, um den Arm hier abzulegen. Die hinteren Sitze bieten dagegen Armstützen links und rechts.

Nervös macht mich der angezeigte Verbrauch. Zwar starten wir mit einer Batterieladung von 98 Prozent und angezeigter Reichweite von 405 Kilometern zum 200 Kilometer entfernten Zwischenziel, doch schmilzt dieser Vorrat schneller als die Eisvorräte beim letzten Kindergeburtstag unserer Tochter. Offenbar ist der vorherige Nutzer des Testfahrzeugs irre sparsam gefahren, daraus hat die Software die Reichweite von 400 Kilometern errechnet. Mit meiner Fahrweise – ich reize den bei 140 Stundenkilometer abgedrosselten Elektromotor oft voll aus – dürfte der Reichweiten-Spitzenwert eher bei 300 liegen. Ab Werk werden über 350 Kilometer versprochen, die man mit der vollgeladenen 90-kWh-Batterie fahren kann (der ebenfalls verfügbare, kleinere EQV 250 hat eine 60-kWh-Batterie).

Oma und Opa steigen zu, nachdem ich den EQV an einer Schnellladesäule am nahen Autohof per CCS-Stecker aufgeladen

habe – der einzigen übrigens für mein Fahrzeug neben 20 (!) Tesla-Ladestationen. Die Großeltern, eingefleischte Verbrennungsmotor-Nutzer, sind skeptisch wegen der eingeplanten Ladestops, jedoch sofort begeistert von dem Platz auf den zwei einzelnen Mittelsitzen (auch eine Version mit Mittelbank ist verfügbar). In 40 Minuten ist die Batterie voll, erst bei genauem Hinsehen sehe ich, dass die Ladesäule vom portugiesischen Elektrounternehmen EFACEC betrieben wird, kofinanziert von der EU, wie es auf dem Gerät steht.

Auf der Weiterfahrt Richtung Österreich bemühe ich mich, nicht über 150 Stundenkilometer zu fahren. Der Tempomom hilft, zudem habe ich den Schalter für die Rekuperation gefunden. Über zwei Paddles links und rechts am Lenkrad lassen sich die Stufen für die Energierückgewinnung etwa beim Bremsen und Bergabfahren einstellen. Seit meiner lange zurückliegenden Führerscheinprüfung auf die Nutzung der Motorbremse geicht, genieße ich es jetzt richtig, den Wagen so abzubremsen statt aufs Pedal zu gehen.

Dabei werden fünf Stufen angeboten. Mit der höchsten Stufe, die ich jetzt ständig nutze, lassen sich einige Kilometer an Reichweite herausfahren.

Fahrweise und Rekuperation helfen: Die Reichweite liegt im weiteren Verlauf der Reise auch schon mal bei 370 Kilometern, bei der Distanz ein besseres Polster. Aber sowieso sind auch die Großeltern schnell entspannt. Da ich mich sonst sklavisch auf die Google-Maps-Navigation verlasse, fällt es mir auch nicht schwer, jetzt voll und ganz auf das bordeigene Navigations- und Ladesteuerungssystem „Electric Intelligence“ zu vertrauen.

Beim nächsten Laden fällt mir eine Klappe direkt im unteren Teil des Türholms an der Fahrerseite auf. Macht man sie auf, findet man dahinter: nichts! Offensichtlich erlaubte es der Produktionsablauf des EQV nicht, den alten Tankdeckel der V-Klasse zu entfernen!

Wie oft bei der Fahrt in guten Reisefahrzeugen haben sich alle schnell eingerichtet, der EQV macht es uns auch leicht: Die Batterie ist im Boden verbaut und presst den Wagen auf die Fahrbahn. Die →

Foto: Thomas Weiß



**Weißer Raumriese:**  
Die größte Version des EQV hat eine Länge von 5,37 Metern.



**Trotz des hohen Gewichts beschleunigt der EQV in 7,3 Sekunden auf Tempo 100.**



**Eine Mischung aus** analogen Knöpfen, Displays und Touchscreens erwartet die Passagiere im Innenraum des EQV.

→ bequemen Ledersitze tun ihr Übriges: Wir fahren wie auf Schienen – ohne dass uns Durchsagen des Zugführers über Verspätungen stören!

Die 140 Stundenkilometer tangiere ich fast nie, die Möglichkeit, die Abdrosselung des Motors von 140 auf 160 Stundenkilometer hochzusetzen (Aufpreis: 162 Euro), muss man nicht wahrnehmen. Alle 200 bis 300 Kilometer schlägt mir das Navigationssystem einen Stopp bei einer Schnellladestation vor und sagt mir auch, wie lange ich laden soll (meist 20 bis 30 Minuten). Dabei wird die Batterie durchaus nicht jedes Mal voll geladen, sondern so, dass ein gutes Weiterfahren möglich ist. Da die letzten 20 Prozent anteilig mehr Ladezeit benötigen, erreiche ich so fast nie die volle Ladung. Bequem: Die Buchse zum Laden ist vorn in Fahrtrichtung links, unter dem Scheinwerfer, ein idealer Zugang bei Schnellladesäulen.

Schnell entwickeln wir eine Routine beim Laden, mit zwei Kindern und zwei Senioren an Bord sind sowieso Pausen alle zwei Stunden nötig. Eine halbe Stunde ist perfekt, um alles zu erledigen, was so auf einer langen Fahrt zu erledigen ist.

In Österreich genießen wir den ersten Halt an einer Ladestation mit Bergkulisse. Auch hier funktioniert die Mercedes-meCharge-Karte problemlos, die enBW-App, die ich sonst immer nutze, ist nicht nötig. Getankt wird Energie, die laut Hinweis auf der Säule aus Wasserkraft gewonnen wurde. So macht nachhaltiges Reisen Spaß! Als ich einmal die Strecke wegen einer Stau-

warnung im Radio selbstständig ändere, hat das Navigationssystem allerdings Probleme, die Route und die Ladestops neu zu berechnen. Ich starte die Navigation neu, dann passt es wieder. Inzwischen habe ich mir angewöhnt, bei Halts den Ladezustand per App zu kontrollieren. Dazu habe ich mir die Mercedes-me-App heruntergeladen. So kann ich in der Autobahnraststätte oder im Fast-Food-Restaurant (bei McDonald's & Co. gibt es überraschend viele und leistungsstarke Ladesäulen) immer wieder bequem den Ladezustand prüfen.

Angekommen am Wörthersee ist die Mercedes-me-App auch noch für einen anderen Zweck gut: Bei Temperaturen im Juli über 35 Grad ist es gut, die Klimatisierung einige Minuten vor Einsteigen zu starten. Auch das ist per App machbar.

Eine Woche verbringen wir am See und nutzen den Wagen kaum, zu sehr lockt die Kids das nahe Seebad mit Drei-Meter-Turm. Bei den wenigen Ausflügen, etwa nach Maria Wörth, zum Pyramidenkogel oder zum Vergnügungspark Minimundus



nutzen wir jeweils die Ladesäulen vor Ort – was den Vorteil hat, dass wir nirgends Parkgebühren zahlen müssen. Beim Einparken hilft (als Zusatzausstattung) das Park-Paket mit seiner 360-Grad-Kamera.

Überhaupt: Natürlich bietet Mercedes eine üppige Zusatzausstattung. Das Panorama-Schiebedach ist schick und lässt sich auch von den Passagieren hinten öffnen. Durch die starke Sonneneinstrahlung nutzen wir es aber kaum. Die knapp 3000 Euro für dieses Feature wären für uns also nicht nötig. Auffallend ist, dass eine Anhängerkupplung nicht möglich ist, vermutlich würde ein Anhänger zu viel Leistung ziehen, etwa bei Fahrten im Gebirge.

