



Der neue **OPEL AMPERA**

# KLASSENERSTER.

**Elektrisch voraus.**

Der neue Opel Ampera ist Fakt. Nicht Fiktion. Denn während viele andere noch am Elektroauto forschen, können Sie den Opel Ampera heute schon fahren. Mit einer Gesamtreichweite von über 500 km<sup>1</sup> ist er uneingeschränkt im Alltag nutzbar. Sie sind stets mobil, können jederzeit jedes Ziel erreichen und: Sie sind Ihrer Zeit elektrisch voraus.

[www.opel.de](http://www.opel.de)

Kraftstoffverbrauch (gewichtet, kombiniert) 1,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission (gewichtet, kombiniert) 27 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007).

<sup>1</sup>Gesamtreichweite aus Batterie- und Generatorbetrieb.



**Wir leben Autos.**



Abb. zeigt Sonderausstattung.

Der neue **OPEL ZAFIRA TOURER**

# MIT KAMERA FÜR FILMREIFES EINPARKEN.

Der erste Van mit Flex-Appeal.

Flexibler parken: die Rückfahrkamera.

Der neue Zafira Tourer überzeugt auf ganzer Linie: Vom innovativen Sicherheitslichtsystem AFL+ bis hin zur praktischen Rückfahrkamera ist er einzigartig in seiner Klasse. Und durch die Kombination aus aufregendem Design, hochwertiger Verarbeitung und intelligentem Raumkonzept macht er jede Fahrt zum Vergnügen. Überzeugen Sie sich selbst – bei einer Probefahrt bei Ihrem Opel Partner.





Dieter Pfütznauer, Außendienst

Und was kann Ihr Auto?

# STÄRKT IHNEN DEN RÜCKEN.

Der **ERGONOMIE-SITZ** von OPEL.



Die Ergonomie-Sitze sind ausgezeichnet mit dem Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e. V.) und optional erhältlich für den Opel Astra, Insignia, Meriva, Mokko und Zafira Tourer.

[www.und-was-kann-ihr-auto.de](http://www.und-was-kann-ihr-auto.de)

Kraftstoffverbrauch der genannten Modelle kombiniert 11,3–3,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 265–99 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Effizienzklassen G–A+



Wir leben Autos.



Der OPEL AMPERA

# ELEKTREVLUTION.

Zukunft heute fahren. Stimmen Sie für einen Pionier<sup>1</sup> der E-Mobilität bei der Green Mobility Trophy auf [www.autozeitung.de/gmt](http://www.autozeitung.de/gmt)

[www.opel.de](http://www.opel.de)

<sup>1</sup>Der Opel Ampera ist das erste Fahrzeug mit permanent elektrischem Antrieb und benzinbetriebenen Bordgenerator zur Reichweiten-Verlängerung, das Sie ohne Kompromisse uneingeschränkt im Alltag nutzen können.

Kraftstoffverbrauch (gewichtet, kombiniert) 1,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission (gewichtet, kombiniert) 27 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Effizienzklasse A+



Wir leben Autos.



## DER NEUE ADAM ROCKS

# ALLES AUSSER NIEDLICH.

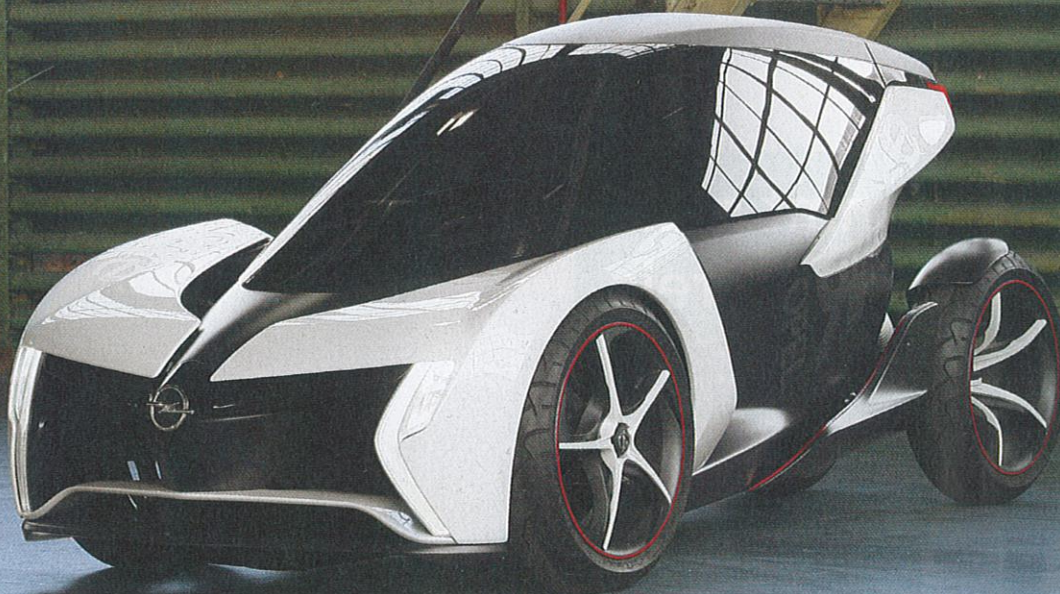
Höher, stärker, wilder. Das Stadtauto mit SUV-Charakter.

