

Die beeindruckendsten Autos des Jahres

An den Neuwagen, die heuer wirklich Eindruck hinterlassen haben, ist zu erkennen, dass die E-Autos die Mobilität der Zukunft bestimmen werden.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

Es ist meine rein subjektive Bilanz über die Autos, die ich heuer gefahren bin und die mich am meisten beeindruckt haben. Keine Jury aus den besten Rennfahrern, Technikern, Fachjournalisten oder Reifentandlern hat bei dieser Auswahl etwas zu reden gehabt. Es ist dies also das genaue Gegenteil vom objektiven Journalismus, den Sie im GEWINN ge-

wohnt sind, es ist vielmehr eine eitle Nabelschau – doch typisch für mich. Aber genug geschwafelt.

Oder doch nicht. Denn ich möchte mit einem Wagen beginnen, der es ums Haar nicht in dieses „Ranking“ geschafft hätte. Der Mini SE. Ein faszinierender Wagen. Ein Mini, wie man ihn kennt, aber rein elektrisch angetrieben. Das passt so herrlich zusammen, wie man

es sich in seinen kühnsten Träumen nicht ausmalen mag. Und auch wenn ich den Mini um ein Alzerl lieber fahre, muss ich am Ende doch sagen, dass statt seiner der Honda e hier erwähnt werden muss. Einfach weil er das futuristischere Auto ist. Er hat ein eigenständiges Design, einen Wendekreis wie ein Einkaufswagen, ein Armaturenbrett aus der Zukunft – sogar der

Mini SE

Modell: Mini Cooper SE Drei-Türer um 42.550 Euro

Technik: E-Motor, 184 PS, einstufiges Getriebe, Vorderradantrieb

Maße: 3.845x1.727x1.432 mm, Kofferraumvolumen 211–731 Liter

Fahrleistungen: Spitze 150 km/h, 0 auf 100 km/h in 7,3 Sek., Ø-Verbrauch 16,8 – 14,8 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 0 g/km, Reichweite 235–270 km

Design: Ein echter Mini, der von seinem konventionellen Bruder nur durch ein paar Leisten und die

fehlende Tankklappe zu unterscheiden ist.

Praxis: Der Mini kann auf herausragende Weise beides: Extrem sparsam sein – wir fuhren ihn weit unter dem Normverbrauch und weiter, als die Daten sagen – und extrem sportlich und knackig fahren, da muss man halt Abstriche bei der Reichweite machen.

Preis: Der Mini SE kostet 32.950 Euro. Punkt, aus. Es gibt keine 15 Karosserieformen, keine 20 Ausstattungsoptionen. Aber es gibt eine schöne Liste mit Extras und Zubehör, mit der man auch auf über 40.000 Euro kommt.



Honda e

Modell: Honda e Advance um 38.650 Euro

Technik: E-Motor, 154 PS, e-CVT-Getriebe, Hinterradantrieb

Maße: 3.894x1.752x1.512 mm, Kofferraumvolumen 171 Liter

Fahrleistungen: Spitze 145 km/h, 0 auf 100 km/h in 8,3 Sekunden, Ø-Verbrauch 18–20 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 0 g/km, Reichweite 210 km

Design: Da hat sich Honda wirklich was getraut und einen Volltreffer ge-

landet. So schön und emotionsgeladen kann ein E-Auto sein.

Praxis: Der Wendekreis von etwas mehr als acht Meter ist sensationell. Und das Cockpit, das ein ewig langer und riesiger Bildschirm ist, spielt alle Stückl, bis hin zum Fischaquarium, das man sich einspielen lassen kann.

Preis: Der Honda e beginnt bei 34.990 Euro, hat 100 kW Leistung. Um 37.990 gibt es den besser ausgestatteten Advance mit 113-kW-Leistung, entweder mit 16-Zöller für 222 km Reichweite oder den verbrauchsintensiveren 17-Zöller mit 210 km Reichweite.





Land Rover Defender

Modell: Land Rover Defender 110 SE D240 AWD um 94.409 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Diesel, Hubraum 1.998,68, 240 PS, Acht-Gang-Automatikgetriebe, Allradantrieb

Maße: 4.758x1.967x1.996 mm, Kofferraumvolumen 231–2.380 Liter

Fahrleistungen: Spitze 188 km/h, 0 auf 100 km/h in 9,1 Sekunden, Ø-Verbrauch 9,5 l/100 km, CO₂-Emissionen 251 g/km, Euro 6d

Design: Wow, ein imposantes Auto. Groß, stark und trotzdem schick. Und innen schaut es genauso aus – perfekte Mischung für Alltag und schweren Geländeeinsatz.