Mit 52 Jahren bin ich ein eher konservativer Autofahrer, mein Fahrlehrer – wie anscheinend alle Fahrlehrer damals ein Ex-Bundeswehr-Unteroffizier – bläute uns das Über-die-Schulter-Blicken beim Abbiegen dermaßen ein, dass ich gar nicht mehr anders kann. Assistenzsysteme stören mich eher. Hier aber ist es durchaus praktisch, vom Totwinkel-, Spurhalte- und Abstandsassistenten kontrolliert zu werden.

Bei der Rückfahrt halten wir in Nordbayern – und finden gleich bei der barocken Basilika meiner Heimatstadt Waldsassen eine Ladesäule. Als meine Kinder dann am Ende der Reise das x-te „Die drei ???“-Hörbuch beenden und zum letzten Mal die beiden großen Schiebetüren links und rechts per Knopfdruck auf- und zufahren lassen, sind wir uns einig: Der Mercedes EQV hat sich bewährt, er ist ein Fall für die Familie. ©

# FÜNF TIPPS FÜR DEN WÖRTHERSEE

Tourismus hat hier Tradition, seit dem 19. Jahrhundert kommen Erholungssuchende. Dank neuer Strandbars, Hotels und der Trinkwasserqualität des Sees versteht man, wieso das auch heute noch so ist.



**01**  
SCHLOSSHOTEL VELDEN

Ein Hotel mit (Pop-)Kultstatus. Gunter Sachs ließ den alten Schlossbau 1990 renovieren, zuvor wurde hier die Schmonzetten-Serie „Ein Schloss am Wörthersee“ mit Roy Black gedreht, heute gehört es zur Falkensteiner-Hotelgruppe. Am besten mal für einen Kaffee im hoteleigenen modernen Strandbad vorfahren, der Wagen wird dann zu einer der vier Ladestationen des Hotels gefahren. Kürzlich war Thomas Gottschalk zu Besuch, um den Dreh der „Supernasen“-Filme vor 40 Jahren zu feiern, Andreas Gabalier gab dazu auch ein Ständchen.

**02**  
LADEN AM PYRAMIDENKOGEL

Auf dem 851 Meter hohen Berg Pyramidenkogel am Südufer des Wörthersees wurde 2015 der mit 100 Metern größte Holzaussichtsturm der Welt errichtet. Das ist aber nicht die einzige Besonderheit der eleganten Schraube aus Holz und Stahl: Für Kids ein großer Spaß ist die 52 Meter hohe Gebäuderutsche, die sich um die Freitreppe des Turms windet. Der Ausblick auf den Wörthersee ist natürlich grandios, dazu sieht man noch weitere Gewässer, etwa den Keutschacher See. Und auch eine Ladestation der Klagenfurter Stadtwerke gibt es, neben dem Mitarbeiter-Parkplatz. Wer also den Turm besteigt und vielleicht noch im Restaurant speist, kann gut aufladen.



ARRIVE 06 | 2022

Fotos: Falkensteiner Hotels & Residences, Thomas Weiß



**03**  
FREIBAD

Mehrere Seebäder locken am Ufer des Wörthersees. Familien können hier ganze Tage verbringen. Wer schwimmt nicht gern in einem See mit Trinkwasserqualität? Unser Favorit: das riesige Parkbad Krumpendorf mit Liegewiese, Drei-Meter-Turm, Bade floß und vielen Kinderattraktionen wie Bogenschießen und Trampolin. Wer nach dem Baden lecker essen gehen will, kann auch gleich ins Kropfitschbad gehen. Das Seebad ist zwar recht klein, dafür kann man nach dem Abkühlen ins exzellente Restaurant direkt beim Bad gehen. Wenn an den weiß gedeckten Tischen nicht gerade eine Hochzeit gefeiert wird, bei der das Brautpaar mit dem Tretboot ankommt (so erlebt!), speist man hier mit Blick auf die Karawanken und den See.



ARRIVE 06 | 2022

**04**  
BOOTSFAHRT

Klar, auch eine Tretbootfahrt auf dem See ist schön. Doch wer die ganze Weite des Gewässers erleben will, sollte einmal ein Bootstaxi nutzen. Wir stellen unseren EQV an die Ladesäule in Pörtschach, dem Ort, an dem im 19. Jahrhundert die touristische Erschließung des Sees begann, und wandern über die Halbinsel mit ihren Lounges und Restaurants zum Anleger. Das vorbestellte Bootstaxi bringt uns in zehn Minuten zum schicken Beachclub „Ungeheuer“ auf der südlichen Seeseite. Ein großer Spaß für Kinder und Erwachsene, mehr Urlaub geht nicht.

**05**  
KLAGENFURT

Steht Velden mit seinen Drehorten für Trash-TV und -Kino für Popkultur, kann die Hauptstadt Kärntens am östlichen Ende des Sees mit Hochkultur punkten. Wir parkten unseren EQV bei der Ladestation am Ingeborg-Bachmann-Kaffeehaus, dessen Namen an die bedeutende österreichische Schriftstellerin und den in Klagenfurt vergebenen und nach ihr benannten Literaturpreis erinnert. Bei einer Melange kann man hier trefflich noch mal die Tour durch die wunderschöne Altstadt planen. Cool sind besonders die Innenhöfe in den alten Renaissance-Herrenhäusern und der zentrale Neue Platz mit dem markanten Lindwurmbrunnen.



# FAHRFREUDE UND QUALITÄT

Das neue HNF-Nicolai XD4 ist ein amtliches E-Bike – es gibt für jeden denkbaren Anspruch eine Version. Großen Spaß, Sicherheit und Reichweite ohne Ende bieten sie alle.



HNF ist unter E-Bike-Kennern seit 2015 eine feste Größe: Sehr hochwertige Fahrräder mit richtungsweisendem Antriebskonzept und hohem Designanspruch im Premiumsegment, darunter das legendäre XF1, das in Kooperation mit BMW entstand, finden ihren Weg zu Kunden, die sich vom Mainstream abheben möchten.

Zur diesjährigen Eurobike, der größten Fahrradmesse Europas, brachte HNF nun das extrem verwindungssteife XD4 heraus, eine Weiterentwicklung des Bestsellers XD3, das weiterhin im Programm bleibt.

Schon im arrive-Test in Heft 5/22 bewies der erste Prototyp des XD4, mit welcher Grandezza man heute auch sehr lange Strecken auf dem E-Bike zurücklegen kann: Souverän in wirklich jeder Beziehung ging es auf den unterschiedlichsten Straßenbelägen von Hamburg nach Berlin – der 750-Wattstunden-Akku von Bosch ist das Nonplusultra der Szene, man kann ihn praktisch nicht an einem Tag leer fahren.