[opel.de](http://opel.de)

Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,3–4,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 125–105 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2010). Effizienzklasse D–B



Wir leben Autos.



**TECHNISCHE DATEN  
OPEL RAK e**

**Motor** Elektromotor **Dauerleistung** 10,5 kW / 14 PS bei 6000 /min  
**Spitzenleistung** 36,5 kW / 49 PS bei 6000 /min **Max. Drehmoment** 58 Nm (16,6 Nm dauerhaft) **Batterie** Lithium-Ionen **Batteriekapazität** 5 kWh **Getriebe** Konstantübersetzung mit Vorwärts- und Rückwärtsgang **Antrieb** Hinterrad **Fahrwerk** v.: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer; h.: Starrachse an federnd gelagerter Schwinge **Bremsen** v.: gelochte Scheiben; h.: eine Scheibe an Antriebswelle **Bereifung** Dunlop Sportmax D207, rundum: 180/55 R 18 **Felgen** rundum: 5,5 x 18 L/B/H 2930/1175/1190 mm **Radstand** k. A. **Leergewicht** 380 kg **Fahrleistungen**<sup>1</sup> 0-100 km/h in weniger als 13,0 s **Höchstgeschwindigkeit**<sup>1</sup> 120 km/h **Verbrauch**<sup>1</sup> 4,9 kWh/100 km (entspricht 0,58 l/s) **Reichweite**<sup>1</sup> 100 km **Grundpreis** noch keine Angaben

<sup>1</sup>Werkangaben

# VISION MIT BLITZ

Auf der IAA zeigte Opel den innovativen **Elektro-Zweisitzer RAK e**. Erste Probefahrt mit dem Leichtgewicht

**M**an muss sich schon mögen, wenn man zu zweit drin sitzt“, lacht Opels verantwortlicher Designer Richard Shaw am Steuer des RAK e. Tatsächlich rückt man sehr nah zusammen in dem kleinen Elektroauto – der Sozius mit den Beinen um den Vordermann geschlungen. Diese überraschend bequeme Sitzposition ist nicht zufällig. Schließlich halbiert sich so die Frontfläche des Autos – und damit der Luftwiderstand. „Und meistens fährt man sowieso allein“, ergänzt Shaw.

**BEDIENUNG PER TELEFON**

Mit dem RAK e wollen die Rüsselsheimer demonstrieren, wie wenig Auto man für individuelle Mobilität benötigt. Bis ins letzte Detail wurde der Prototyp so auf Ökonomie getrimmt und ist laut Opel ein echtes Ein-Euro-Auto. Das heißt: Er braucht im Schnitt 4,9 kWh für 100 gefahrene Kilometer, also Strom für einen Euro.

Verantwortlich dafür sind neben dem effizienten Elektroantrieb (E-Motor vor der Hinterachse, 5-kWh-Akku unter dem Fahrer) auch das geringe Gewicht von 380 kg und eben die kleine Stirnfläche. Denn mit seiner Breite von gerade 1,20 Metern liefert er dem Wind deutlich weniger Angriffsfläche als ein Smart. Dafür ist er genauso schnell. In nicht einmal 13 Sekunden soll es auf Tempo 100 gehen, bei 120 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Der Antrieb des Showcars verfügt zwar noch nicht über die volle Leistung, doch die kurze Probefahrt macht Lust auf mehr. Durch die mittige Sitzposition, die Rundum-Verglasung (nur der Blick nach hinten ist eingeschränkt) sowie die ausgestellten Radhäuser kommt echtes Formel-Gefühl auf. Und die per Smartphone zu öffnende Kuppel zeigt auch, wen Opel als potenzielle Klientel im Auge hat. Denkbar ist sogar eine Version, die schon ab 16 zu fahren ist. **Markus Schönfeld**



Um die Frontfläche zu verkleinern, sitzt man im Opel RAK e dicht hintereinander



Aus dem Motorradbau bekannt: An der Felge befestigte Brems-scheiben ...