Praxis: Land Rover denkt wohl an, dass der Defender vorwiegend auf der Straße gefahren wird. Das macht er jetzt hervorragend. Wie ein moderner SUV. Aber im Gelände, da spielt er erst wirklich seine Trümpfe aus.

Preis: 59.426 Euro kostet der günstigste Defender. Da ist nach oben hin noch ausreichend Platz. Mit allem was im Zubehörkatalog und an Sonderausstattungen zu finden ist, sprengt der Defender mit dem 400 PS starken Benziner die 150.000-Euro-Grenze – der kommt dann im Leasing, wenn man 20.000 Euro anzahlt und keine 30.000 Kilometer im Jahr fährt, 48 Monatsraten zu rund 1.900 Euro (Leasingrechner auf der Homepage, gleich am Ende des Konfigurators).



Audi e-tron

Modell: Audi e-tron 55 quattro advanced, 84.880 Euro

Technik: zwei E-Motoren, 300 kW, 408 PS, Ein-Gang-Getriebe, Allradantrieb

Maße: 4.901x1.935x1.629 mm, Kofferraumvolumen 660–1.725 Liter

Fahrleistungen: Spitze 200 km/h, 0 auf 100 km/h in 5,7 Sek., Ø-Ver. 24,6 kWh/100 km, Reichw. bis zu 411 km

Design: Der e-tron ist ein schnittiger und trotzdem imposanter SUV.

Praxis: Trotz ausreichender Leistung und Allradantrieb ist der e-tron nur bedingt für wilde Geländefahrten geeignet. Er ist eben ein normaler SUV, kein hochbeiniger Geländewagen.

Preis: Ab 83.140 Euro geht es los. Aber da ist noch viel Luft nach oben in der Zubehörliste.

Beifahrer hat was zum Schauen. So sieht die Vision der individuellen Mobilität der Zukunft aus: ein kleiner Wagen mit E-Antrieb, viel Platz innen, und einem Gschau, dass man ihn am liebsten am Abend neben das Bett stellen würde.

In genau der anderen Welt spielt der Land Rover Defender. Die Briten haben die Legende vollkommen neu gemacht, und auf den ersten Blick hat man die Befürchtung, es könnte sich um einen SUV und keinen Geländewagen handeln. Die ersten Kilometer bestätigen diese Befürchtung sogar, weil der Defender jetzt so komfortabel zu fahren ist. Aber kaum spürt er Steine oder Schlamm unter sich, dann erwacht etwas, was einen echt überrascht. Der Neue ist nämlich im Gelände so viel besser, dass der einzige Grund, am alten Defender festzuhalten, allein die Nostalgie sein kann. Oder eine Sammlung aller Daktari-Folgen in einer DVD-Box.

Sie merken, ich habe eine gewisse Aversion gegen SUVs, aber eine große Leidenschaft für Geländewagen. Darum gibt es in meiner heurigen Bestenliste auch nur einen SUV. Der Audi e-tron hat mich doch zu sehr beeindruckt, als dass ich ihn außen vor lassen könnte. Er ist das Bindeglied aus dem luxuriösen Riesen-SUV und einem E-Auto. Viel Reichweite, ein mächtiger Antritt und das bekannte Gefühl, in einem riesigen Audi zu sitzen – das haben die Ingolstädter perfekt hingekriegt.

Konzernbruder Volkswagen hat sich mit dem ID.3, fast selbstverständlich, auch hier verewigt. Der ID.3 könnte der neue Volkswagen schlechthin werden. Einfach, unkompliziert, dennoch emotional, wird er uns die nächsten Jahre auf der Straße in etwa so begleiten, wie das bis jetzt der Golf gemacht hat. Der ID.3 hat das Zeug dazu, der E-Mobilität bei uns zum großen Durchbruch zu verhelfen.