Die meisten werden ihr XD4 nicht einmal für die Langstrecke nutzen, sondern zum täglichen Pendeln im Stadt- beziehungsweise Vorstadtgebiet. Für diesen Einsatzzweck gibt es einfach nichts Besseres und Sichereres, denn die relativ breiten Reifen, die massiven Schutzble-

che, die extrem griffigen Scheibenbremsen, die sehr starke Lichtanlage mit coolem Bremslicht sind über jeden Zweifel erhaben, der Bosch-CX-Performance-Motor der aktuellen Generation ohnehin. Über Stock und Stein gehen alle Versionen gleich gut, das XD4 ist ein Geländerad, das sich aber auch auf den Straßen der Welt wohlfühlt. Die gut dosierbare und auf Wunsch zu blockierende Federgabel macht das Leben bequemer, sie ist, wie alle Teile der Räder von HNF, aus dem „obersten Regal“ – hier werden ausschließlich Top-Komponenten verbaut. Wer eher auf das reine Mountainbike-Feeling steht – bitte sehr: Die Eco-Naked-Version mit der fein abgestimmten Sunrace-Kettenschaltung wiegt einiges weniger als das Topmodell mit dem einzigartigen 14-Gang-Getriebe von Rohloff, das sich elektronisch butterweich schalten lässt. Die Modelle ohne Kettenschaltung verfügen darüber hinaus über den wartungsfreien Antriebsstrang der Firma Gates, das ist ein Karbonriemen, an dem man sich niemals wieder ölige Hände holen kann.

Alle Modelle werden gesetzeskonform bis 25 km/h bei einem Drehmoment von bis zu 85 Newtonmetern unterstützt, das reicht im MTB- oder Turbomodus auch für die steilsten Anstiege. Wem das zu langsam ist, der kann auf

## TECHNISCHE DATEN HNF Nicolai XD4

**Rahmengrößen**  
M (bis 175 cm), L (bis 185 cm),  
XL (ab 185 cm)  
**Felgen**  
27,5 Zoll  
**Motor**  
Bosch Performance Line CX  
**Akku**  
750 Wh (Eco 625 Wh)  
**Gewicht**  
22–30 kg  
**Zul. Gesamtgewicht**  
125–150 kg  
**Farben**  
Jede Modellversion gibt es in  
ein bis zwei Signature-Farben  
**Akkukapazität**  
75 kWh  
**Max. Ladeleistung**  
11 kW AC, 100 kW DC  
**Website**  
hnf-nicolai.com

## WIE ES EUCH GEFÄLLT

Das XD4 gibt es in fünf Versionen, natürlich zusätzlich als Speed-Pedelec mit 45 km/h und als UD4 mit tiefem Einstieg

XD4 Adventure mit Kettenschaltung  
ab 5215 Euro



XD4 All Terrain mit Karbonriemen und  
Automatik ab 5715 Euro



XD4 All Terrain mit  
14-Gang-Rohloff-Schaltung  
ab 7215 Euro



XD4 Eco-Touring mit Kettenschaltung  
ab 4415 Euro



XD4 Eco-Naked –  
pures E-Bike ohne Schutzbleche  
ab 4115 Euro



die 45-km/h-Version umsteigen, braucht dafür ein Nummernschild und eine Fahrerlaubnis mindestens der Klasse AM und wird eher auf der Straße im Verkehr mit schwimmen als auf Radwegen. Wem der bequeme Einstieg ins XD4 noch nicht bequem genug ist, der hat übrigens die Option auf das UD4, ein nahezu baugleiches Modell mit tiefem Einstieg.

Das neue XD4 mag kein Schnäppchen sein, angesichts der gern gezahlten Preise höchstwertiger Mountainbike-Rahmen aus der namensgebenden Rahmenschmiede um Bike-Legende Kalle Nicolai allerdings ist es sogar preiswert: Gut 4000 Euro für ein sensationell gutes E-Bike, das top ausgestattet auch mal über 7000 Euro kosten kann, sind dann nicht viel Geld, wenn man weiß, dass man neben einem Fahrrad auch einen Wertgegenstand erworben hat, der problemlos 20000 Kilometer lang Fahrradfreude machen kann und dann noch längst nicht zum alten Eisen gehört. Wer eines erwerben kann, gibt es in der Regel nicht mehr her, was man auch an Angebot und Preisgestaltung auf dem Gebrauchtmkt sieht. Der Kommentar eines US-Touristen auf der arrive-Tour in Potsdam angesichts des racing-grünen Topmodells: „She's a beauty.“

# Der lange WEG IST DAS ZIEL

Der italienische Hersteller Energica schickt das erste elektrische Langstrecken-Motorrad an den Start. Die Experia soll bis zu 420 Kilometer weit kommen und schneller laden als alle Wettbewerber. Erste Testfahrt.

TEXT RALF BIELEFELDT

# G

Green Tourer. Diesen Gattungsbegriff erfand E-Motorradhersteller Energica für sein erstes Langstrecken-Bike – die Experia. Optisch ein Adventure-Crossover, also eine Art SUV auf zwei Rädern, soll die Reismaschine erstmals längere Motorradtouren ohne Verbrennungsmotor ermöglichen.

„Wir haben Hightech-Elektromobilität mit der Reise lust des Motorradfahrers verbunden. Die Absicht war, das erste E-Motorrad speziell für Liebhaber von Langstreckenmotorrädern zu entwickeln“, sagt Giampiero Testoni, Chefentwickler (CTO) Energica Motor Company. Bis zu 420 Kilometer Reichweite in der Stadt versprechen die Italiener. Kombiniert sollen es 256 Kilometer sein – natürlich immer abhängig von Fahrverhalten, Temperatur

Optisch ist die Energica Experia eine Kreuzung aus BMW S 1000 XR und Ducati Multistrada V4.



und Topografie. Laut WMTC-Prüfzyklus (das Motorrad-Pendant des WLTP bei Autos) schafft die Experia offiziell 222 km mit einer Stromladung.

Die erste Testfahrt in den Dolomiten lässt diese Angaben durchaus realistisch erscheinen. Der neue Hochvolt-Speicher hat eine maximale Ladekapazität von 22,5 kWh – mehr bietet derzeit kein anderes E-Motorrad. Nach gut 60 beherzt zurückgelegten Kilometern bergauf und bergab war er noch zu 75 Prozent geladen. Restreichweite laut Fünf-Zoll-TFT-Display: 180,6 Kilometer.

Die neue Antriebseinheit von Energica ist höher und schmaler als bei den Schwestermodellen und ist zudem weiter hinten platziert. Dadurch verliert die Experia die Kopflastigkeit ihrer drei Energica-Geschwister Eva Esseesse9+, Eva Ribelle und Ego+. Alle drei sind noch mit dem kompakten Akku (maximal 21,5 kWh) unterwegs. Vom Gewicht her geben sich die Speicher nichts: Sie wiegen jeweils gut 100 Kilogramm.

60 kW Dauerleistung, 75 kW Maximalleistung, 115 Nm Drehmoment. Die Leistungsdaten fallen moderat aus im Vergleich mit bis zu 215 Nm und 240 km/h Spitze der übrigen Energicas. Die Experia wird bei 180 km/h abgeregelt. Reisen, nicht rasen heißt das Ziel. Und diese Disziplin beherrscht der Green Tourer ausgezeichnet. Erster Fahrindruck: Hier passt alles. Breiter Lenker, komfortable Sitzbank, angenehme Sitzhöhe (847 mm). Dank der Wespentaille, die Energica der Experia verpasst hat, erreichen beide Füße vollflächig den Boden. Sehr beruhigend bei einem 260 Kilo schweren Bike.

Die Beschleunigung ist je nach Fahrmodus smooth bis explosiv. Vier vorkonfigurierte – Sport, Urban, Regen, Eco – und drei frei zusammenstellbare Modi bietet die Ex-



1200 Ladezyklen von null auf 80 Prozent verspricht Energica in puncto Lebensdauer. Damit hielt der Akku mehr als 250 000 Kilometer. Die Garantie gilt für drei Jahre/50 000 km.