... und an einer Schwinge aufgehängte Hinterachse mit nur 60 Zentimeter Spur

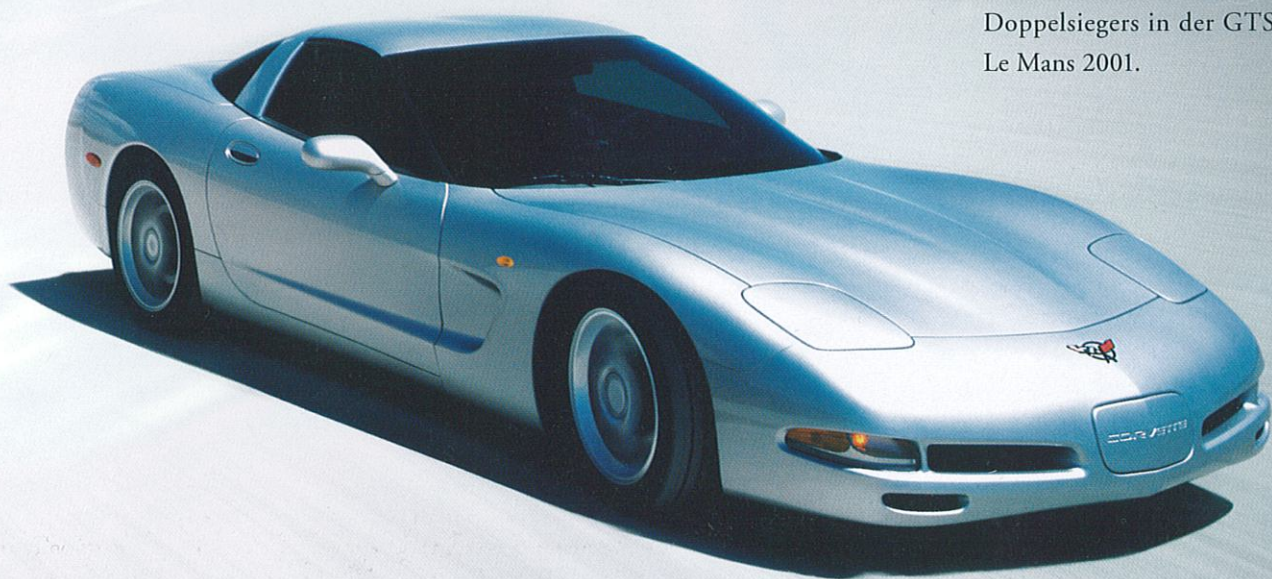
Fotos: Jochen Faber



Futuristisches und ökonomisches Design aus der Feder von Richard Shaw

# In nur 4,7 Sekunden haben wir Sie überzeugt.

Die amerikanische Sportwagen-Legende Corvette. Niemand bietet zu so einem attraktiven Preis so viel Fahrspaß, unwiderstehliches Design und atemberaubende Leistung. 0-100 km/h: 4,7 Sekunden (man. Schaltgetriebe). Testen Sie die kraftvolle V8-Straßenversion des Doppelsiegers in der GTS-Klasse, Le Mans 2001.



Informieren Sie sich über unser **Corvette Performance Training**.

Informationen im Internet oder unter 08 00/4 63 00 00.



**CORVETTE**  
by Chevrolet®

[www.chevrolet-europe.com](http://www.chevrolet-europe.com)



# sport auto



**TEST FAHRSPASS MIT ALLRADANTRIEB**

**M235i fordert Audi und Mercedes**

**EXKLUSIV Neue Z06 im Tracktest**



**659 PS in der Corvette**

**Porsche Panamera GTS gegen Audi S7**



**V8-Duell: Sauger schlägt Turbo**

**Alfa 4C gegen Giulietta QV**



**Ein Motor, zwei Konzepte**

Die neue

# Corvette Z06

im Track-Test



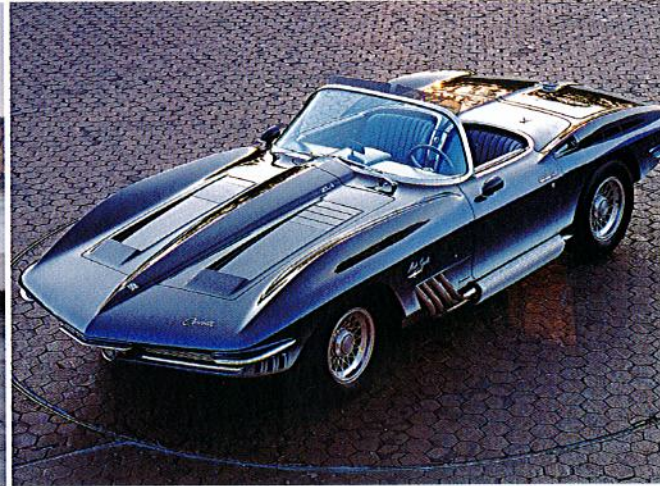


Björn Marek



# Dream Cars

Die spektakulärsten Fahrzeugstudien von  
Buick · Cadillac · Chevrolet · GMC · Hummer · Oldsmobile · Pontiac