Jetzt zu einem Auto, das mein Herz erobert hat, bei dem es aber gar nicht leicht war, mich zu entscheiden, welchen ich denn nehme. Dabei geht es eigentlich nur um ein Auto: Den M8 von BMW. Aber es gibt ihn als Coupé, als viertüriges Gran Coupé und als Cabrio. Jeder hat seine Vorteile. Aber am Ende geht es bei diesem Auto ja so gar nicht um Vernunft, sondern ums ►



Volkswagen ID.3

Modell: Volkswagen ID.3 Pro Performance Business 58 kWh um 43.030 Euro

Technik: E-Motor, 204 PS, Ein-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb

Maße: 4.261x1.809x1.568 mm, Kofferraumvolumen 385–1.267 Liter

Fahrleistungen: Spitze 160 km/h, 0 auf 100 km/h in 7,3 Sekunden, Ø-Verbrauch 15,4–15,9 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 0 g/km, Reichweite 390–426 km

Design: Naja, die Form folgt da schon ein wenig der Funktion. Die kurze Front begeistert nicht jeden, auch wenn sie sehr praktisch ist.

Praxis: Ein Tausendsassa. Man kann zwischen drei Reichweiten wählen und das Auto selbst ist ideal für zwei Personen bis hin zu einer vierköpfigen Familie.

Preis: Ab 36.490 bekommt man den Einstiegs-ID.3 mit dem 58-kWh-Akku, der 77-kWh-Akku beginnt bei 40.360 Euro und mit allem Drum und Dran kommt der dann auf 49.040 Euro.



BMW M8

Modell: BMW M8 Competition Coupé um 218.428 Euro

Technik: V8-TwinPower-Turbo-Benzin-Motor, 4.395 ccm, 625 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

Maße: 4.867x1.907x1.362 mm, Kofferraumvolumen 420 Liter

Fahrleistungen: Spitze 305 km/h, 0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden, Ø-Verbrauch 10,6 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 242 g/km, Euro 6d-temp

Design: Flach wie ein Rochen, mit zarter, schmaler Niere, langer Motorhaube und einem kurzen Coupé-Heck ist der M8 ein äußerst eleganter Sportwagen.

Praxis: Sagen wir so, zum Siedeln ist der M8 so praktisch wie ein Minirad, aber dafür ist er ja auch nicht im Ansatz gebaut.

Preis: Ab 197.000 Euro bekommt man den normalen M8, das Cabrio startet bei 208.450 Euro und ist für eine Aufzahlung von 21.570 Euro als Competition erhältlich.

Herz, den Popometer, die Gier nach Adrenalin und die Sehnsucht nach Luxus. Und da hab' ich mich für das Coupé entschieden, für den 625 PS starken Competition. Für mich verkörpert er die Idee des M8 am stärksten.

Zum nächsten starken Bruch in der Aufzählung, denn jetzt kommt das Gegenteil von einem 625 PS starken Sportboliden – der Ford Tourneo Custom Plug-in-Hybrid. He, das Auto ist so vielseitig verwendbar, an dem kann ich einfach nicht vorbei. Und Ford war so konsequent in der Umsetzung des Plug-in-Hybrid-Antriebs, dass sie damit mein Herz im Sturm eroberten. Angetrieben wird der Transit – nein, er heißt ja jetzt schon länger Tourneo – immer rein elektrisch. Der Drei-Zylinder-Benziner dient viel mehr als Range-Extender denn als Antrieb. Damit ist der Tourneo perfekt für Distanzen von 40 bis 50 Kilometer – und das ist es, was wir in der Regel maximal fahren –, man kommt damit aber auch perfekt in den Urlaub oder wo auch immer hin. Einsatzgebiete für dieses Auto – das jetzt Innen nichts mehr mit einem schnöden Neun-Sitzer-Bus zu tun hat, sondern eher mit einer Lounge – gibt es ja mehr als genug. Wenn es mehr sein soll, aber nicht so unendlich viel, wäre der Plug-in-Hybrid der E-Klasse von Mercedes-Benz meine erste Wahl. Er schafft rund 50 Kilometer rein elektrisch angetrieben und es ist ein Genuss ihn zu fahren.

Obwohl, bei der Kombination aus Genuss und Fahren muss ich schon abbrechen. Weil wenn das Wetter nicht grad so ist, wie es dieser Tage eben ist, wenn es so ist, wie es damals im Sommer war, als ich den F-Type von Jaguar hatte, sonnig und warm, dann sitz ich in dem offenen Engländer. Und da darf es dann auch der V8-Kompressor mit 450 PS sein. So viel fährt man mit so einem Auto ja nicht, dass man ein schlechtes Gewissen haben müsste – aber wenn, dann genießt man es umso mehr.