## TECHNISCHE DATEN Energica Experia

- Antrieb**  
Permanenterregte Synchronmaschine
- Nennleistung**  
60 kW (82 PS) bei 7000 U/min
- Maximale Leistung**  
75 kW (102 PS) bei 7500 U/min
- Max. Drehmoment**  
115 Nm
- Gewicht**  
260 kg fahrbereit
- Höchstgeschwindigkeit**  
180 km/h
- Beschleunigung 0-100 km/h**  
3,5 s
- Reichweite (WMTC)**  
222 km
- Verbrauch (WMTC)**  
8,8 kWh/100 km
- Akkukapazität**  
22,5 kWh (nominal 19,6 kWh)
- Preis**  
ab 28 203 Euro
- Preis Testfahrzeug**  
30 452 Euro inklusive Sonderausstattung (Launch-Edition: Tempomat, Gepäckset mit 112 l, Griffheizung, 4 USB-Anschlüsse)

- PRO**
- Hohe Reichweite
  - Schnelles Laden
  - Moderne Elektronik

- CONTRA**
- Kleines Händlernetz (Deutschland: 14)
  - Optisch nah an Wettbewerbern

peria. Jeder hat eigens aufs jeweilige Profil abgestimmte Parameter für die Traktionskontrolle (sechsstufig) und die Rekuperation (vierstufig). Auf Stufe null rollt die Experia quasi ungebremst den Berg runter. Das macht sie übrigens auch, wenn man sie in die falsche Richtung abstellt: Eine Parkbremse gibt es nicht.

Zum komfortablen Rangieren hat die Experia einen Rückwärtsgang und eine Art Schleichfahrmodus. Der soll verhindern, dass ungeübte Fahrer:innen beim Wechsel vom Rückwärts- auf den Vorwärtsgang unvermittelt einen Satz nach vorn machen, weil sie zu ungestüm am Stromkabel ziehen. Hohe Sicherheit beim Bremsen ga-

rantiert das fein agierende Kurven-ABS. Geladen werden kann erstmals bei Energica über alle drei gängigen Ladesteckersysteme inklusive CHAdeMO für den asiatischen Markt (ab Ende 2022). Am DC-Schnelllader (Level 3 Mode 4) zieht der Akku 6,7 km Reichweite pro Minute, macht rund 400 km City-Reichweite in einer Stunde. An der Haushaltssteckdose (Level 2 Mode 2) sinkt das Ladetempo auf 63,5 km in der Stunde. Zum Vergleich: Die von Harley-Davidson entwickelte LiveWire (15,5 kWh) lädt dort 21 km Reichweite in der Stunde oder 309 km am Schnelllader. Der Green Tourer ist also auch Speed Charge Tourer. ©

# DER SONNE HINTERHER

TEXT FELIX J. STROHBACH

NIE WIEDER AN DIE LADESTATION MÜSSEN  
UND KOSTENLOS STROM VON DER SONNE TANKEN. DIESER TRAUM KÖNNTE

MIT DER SERIENPRODUKTION VON SOLARFAHRZEUGEN  
WIRKLICHKEIT WERDEN. AKTUELL GIBT ES SEHR UNTERSCHIEDLICHE KONZEPTE,  
DIE SOLARAUTOS MASSENTAUGLICH MACHEN SOLLTEN.  
WIR STELLEN DIE DREI WICHTIGSTEN VOR.



Mit einem Cw-Wert von 0,17 ist  
der Lightyear 0 das aerodynamischste  
Serienfahrzeug aller Zeiten.

#### TECHNISCHE DATEN Lightyear 0

<b>Gewicht</b>	1575 kg
<b>Aerodynamik</b>	Cw-Wert 0,17
<b>Maximale Solarleistung</b>	1050 Watt
<b>Maximale Motorleistung</b>	132 kW
<b>Maximale Reichweite</b>	625 Kilometer (WLTP)
<b>Akkukapazität</b>	60 kWh
<b>Einstiegspreis</b>	297500 Euro

#### LIGHTYEAR 0 SOLARAUTO DELUXE

Mit Deluxe ist hier nicht das Interior gemeint, auch wenn das keineswegs minderwertig ist, sondern der Fahrzeugpreis insgesamt. Denn die Kosten für die jahrelange Entwicklung und die hochwertigen Materialien müssen irgendwie aufgefangen werden. Die gesamte stromlinienförmige Karosserie besteht aus leichten, aber teuren Kohlefasern und ist mit fünf Quadratmetern modernster Solarzellen überzogen. An jedem Rad sitzt ein hocheffizienter Elektromotor, und im Unterboden liegt ein 60-kWh-Akku. Wer das erste Solarauto der Marke Lightyear besitzen möchte, muss 297.000 Euro parat haben, dafür ist der Strom teilweise kostenlos.

Bis zu 70 Kilometer pro Tag sollen allein durch Sonnenenergie nachgeladen werden. Wer nicht jeden Tag fährt oder nur deutlich kürzere Strecken, wird Monate ohne Ladestopp auskommen. Eine hohe

Effizienz und ein niedriges Fahrzeuggewicht machen es möglich. Mit 1,5 Tonnen wiegt der Lightyear 0 nur etwas mehr als ein elektrischer Kleinwagen. Das liegt zum einen an der Leichtbauweise und zum anderen am verhältnismäßig kleinen Akku, der trotzdem bis zu 625 Kilometer am Stück ermöglichen soll. Kein anderer Hersteller holt bisher mehr Reichweite aus 60 Kilowattstunden heraus. Zum Vergleich: Die Basisversion des Tesla Model 3 hat einen ähnlich großen Akku und gehört zu den effizienteren Elektroautos auf dem Markt, trotzdem kommt man damit maximal 491 Kilometer weit.

Noch dieses Jahr sollen die ersten Fahrzeuge von Lightyear ausgeliefert werden. Die Stückzahl ist auf 946 Fahrzeuge begrenzt. Mit der Zahl spielt das Unternehmen auf die Geschwindigkeit des Lichts an, das in einem Jahr 9,46 Billionen Kilometer

zurücklegt. Außerdem möchte Mitgründer Lex Hoesfloot bis 2035 weltweit genauso viele Autokilometer nur mit Solarstrom möglich machen. Das entspricht der Jahresfahrleistung aller Pkw auf diesem Planeten. Um das zu erreichen, soll es deshalb nicht bei einem hochpreisigen Fahrzeug bleiben. Mit dem Erlös und den Erkenntnissen aus ihrem ersten Serienfahrzeug Lightyear 0 möchte das niederländische Unternehmen in Zukunft deutlich günstigere Solarfahrzeuge bauen und die Solar-mobilität zur Massenmobilität transformieren.



„Unser Ziel ist es, nachhaltige Mobilität für alle zugänglich zu machen, und Lightyear 0 ist das Sprungbrett, das dies möglich machen wird.“

Lex Hoefsloot, Mitgründer und CEO Lightyear

Die Karosserie des Aptera ist inspiriert durch die Flugzeugindustrie und ähnelt einem Jet.



ARRIVE 06 | 2022



### APTERA - SONNENGLEITER AUF DREI RÄDERN

Ein durchgehender Lichtstreifen markiert die Front des Aptera und die beiden Vorderreifen links und rechts der Fahrgastzelle liegen unter separaten Verschaltungen. Solarzellen ziehen sich von der Spitze über das Dach bis zum Heck des Fahrzeugs. Sogar die Armatur unter der Windschutzscheibe ist mit Solarzellen bestückt. Mit dem sogenannten „Never-Charge-Solar-Package“ sollen bis zu 60 Kilometer Reichweite am Tag durch die Sonne dazu gewonnen werden.