## 1954 BUICK WILDCAT II



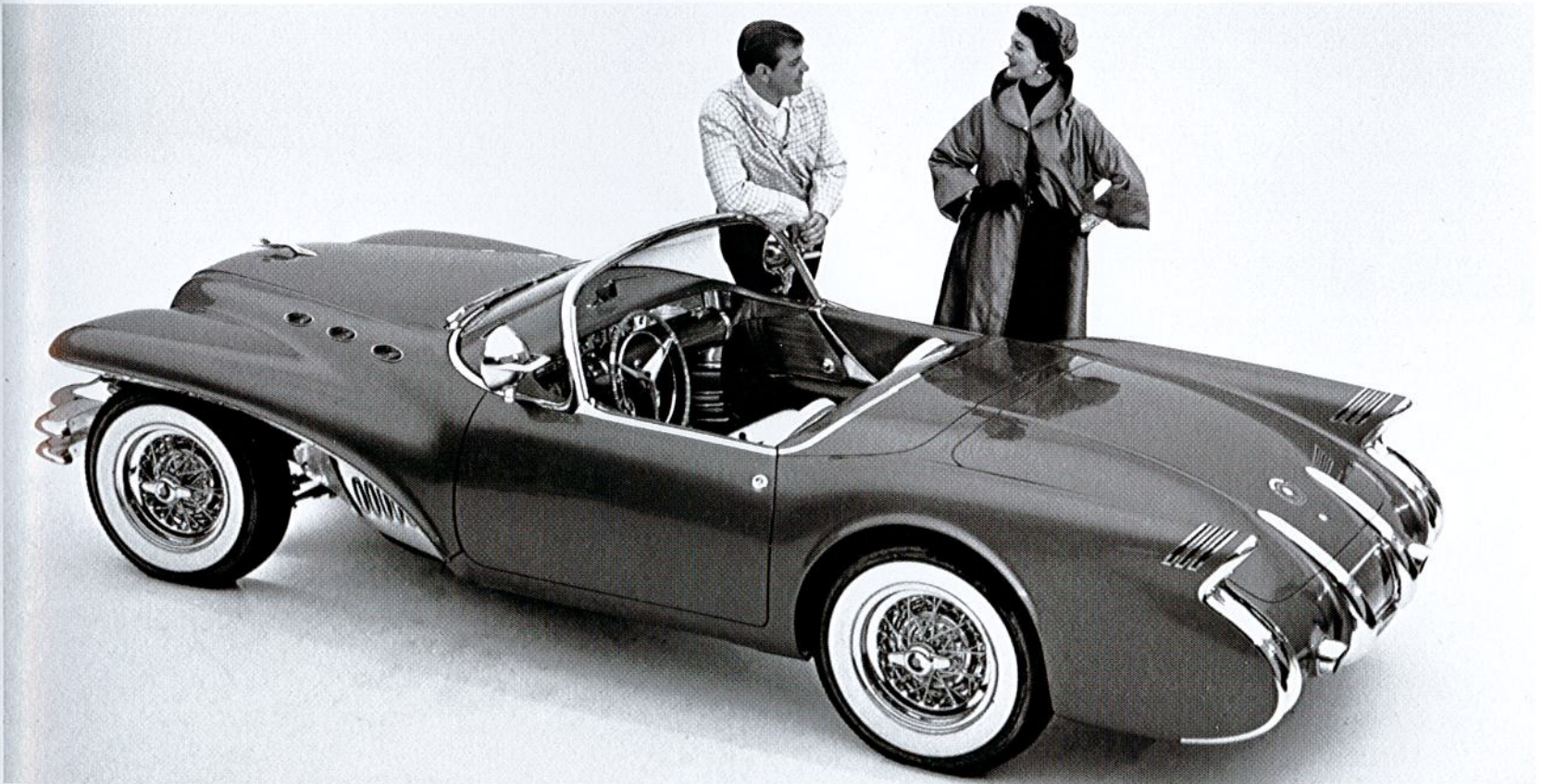
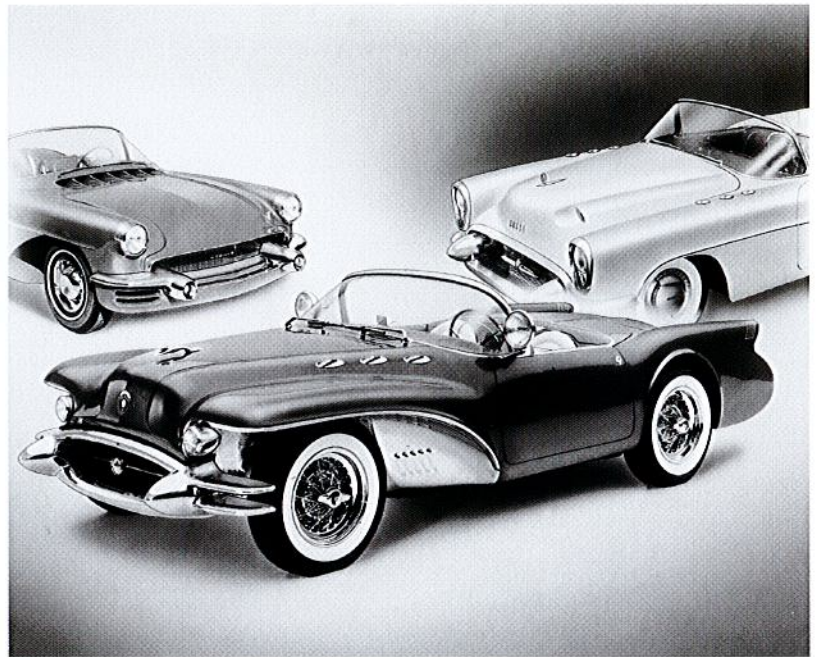
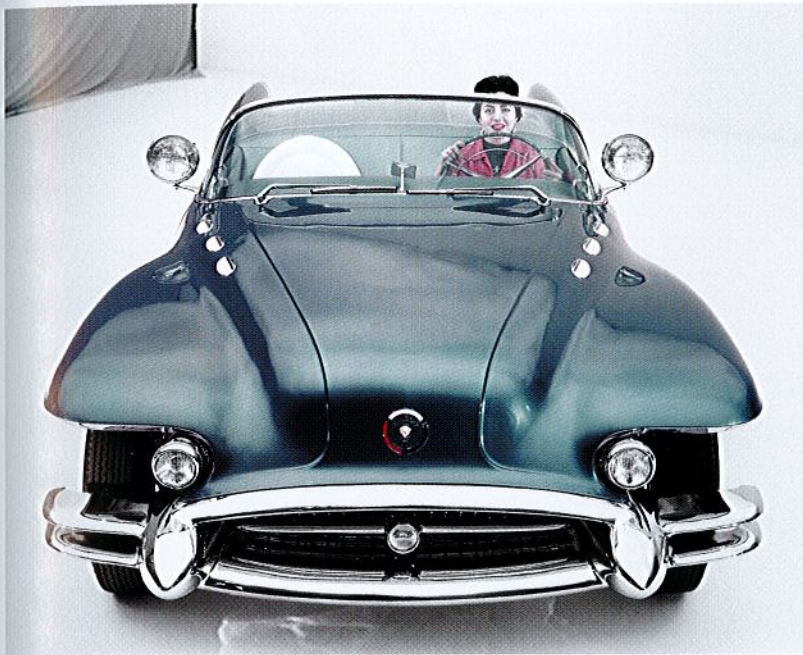
Das Wildcat-Dream Car Nummer II war ebenso wie sein Vorgänger ein sportlich designtes Cabriolet.