Rein elektrisch angetriebene Cabrios gibt es übrigens auch schon. Das SmartEQ fortwo Cabrio etwa. Und wenn ich heuer damit gefahren wäre, gut möglich, dass es auch auf dieser Liste stehen würde. Aber den heben wir uns für 2021 auf. Möge es ein besseres werden, als es 2020 war.



Ford Tourneo Custom

Modell: Ford Tourneo Custom 320 L1 Plug-in Hybrid um 67.836 Euro

Technik: E-Motor mit 1.0 Ecoboost Range-Extender, 154 PS, Automatikgetriebe, Vorderradantrieb

Maße: 4.973x1.986x2.080 mm, Kofferraumvolumen 2,1 m³ (mit umgeklappten Sitzen)

Fahrleistungen: Spitze 120 km/h, 0 auf 100 km/h: keine Angabe, Ø-Verbrauch 3,6 l, 17,4 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 81 g/km, Euro 6d-ISD-FCM

Design: Ein Bus ist ein Bus. Da kann man nix machen, außer LED-Scheinwerfer drauf. Die hat er.

Soweit zur Außenansicht. Innen schaut die Sache schon ganz anders aus. Da tut sich eine Business-Class, nein, eine First-Class mit viel, viel Platz auf.

Praxis: Als Plug-in-Hybrid kann der Tourneo Kurz- und Langstrecken. Sensationell sparsam ist er aber selbstverständlich nur, wenn er regelmäßig aufgeladen wird. Dann geht sein Spritverbrauch auf Kurzstrecken auf Null.

Preis: 64.830 Euro kostet der Plug-in-Hybrid Tourneo Custom. Da man dann schon die gehobene Ausstattung Titanium mit 8/9 Sitzen und 16-Zoll-Leichtmetallrädern.



Jaguar F-Type

Modell: Jaguar F-Type P450 RWD um 120.430 Euro

Technik: V8-Kompressor-Benziner, 5.000 ccm, 450 PS, Acht-Gang-Automatik, Hinterradantrieb;

Maße: 4.470x1.923x1.307 mm, Kofferraumvolumen 132 Liter

Fahrleistungen: Spitze 285 km/h, 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden, Ø-Verbrauch 10,6 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 242 g/km, Euro 6

Design: Der F-Type wurde mit dem Facelift noch einmal schöner. Jetzt

sieht man ihm seine Sportlichkeit noch besser an. Herrlich.

Praxis: Ein Zweisitzer mit überschaubarem Kofferraum ist ein Segen für alle, die nicht gerne nach Ausreden suchen, um nicht die halbe Familie mitnehmen zu müssen.

Preis: Ab 82.945 Euro (im Leasing bei einer Anzahlung von 24.883 Euro um 648,27 Euro im Monat) bekommt man den F-Type als Cabrio, die Spitzenmotorisierung mit dem 575 PS starken Fünf-Liter-V8 gibt es ab 161.268 Euro.



Mercedes-Benz E-Klasse Plug-in-Hybrid

Modell: Mercedes-Benz E 300 de T-Modell um 83.754 Euro

Technik: Turbo-Diesel-Motor, E-Motor, 306 PS, Neun-Gang-Automatik, Hinterradantrieb

Maße: 5.040x1.850x1.480 mm, Kofferraumvolumen 480 – 1.660 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, 0 auf 100 km/h in 6,0 Sekunden, Ø-Verbrauch 1,5–1,6 Liter, 18,7–19,7 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 38–43 g/km, Euro 6d-temp

Design: Die E-Klasse ist auch als Kombi ein richtig elegantes Auto. Nicht nur außen, auch innen.

Praxis: Der Diesel-Plug-in-Hybrid hat eine rein elektrische Reichweite von bis zu 52 Kilometern. Kleiner Nachteil dieses Autos, man hat eine kleine Stufe im Kofferraumboden, unter der sich der Akku verbirgt.

Preis: Das E-Klasse T-Modell beginnt bei 52.950 Euro, den Benzin-Plug-in-Hybrid gibt es ab 64.280, den Diesel-Plug-in-Hybrid ab 66.200 Euro.