Je nachdem, an welchem Ort man lebt und wie viele Kilometer man am Tag fährt, werden Ladestationen überflüssig. Auf der Webseite von Aptera Motors kann man sich das für seinen eigenen Wohnort berechnen lassen. Wer zum Beispiel in München lebt und nicht mehr als 40 Kilometer am Tag fährt, kommt ohne zusätzlichen

ARRIVE 06 | 2022



Das aerodynamische Leichtfahrzeug auf drei Rädern bietet Platz für zwei Personen plus Gepäck.

Strom aus. Es handelt sich um Durchschnittwerte, die im Winter kaum zu erreichen sind und im Sommer womöglich übertroffen werden. Neben den vielen Solarzellen ist ein weiterer Faktor dabei entscheidend: die Effizienz.

Ein geringes Fahrzeuggewicht, eine außergewöhnliche Aerodynamik und 700 Watt Solarpower sollen bis zu 1600 Kilometer Reichweite ermöglichen. Mit dem größten 100-kWh-Akku wird das Fahrzeug circa eine Tonne wiegen. Ein Audi e-tron mit einem fast genauso großen Akku wiegt mehr als das Doppelte. Das Chassis ähnelt einem Jet und reduziert den Luftwiderstand des Fahrzeugs auf einen Cw-Wert von 0,13. Zum Vergleich: Ein Mercedes-Benz EQS hat einen Cw-Wert von 0,20.

Der Name Aptera ist griechisch und bedeutet flügelloser Flug. Genau so soll sich eine Fahrt mit dem hocheffizienten Solarmobil anfühlen. Durch Flügeltüren gelangt man in den Innenraum zu zwei Sitzen und einem 15-Zoll-Touchscreen. Die Ähnlichkeit zu Teslas Model 3 lässt sich hier nicht wegdiskutieren. Zusätzlich gibt es statt Rück- und Seitenspiegeln Kameras und Bildschirme wie im Honda e. Hinter den beiden umklappbaren Rückenlehnen erstreckt sich der Kofferraum. Mit 4,57 Metern ist der Aptera etwas länger als der VW ID.3 und mit 1,45 Metern etwas höher als ein Mini Cooper SE.

Für 25900 Dollar bekommt man bei Aptera einen 25-kWh-Akku mit bis zu 400 Kilometern Reichweite, ein Dach mit Solarzellen und Frontantrieb. Wer Allradan-

#### TECHNISCHE DATEN

#### Aptera

**Gewicht**  
800-1000 kg  
**Aerodynamik**  
Cw-Wert 0,13  
**Maximale Solarleistung**  
700 Watt  
**Maximale Motorleistung**  
100 kW (FWD)/150 kW (AWD)  
**Maximale Reichweite**  
400-1600 Kilometer  
**Akkukapazität**  
25 / 40 / 60 / 100 kWh  
**Einstiegspreis**  
25 900 Dollar/Euro

trieb, Solarzellen auf Heckklappe und Frontschürze und den größeren 100-kWh-Akku wählt, zahlt 50700 Dollar. Damit sollen dann 1600 Kilometer Reichweite möglich sein. Man kann die Fahrzeuge des US-amerikanischen Herstellers Aptera Motors bereits vorbestellen, die Produktion soll noch dieses Jahr beginnen. Hoffen wir also, dass wir dieses außergewöhnliche Fahrzeug spätestens nächstes Jahr auf den US-amerikanischen Highways sehen werden. Vielleicht schafft es Aptera dann auch, die Flügel(-türen) auszubreiten und zu uns nach Europa zu fliegen.

„Jedes Solarfahrzeug, das auf den Markt kommt, hilft uns, weil es Aufmerksamkeit dafür schafft, dass Solarfahrzeuge das nächste große Ding werden.“

Laurin Hahn, CEO und Mitbegründer von Sono Motors



„Das wird das effizienteste Fahrzeug mit Straßenzulassung. Statt an der Steckdose, kann man es deshalb mit Solarenergie laden und erreicht eine Reichweite von bis zu 1000 Meilen.“

Chris Anthony, CEO und Mitgründer von Aptera Motors

**Das finale Design:** So sieht das Serienfahrzeug von Sono Motors aus. Es soll nächstes Jahr an die ersten Vorbestellerinnen ausgeliefert werden.



ARRIVE 06 | 2022

SONO MOTORS  
-  
ERSCHWINGLICHER  
SOLAR-VAN ZUM  
TEILEN

Kein glänzender Lack und keine Flügeltüren. Bis auf die matte Außenbeschichtung aus Polymeren, unter der die Solarzellen hindurchschimmern, wirkt der Sion wie ein gewöhnlicher Mini-Van. Innen ist er ähnlich unauffällig, mit einer Ausnahme.

Zwei Displays und viel Kunststoff warten im Innenraum. Teile der Armatur bestehen aus recyceltem Plastik, und der Zehn-Zoll-Bildschirm in der Mitte lässt sich via Touch bedienen. Der Rest wirkt simpel und aufgeräumt, nur das Belüftungssystem zieht Aufmerksamkeit auf sich. Grünes Moos quillt unter der Armatur hervor und filtert die Luft, die in das Fahrzeug strömt. Es kann in unterschiedlichen Farben angestrahlt werden und verleiht dem sonst eintönigen und dunklen Innenraum einen erfrischenden Farbakzent.

**FAZIT**

Jedes der drei vorgestellten Fahrzeuge hat ein komplett anderes Konzept. Zwar setzen sowohl Aptera als auch Lightyear auf Aerodynamik und Leichtbau, aber sie sind in völlig unterschiedlichen Preis- und

Das Solarauto von Sono Motors lädt sich selbstständig auf, es lässt sich via App mit anderen Menschen teilen, und es dient als mobile Stromquelle. Sobald man aus dem Schatten herausfährt, speist das Solardach Strom in den Akku. Mit allen Solarpaneele zusammen sind bis zu 1200 Watt möglich. Das wären umgerechnet bis zu 245 Kilometer Reichweite pro Woche nur durch die Sonne. Sono Motors hat zusätzlich eine App für privates Carsharing entwickelt. Sie soll es ermöglichen, den Sion mit der Community zu teilen. Gleichzeitig funktioniert die App auch als Mitfahrzentrale und Ladestromanbieter. Der Sion kann bidirektional laden und Strom an andere elektrische Fahrzeuge oder Geräte abgeben. Über den Haushaltsstecker oder den Stecker Typ 2 mit bis zu elf Kilowatt. Wie viel Strom an wen gehen soll, das kann über die App festgelegt werden. Insgesamt bietet der kobaltfreie 54-kWh-Akku (Lithium-Eisenphosphat) bis zu 305 Kilometer Reichweite. Die Solarreichweite kommt noch obendrauf.

Über 20 000 Fahrzeuge wurden bereits vorbestellt und über 50 Millionen Euro über Crowdfunding eingesammelt. Vorerst wird es nur eine Variante des Sion geben, und der Preis liegt bei knapp unter 30 000 Euro. Im Juli hat das Münchener Start-up das finale Produktionsdesign vorgestellt, und nächstes Jahr sollen die ersten Fahrzeuge an Kund:innen ausgeliefert werden.