### Dream Car mit edlem Interieur

In einem Newsletter an die großen Nachrichtenredaktionen vom 17. Januar 1954 beschrieb General Motors seinen neuesten Streich (auszugsweise) mit folgenden Worten: „Der neue Wildcat ist der einzige Sportwagen mit echtem amerikanischen Design. Komplett aus Fiberglas gefertigt und auf einem kurzen Radstand von 2,54 Metern basierend, begeistert das Konzept durch seine extravagant geformten vorderen Kotflügel, die

unter anderem den Blick freigeben auf die vordere Radaufhängung. Die Scheinwerfer sind freischwebend montiert.“

Lackiert wurde der Wildcat II in einem kräftigen Blau, kombiniert mit einem in weißes Leder gehüllten Interieur. Seine Kraft entnimmt das Dream Car einem serienmäßigen Buick-V8 mit Vierfach-Vergaser und 220 PS. Erstmals präsentiert wurde der Wildcat II auf der GM Motorama in New York City. ■



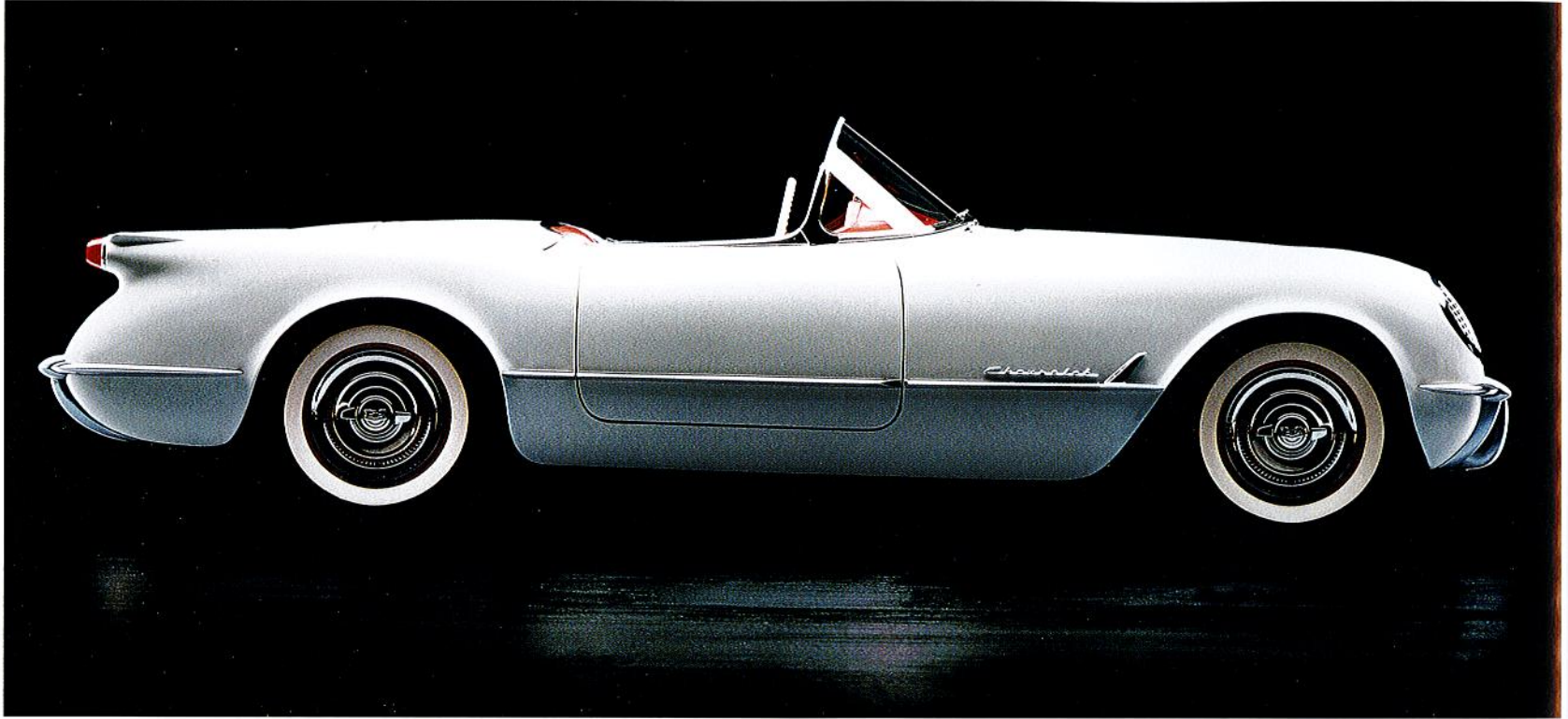
## 2002 CADILLAC CIEN

Der rassige Cadillac Cien (spanisch für „Hundert“) entstand getreu seines Namens aus Anlass des 100. Geburtstages der Marke Cadillac. Die Inspiration zum rasierrmesserscharfen Design mit seinen Kanten und geometrischen Linien fand man nach eigener Auskunft im berühmten Tarnkappen-Flugzeug „Stealth“. Unsichtbarkeit für das Radar hätte man sich bei einer abgeleiteten Serienvariante auch wünschen müssen, verrichtet unter dem Karbonkörper doch ein 7,5 Liter großer Zwölfzylinder in Mittelmotorbauweise mit 750 Pferdestärken (aber auch kraftstoffsparender Zylinderabschaltung) seinen Dienst.

Betreten wird der Cien über nach oben öffnende Flügeltüren, die „Rücksicht“ gewährleisteten Videokameras anstelle gewohnter Spiegel. Nachtsichtsystem, Einparkhilfe und Navigation sind ebenso mit an Bord wie Internetzugang und ein kraftvolles Audiosystem. Die rot abgesetzten Rückleuchten sollen Erinnerungen an die klassischen Caddy-Heckflossen vergangener Zeiten aufkommen lassen. ■







## 1953 CHEVROLET CORVETTE ROADSTER

Erstmals im September 1951 beim Besuch des „Watkins Glen Sports Car Race“ im Bundesstaat New York beschäftigt sich Chef-Designer Harley Earl damit, den dort vertretenen kleinen europäischen Straßen-Sportwagen (oftmals ein Mitbringsel der im Zweiten Weltkrieg in Europa stationierten Soldaten) ein amerikanisches Pendant entgegenzusetzen. Nachdem Earl auf einer Messe einen Geländewagen mit Fiberglas-Karosserie entdeckt, beginnt er, sich auch für eine mögliche Verwendung des Werkstoffes bei der Realisierung „seines“ Sportwagens zu interessieren.

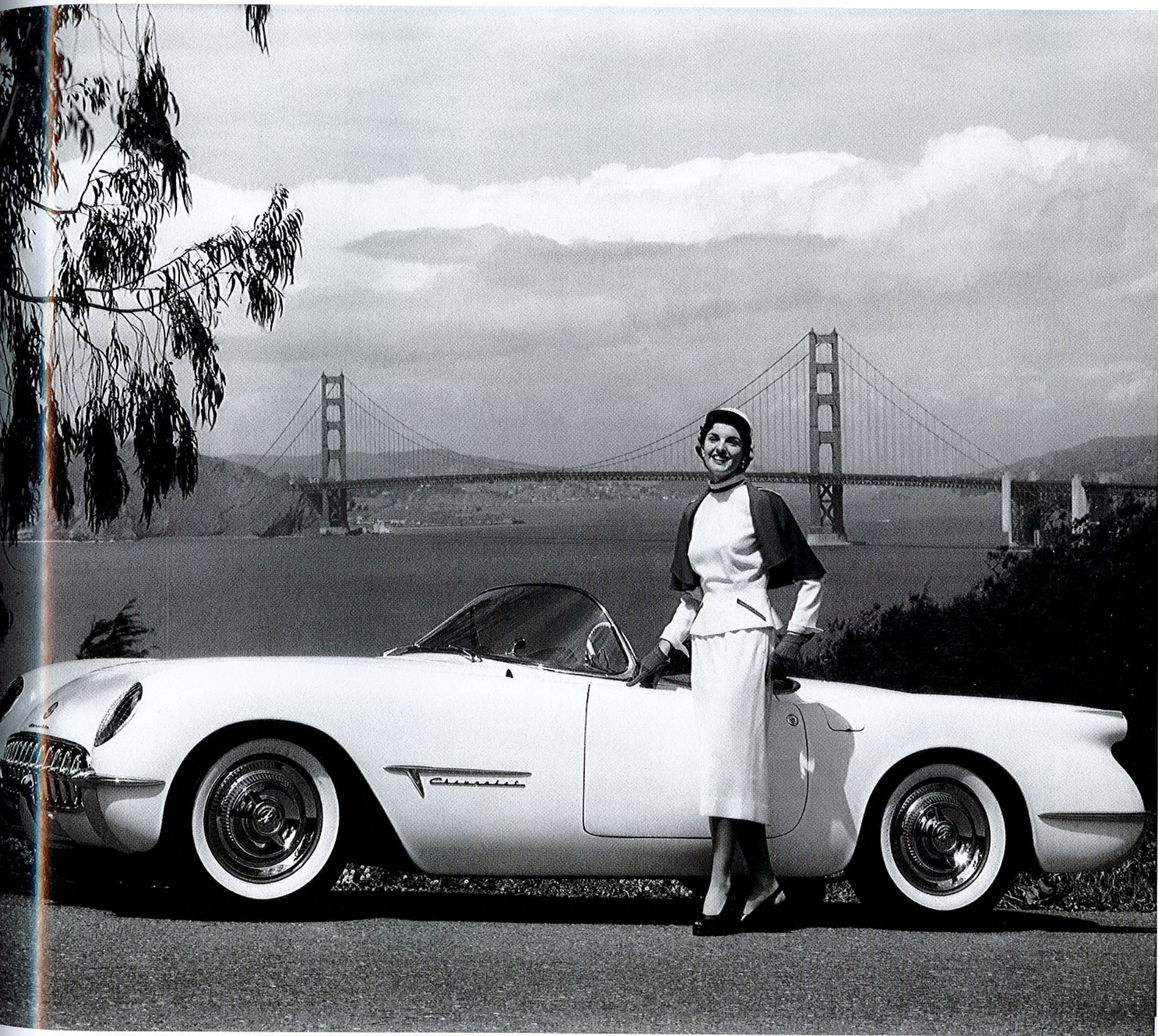
Nach einem Tonmodell in verkleinertem Maßstab wird Anfang 1952 das zweiseitige Projekt in Lebensgröße umgesetzt. Der neue Chef-Ingenieur von Chevrolet, Edward Cole, ist begeistert vom Entwurf und signalisiert seine vollste Unterstützung.