Fahrzeugklassen aufgestellt. Beim Sion von Sono Motors spielt der Luftwiderstand aus Kostengründen eine untergeordnete Rolle, Praktikabilität und Carsharing sind hier wichtiger. Preislich kann nur das Einstiegsmodell von Aptera mit dem Sion mithalten. Selbst wenn sich nicht alle drei Start-ups auf dem Markt behaupten kön-

TECHNISCHE DATEN  
**Sono Motors Sion**

- Gewicht**  
1730 kg
- Aerodynamik**  
Cw-Wert > 0,20
- Maximale Solarleistung**  
1200 Watt
- Maximale Motorleistung**  
120 kW
- Maximale Reichweite**  
305 Kilometer (WLTP)
- Akkukapazität**  
54 kWh (LFP)
- Einstiegspreis**  
29 500 Euro

nen, so haben sie bereits jetzt ihre Spuren hinterlassen. Bei Hyundai, Genesis und Toyota gibt es schon heute optionale Solardächer in Serienfahrzeugen. Es könnte der Beginn einer neuen Ära sein, denn die Elektrifizierung unserer Fahrzeuge ist nur der erste Schritt. Im zweiten Schritt wird der Fokus auf Aerodynamik liegen, damit endlich die Frage nach der Reichweite obsolet wird. Als dritter Schritt könnte Solarintegration zum Standard werden und uns von der Preispolitik globaler Energiekonzerne befreien. Das nennen wir mal sonnige Aussichten!

# 2030 WIRD DER WENDEPUNKT FÜR E-AUTOS

DIE HÄLFTE ALLER VERKAUFTEN AUTOS WIRD 2030 IN EUROPA ELEKTRISCH SEIN. WELTWEIT ERWARTET DIE UNTERNEHMENSBERATUNGSFIRMA ACCENTURE 12 BIS 25 PROZENT. ALS ELEKTRISCH GELTEN FÜR SIE AUCH ALLE PLUG-IN-HYBRIDE SOWIE FAHRZEUGE MIT WASSERSTOFF- UND BRENNSTOFFZELLE.



## ANZAHL VON ELEKTROAUTOS WELTWEIT VON 2012 BIS 2021

Angesichts zunehmender Luftverschmutzung und der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen spielen alternative Antriebe wie die Elektromobilität eine zunehmend wichtige Rolle im motorisierten Individualverkehr. Quelle: ZSW



## ANZAHL ABGESETZTER BATTERIEELEKTROAUTOS NACH WELTWEITEN REGIONEN VON 2009 BIS 2021

In der Region Europa wurden im Jahr 2021 mit rund 1,29 Millionen Einheiten die zweitmeisten Batterieelektroautos abgesetzt. Quelle: EV-Volumes.com



## VERBRENNER-AUSSTIEG DER HERSTELLER IN EUROPA

Hersteller wie Tesla und Polestar produzieren schon heute keine Verbrenner mehr. Bald wird das zur Norm.

Quelle: ADAC/carwow.de

- 1 SMART 2020
- 2 JAGUAR 2025
- 3 ALFA ROMEO 2028
- 4 OPEL 2027
- 5 MERCEDES-BENZ, STELLANTIS (FIAT, CITROËN, PEUGEOT), FORD, VOLVO, MINI, CUPRA 2030
- 6 AUDI 2033
- 7 VOLKSWAGEN 2033-2035
- 8 HYUNDAI 2035
- 9 HONDA 2040
- 10 BMW, ŠKODA, KIA, TOYOTA, MITSUBISHI, PORSCHE, RENAULT, NISSAN, MAZDA  
*Keine Ausstiegsdatum bekannt*

## IMPRESSUM

### arrive

DAS AUTOMAGAZIN FÜR DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

**Verlag:**  
arrive Verlag  
Gertrudenstraße 16, 55218 Ingelheim  
Tel. +49 (0) 6132.7 16 46 40  
info@arrive-magazin.com

**Herausgeber:**  
Volker Andres, Prof. Rüdiger Quass von Deyen, Willy Loderhose

**Chefredakteur:**  
Felix J. Strohbach

**Redaktion:**  
arrive Redaktion  
Clemens-Schulz-Str. 53a, 20359 Hamburg

**Autorinnen:**  
Fabian Hoberg, Thomas Weiß, Marie-Kristin Wricke, Michael Neher, Isabella Steiner, Thomas Ranft, Lars Reichow, Ralf Bielefeldt, Timo Borkowski, Falk Schönberg

**Art Direction:**  
KD1 Designagentur

**Schlussredaktion:**  
Matthias Reinsner, reinsnertext.com

**Anzeigenleitung:**  
Volker Andres  
Tel. 0173.31 04 30 6  
v.andres@arrive-magazin.com  
Fax: +49 (0) 521.55 77 21 33

**Anzeigen:**  
Martin Lückemeier  
Tel. 0177.28 82 10 5  
m.lueckemeier@arrive-magazin.com  
Gültige Anzeigenpreisliste: Nr. 1/2022

**Druck:**  
Medienschiff BRuno  
Print- und Medienproduktion GmbH  
Moorfleeter Deich 312a, 22113 Hamburg

**Vertrieb/Handel:**  
IPS Pressevertrieb GmbH  
Postfach 12 11, 53334 Meckenheim

**Abonnement-Betreuung und Einzelheftbestellung:**  
arrive Abo-Service, Postfach 104040, 20027 Hamburg,  
Tel. +49 (0) 40.23 67 03 33, Fax: +49 (0) 40. 40.23 67 03 01,  
E-Mail: arrive@primaneo.de

**Erscheinungsweise:**  
arrive erscheint 6 x im Jahr

**Bezugspreis:**  
Einzelheftverkauf im Inland EURO 6,00, Jahresabonnement arrive EURO 27,00 (inkl. MwSt. und Versandkosten).  
Das Abonnement verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht einen Monat vor Ablauf des Berechnungszeitraumes schriftlich per Brief oder E-Mail gekündigt wird. Bei Nichterscheinen infolge höherer Gewalt kein Ersatzanspruch. Rabatte für Sammelbezug auf Anfrage.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlichen zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Die Verfasser der in diesem Heft veröffentlichten Beiträge und Nachrichten vertreten unabhängig von Redaktion und Verlag in eigener Verantwortung ihre Meinung. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen oder ganz abzulehnen. Gerichtsstand ist Bielefeld. Für unverlangt eingesandene Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

www.arrive-magazin.com

ISSN 1865-8644

Nummer 06 | 2022 Oktober/November 2022



# Im Sober October TANKEN WIR ALKOHOLFREI

DER OKTOBER STEHT NICHT NUR IM ZEICHEN DER BUNTEN BLÄTTER, SONDERN AUCH DES SOBER OCTOBER! DER PERFEKTE ZEITPUNKT, UM DIE PROMILLE NACH EINEM SOMMER VOLLER APEROL SPRITZ, RADLER UND ROSÉ WIEDER HERUNTERZUFAHREN.

# W

Wahrscheinlich kannten Sie bis dato diese Trockenzeit nicht, bekannter ist sein großer Bruder: der Dry January. So kurz vor Beginn der dunklen und kalten Tage und vor allem auch vor den festiven Wochen, die uns den ganzen Dezember auf Trab halten, macht es Sinn, vom Gaspedal zu gehen. Einerseits, um in den Rückspiegel zu blicken und anzuerkennen, was die letzten Monate gefahren wurde, und noch wichtiger, um nach vorn zu schauen, wie die letzten Wochen des Jahres 2022 befahren werden wollen. Die Mutigen unter uns wagen einen Blick auf die eigenen Neujahrsvorsätze für 2022, um festzustellen: „Huch, da geht noch mehr!“, oder volle Fahrt voraus: „I’m on my way!“ Ein klarer Kopf hilft hier.