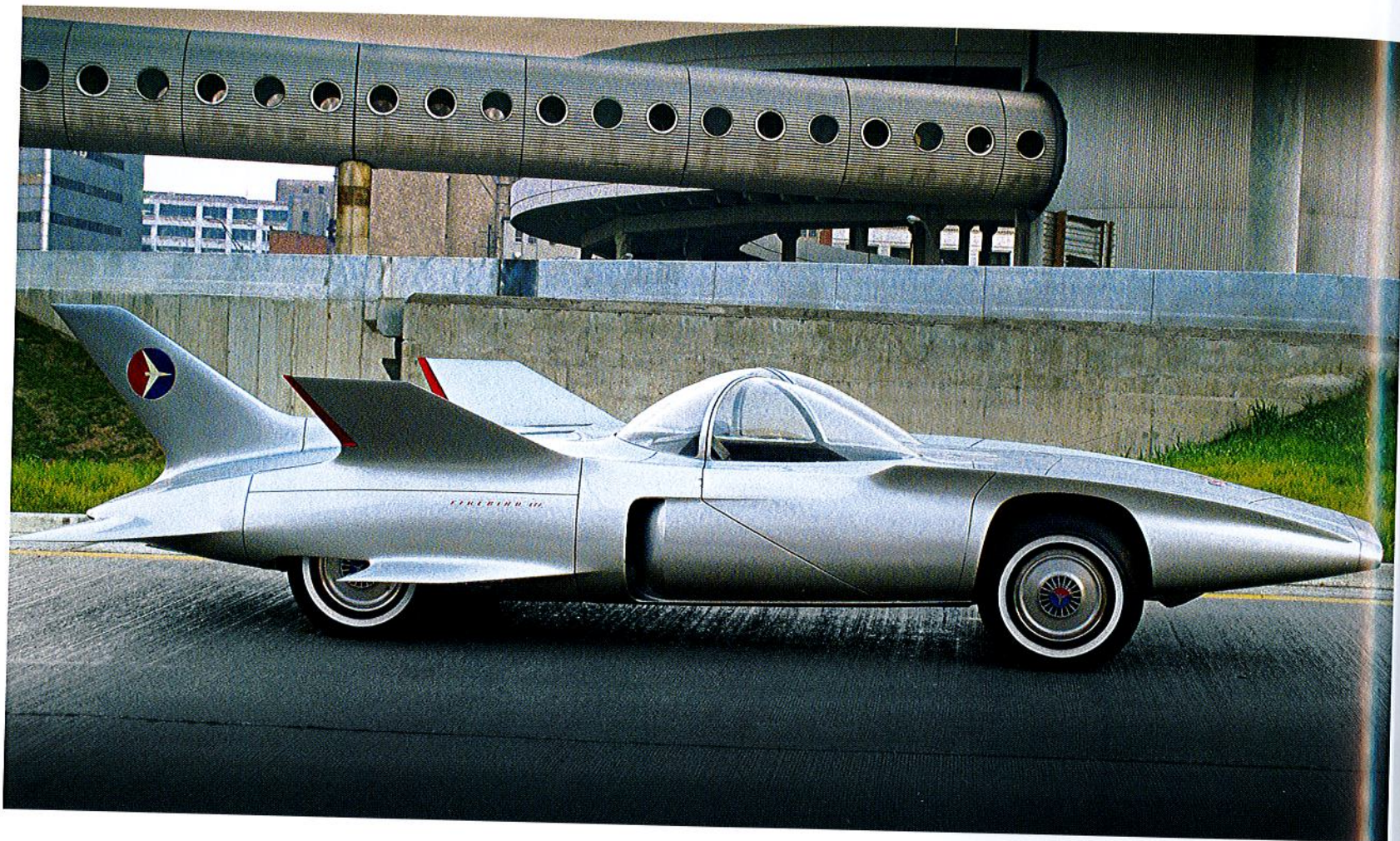
Flugs steht der Plan: Für die Motorama des Jahres 1953 werden unter der hausinternen Bezeichnung „Opel Sports Car“ zwei Fiberglas-Roadster entwickelt; einer zu Präsentationszwecken, der andere für Entwicklungstests.

Nach rund 1.500 Namensvorschlägen für die Studie fiel die Wahl auf Corvette (ein kleines und wendiges Kriegsschiff aus dem Zweiten Weltkrieg), wahrscheinlich vorgeschlagen von Myron Scott, einem Angestellten von Chevrolts Werbeagentur Campbell-Ewald.