Und no worries – an Partys oder Geburtstagen und an „Tatort“-Abenden werden Sie auf nichts verzichten müssen, für das gemeinsame oder auch einsame (Spaß!) Anstoßen helfen wir aus: Ob Gin Tonic,

Wein zum Abendessen oder Bier zum Feierabend. You can have it all. Wer den Sober October schafft, hat nicht nur seinem Körper einen großen Gefallen getan, sondern kann sich als Gastgeber 2.0 beweisen. Wer im Herbst den Wein mit und ohne anbieten kann, dem wird das nicht nur Ruhm und Ehre bringen, sondern der wird vor allem auf dankbare Gesichter blicken – und das ist Gold wert! For so long, cheers!

**MIX IT, BABY:  
ALKOHOLFREIE ALTERNATIVEN  
FÜR DEN SOBER OCTOBER**

**MARKMAN HERBAL ELIXIR NO. 1 – 22,00 €**

Seit Tag eins dabei und einer unserer Geheimtipps ist das Herbal Elixir No. 1 von Markmans. Sieben Jahre lang entwickelte der Gründer Mark die Rezeptur dieses besonderen Kräutereelixiers. „Da ist Licht drin“, behauptet er. Und die Resonanz spricht dafür. Das Herbal Elixir kann man im Gegensatz zu vielen anderen alkoholfreien Spirituosen pur auf Eis genießen.

**THREE SPIRIT LIVENER 29,90 €**  
**THREE SPIRIT NIGHTCAP 29,90 €**  
Bestehend aus drei Kräutereликören lässt sich der Abend mit der Three-Spirit-

Familie wunderbar alkoholfrei leben.

Die natürlichen Inhaltsstoffe sind darauf ausgerichtet, ihre Wirkung entsprechend der unterschiedlichen Phasen einer Party zu entfalten. Den Einstieg macht „Livener“ mit seinen euphorisierenden, belebenden Kräutern und exotischen Beeren. Quasi ein Über zur guten Laune. Weiter geht’s mit dem „Social Elixir“. Kakao, Damiana und der Igel-Stachelbart-Pilz sind seit Jahrhunderten für ihre aufhellende, die Stimmung anregende Wirkung bekannt.

Der „Nightcap“ sorgt mit Hopfen, Zitronengras und Baldrian für einen entspannten Ausklang – noch Fragen?

**LYRE'S ITALIAN SPRITZ 24,90 €**  
**LYRE'S AMERICAN MALT 24,90 €**  
Zu den letzten Sonnenstrahlen des goldenen Oktobers geht immer ein Aperol Spritz. Nothing more to add.  
Rezept: Alkoholfreier Aperol Spritz 5-7 cl Italian Spritz (je nach Geschmack) 100 ml alkoholfreier Sekt →



**Mit diesen alkoholfreien Alternativen** kommt man ohne Probleme nüchtern durch den Oktober.



**Selbst mixen** – mit dem richtigen Rezept steht dem alkoholfreien Trinkvergnügen nichts im Weg.



→ 100 ml Mineralwasser  
Einfach alles zusammen auf Eis in ein Weinglas geben, Orangenscheibe dazu – fertig! Mit dem Mischverhältnis aus Wasser und Sekt kann man ebenso variieren. Je nachdem, wie intensiv man es mag.

**RUM-VARIATION**  
**LAORI SPICY NO. 2 24,90 €**  
**ISH SPIRITS RUMISH 22,90 €**  
**SIEGFRIED WONDEROAK 18,90 €**  
Ob im Mojito, Dark & Stormy, Mai Tai oder im Cuba Libre. Der beliebte Zuckerrohrbrand macht fast überall eine gute Figur. Geschmacklich unterscheidet sich dunkler Rum vom weißen insofern, als dass er durch die lange Lagerung im Eichenfass viel komplexere und wärmere, holzige, oft süßliche Noten besitzt. Das versucht man nun in alkoholfrei – und we're off to a good start!

Rezept: Dark & Stormy  
5 cl Laori Spice No 02  
150 ml Ginger Beer  
Ein Schuss Limettensaft  
Alle Zutaten auf Eis in ein Tumbler- oder Longdrinkglas geben und mit etwas frischer Limette garnieren.  
Cheers to that!

**READY TO DRINK**  
**THOMAS HENRY TONIC 1,50 €**  
**THOMAS HENRY GRAPEFRUIT 1,50 €**  
**ISH SPIRITS SPRITZISH 3,50 €**  
**FIRA LAVENDEL LIMONADE 3,90 €**  
**SOMETHING & NOTHING SELTZER YUZU 2,50 €**  
Wer hat schon immer Zeit, Drinks zu mischen? Muss man dank unseres Premixed-Sortiments auch nicht! Wenn's mal schnell gehen muss, auf einer langen Autofahrt, in der Tasche fürs Konzert. Alkoholfrei kann so einfach sein!

nüchtern.berlin ist der Onlineshop für Alkoholfrei. Seit 2021 beantworten wir die Frage „Was trinke ich, wenn ich nicht trinke?“. Das Sortiment mit über 200 Getränkealternativen reicht von alkoholfreien Gins über Whiskey, Rum, Aperitifs über alkoholfreien Weiß-, Rot- und Schaumwein bis hin zu ausgewählten Bieren. Offline gibt es das ganze Sortiment in Berlin-Kreuzberg; Seit Februar 2021 als erster alkoholfreier Späti Deutschlands – frei nach dem Motto Berlin ist dicht. Wir nicht. Wer sich beraten lassen möchte, kommt vorbei, ruft an oder schreibt einen Liebesbrief. ☺

Online: nuechtern.berlin  
Offline: Null Prozent Späti,  
Solmsstraße 30,  
10961 Berlin – im Bergmannkiez  
Öffnungszeiten: Mittwoch – Samstag  
12–20 Uhr



# SEIT VIER JAHREN DIE NEUE INSTANZ ZUM ZUKUNFTSTHEMA NR.1: Nachhaltige Mobilität

DAS AUTOMAGAZIN FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

# arrive

## BYE BYE, BENZIN!

2030 ist Schluss mit dicker Luft. Die Pläne des europäischen Herstellerverbands ACEA waren Volvo nicht ambitioniert genug. Ein Roadtrip in die Vergangenheit und Zukunft der schwedischen Marke.



**EIN KULTAUTO WIRD ELEKTRISCH**

Mit dem ID. Buzz über die längste Brücke Dänemarks, ab S. 40

**FAMILIENURLAUB IM ELEKTRO-VAN**

Im Mercedes EQV von Hamburg an den Wörthersee, ab S. 74

**IMMER DER SONNE HINTERHER**

Diese drei Solarautos könnte es bald in Serie geben, ab S. 82

ALLE ZWEI MONATE AN IHREM KIOSK ODER BESTELLBAR UNTER [WWW.ARRIVE-MAGAZIN.COM](http://WWW.ARRIVE-MAGAZIN.COM)



# MEIN AUFREGENDES LEBEN *an der Lade-Futterkrippe*



**Wie steht es eigentlich mit der E-Mobilität in Deutschland?** Diese Frage stelle ich mir als E-Auto-Fahrer und Fan immer dann, wenn vor mir ein dampfendes, ölspuckendes, schwarzgeräuchertes Stinkemobil fährt und ich kilometerlang die giftige und ungereinigte Abluft in der Nase stehen habe. Im Schatten der Energiekrise haben einige Ladestromanbieter die Preise ein bisschen „angepasst“. Das ist ein anderes Wort für „erhöht“, aber das würde die Menschen in unserem Land in Panik versetzen, deshalb spricht man bei einer ziemlich hapigen Preiserhöhung immer von einer „Anpassung“.

Nun ja, wenn ich jetzt also durch die strompreisangepasste Gegend fahre, kann ich mich doch immer auf meine altbewährte „Ladeinfrastruktur“ verlassen. Oder? Um es vorwegzunehmen: Die Stromversorgung für E-Autos in Deutschland bleibt spannend.

Unter Spannung stand ich auch, als ich vor einigen Wochen mit ziemlich wenig Restreichweite (noch 35 Kilometer) auf einen Parkplatz fuhr, auf dem meine App ein paar bewährte 500-kW-Schnelladesäulen angezeigt hatte. Die heißen Quellen standen wieder mal in der hintersten und dunkelsten Ecke der Raststätte, da wo aufgeplatzter Müllsack und Hundekot sich gute Nacht sagen.

Es regnet gerade ziemlich heftig, ein schlechter Zeitpunkt, um das Auto zu verlassen und an der völlig ungeschützten Säule das Portemonnaie zu öffnen, um die Ladekarten herauszuholen. Aber die Ladestation steht ja nun schon seit langer Zeit draußen und akzeptiert meine Karte ohne Probleme. Zapfhahn an den Wagen dranhaken und es kann losgehen.

*Ah, könnte losgehen.*

Denn irgendwas stimmt nicht. Und es geht auch nicht los. Es hört gleich wieder auf. Die Ladesäule lässt sich nichts anmerken. Sie hat wohl keine Lust mehr, allein im Regen zu stehen. Ich soll ihr dabei möglichst lange Gesellschaft leisten. Die Schwester-Steckdose geht auch nicht. Man könnte auch sagen, sie ist solidarisch. Es regnet aus Kübeln, und ich beschließe, wieder loszufahren. Ein schmerzlicher Moment, denn die nächste Raststätte ist damit auch die letzte. Sie liegt nur zehn Kilometer weiter, und ich hoffe auf mehr Glück beziehungsweise auf das, was jeder Fossiltanker seit Jahrzehnten vorfindet: eine ganz normale, *überdachte* Tankstelle.

Dass ich nur 85 km/h fahre, ist auch meiner Angst geschuldet. Ich weiß, dass es die letzten Meter sein können, denn wenn das an der nächsten Säule nichts wird, dann ist meine Fahrt zu Ende, und ich werde im unbeheizten Auto auf der Rückbank verenden.

Es ist ein schreckliches Gefühl, wenn man weiß, dass niemand anhalten wird, um einem einen Kanister mit Strom zu leihen oder zu verkaufen. Dass niemand aus der fossilen Mitwelt helfen will und auch nicht kann, weil niemand solche Strommengen, die ein Auto benötigt, auf dem Powerstick mitführt. Ich rolle möglichst windschlüpfig auf den nächsten Rastplatz. Hier pulsiert das Leben, gut gelaunte Menschen tanken, gehen essen oder kaufen an der Kasse noch Schokoriegel, trinken guten Kaffee oder nutzen bequem die Toilette. Ach, haben die's gut, die Fossilien!

Ich fahre weiter auf meine Müllhalde. *Zwischen zwei uralten Lkws, deren Motor seit fünf Jahren nicht mehr ausgemacht worden ist, weil er sonst nie wieder anspringen würde, entdecke ich – mehr oder weniger zufällig beziehungsweise weil ich gleich an der heruntergekommensten Stelle gesucht habe – meine Ladestation.* Kleine Überraschung: Eine Säule zeigt rotes Licht. Das heißt, sie wird mir gar nichts verkaufen. Die andere ist grün. Mein Puls geht hoch. Ich habe also genau eine Chance. Ich würde mich freuen, wenn jetzt jemand vor mir tankt, dann wüsste ich, dass das Ding funktioniert. Aber hier ist niemand, außer zwei urinierenden Fernfahrern.

Die Säule begrüßt meine Karte freundschaftlich, und ich ramme den Zapfen ins Auto. Ich bin nass, mir ist kalt, und ich werde vermutlich mit einer Grippe wieder ins Auto einsteigen, weil sich das Regengebiet mit mir und dem Wagen hierher verschoben hat. Der Zapfhahn lädt nicht. Es fließt kein Strom! – Ich wiederhole den Vorgang so lange, bis ich sicher bin, dass es nicht an mir liegt. Das, was ich jetzt empfinde, ist wohl eine Art „Ladestress“ oder „E-Auto-Stromangst“, ein neues Phänomen, auf das die Pharmaindustrie noch nicht reagiert hat. Ich spiele mit dem Gedanken, die Säule mit dem Reststrom im Auto einfach kaputt zu fahren. Dann rufe ich die Notfallnummer an, muss dreimal den Standort, viermal die „1“, die „2“ oder sonst irgendeinen Quark eintippen, bevor mir ein Mensch, dessen Stimme trocken und warm klingt, noch mal die gleichen Fragen stellt. Wir starten den Vorgang – ähnlich wie in einer Therapiestunde – gemeinsam. Wir brechen den Vorgang gemeinsam ab.

PLÖTZLICH SAGT ER: „SCHAUEN SIE MAL, OB DIE STROMKABEL VERTAUSCHT WURDEN.“ ICH VERFOLGE DEN WEG DES KABELS UND SEHE ...DASS ER RECHT HAT. IRGEND EIN HORN-OCHSE HAT SICH EINEN SPASS ERLAUBT. ICH STOSSE EIN HARTES LACHEN AUS, LADE MEIN AUTO AUF 80 PROZENT HOCH UND FAHRE NACH HAUSE. ZU HAUSE WAR ES DANN SEHR SCHÖN.

## WIR WOLLEN NIEMALS AUSEINANDER- GEHEN!

### Ein Leben mit MAX ist ganz einfach



**MAX online bestellen:**  
click & buy  
[www.MyPrimaMedia.de/lifestyle/max](http://www.MyPrimaMedia.de/lifestyle/max)

**Nur 24 € plus Versandkosten.**

## MAX

erscheint *vier Mal* im Jahr.

# NIE WAR STILLE LAUTER.



## Der vollelektrische Ford Mustang Mach-E GT

In 3,7 Sekunden von 0–100 km/h.<sup>1</sup>  
Bis zu 860 Nm maximales Drehmoment.<sup>2</sup>  
500 km Reichweite pro Ladung.<sup>3</sup>

*Ford*

**BEREIT FÜR  
MORGEN**

**Verbrauchswerte nach § 2 Nrn. 5, 6, 6 a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung: n. v.\***

Verbrauchswerte nach WLTP: Stromverbrauch: 20,0 kWh/100 km (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km (kombiniert).

\* n. v. = Daten nicht verfügbar. Der Gesetzgeber arbeitet an einer Novellierung der Pkw-EnVKV und empfiehlt in der Zwischenzeit für Fahrzeuge, die nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) homologiert werden können, die Angabe der realitätsnäheren WLTP-Werte. Diese sind in der nachfolgenden Zeile zu finden.

<sup>1</sup> Ford Testdaten basierend auf der Testmethodik mit 0,3-Meter-Rollout, d. h. von einem rollenden Start aus. <sup>2</sup> Maximales Drehmoment bei Overboost, kurzzeitig verfügbar.

<sup>3</sup> Gemäß Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Es können bis zu 500 km Reichweite (beabsichtigter Zielwert nach WLTP) bei voll aufgeladener Batterie erreicht werden – je nach vorhandener Serien- und Batterie-Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (z. B. Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Streckenprofil, Fahrzeugzustand, Alter und Zustand der Lithium-Ionen-Batterie) variieren.