Nach rund 60.000 US-Dollar Projekteinsatz erblickt eine weiße Corvette mit rotem Interieur, 3,8 Liter großem Reihen-Sechszylinder und Zweistufen-Automatik am 16. Januar 1953 im Rahmen der Motorama im New Yorker Hotel Waldorf Astoria das Licht der Öffentlichkeit. Letztere feiert den kompakten Chevy frenetisch, sodass bald darauf eine Serienproduktion beschlossene Sache ist. Noch im gleichen Jahr entstehen insgesamt 300 Einheiten der Corvette, die erste rollt am 30. Juni 1953 aus dem Werk in Flint, Michigan. ■







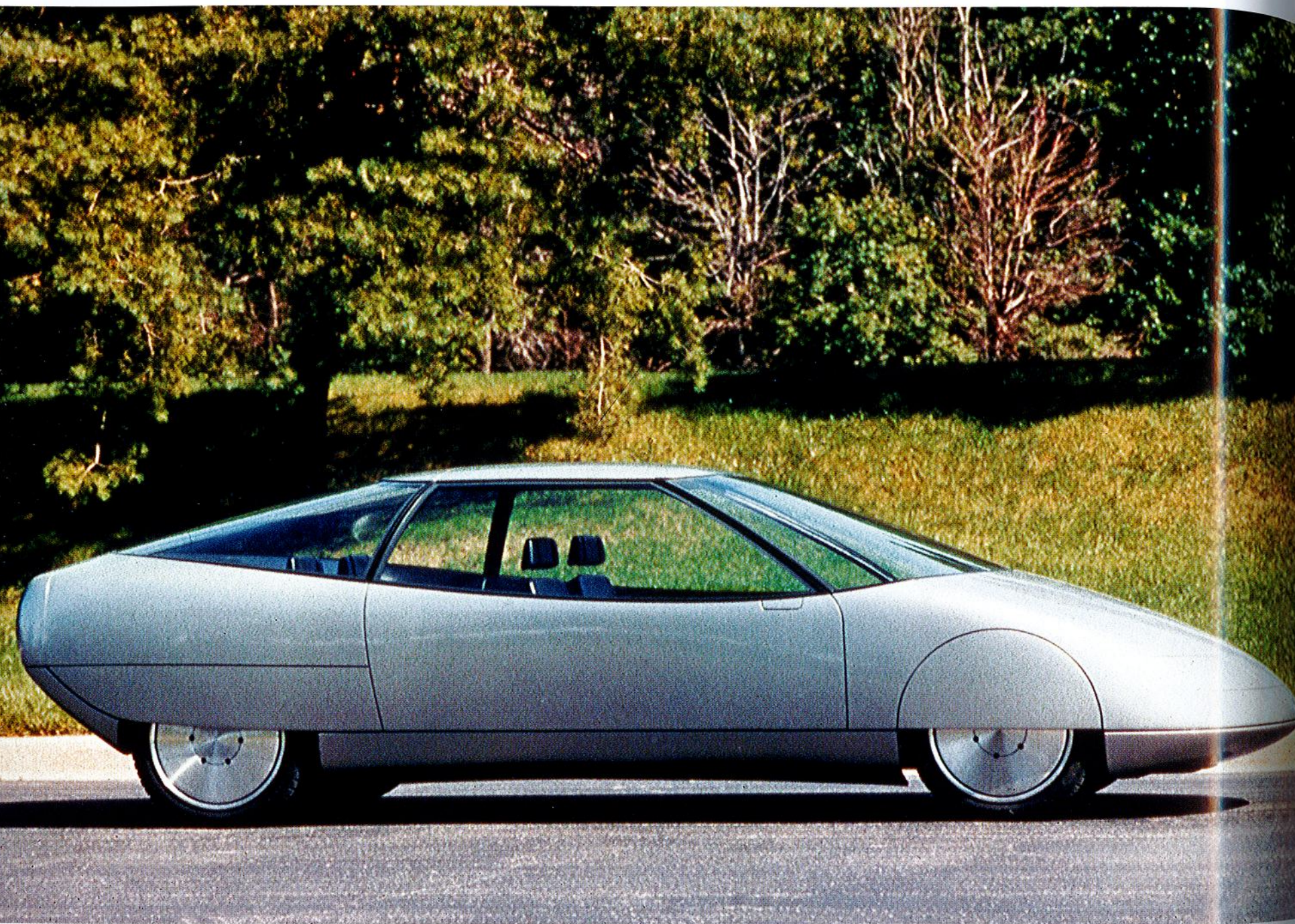
## 1958 GM FIREBIRD III

Mit seinem zweifach gewölbten Kabinendach und den sieben großen Leitwerken an der Karosserie war der Firebird III der absolute Blickfang der General Motors Motorama. Wie schon seine Vorgänger war das „Flugzeug für die Straße“ von einer Gasturbine angetrieben und bot als dritte Firebird-Evolutionsstufe diesmal insgesamt zwei Passagieren Platz.

Zu den wohl eindrucksvollsten Innovationen der Studie gehörte seine „Unicontrol“-Steuerung über einen Einhand-Joystick, mit dem gelenkt, beschleunigt, geschaltet und verzögert werden konnte. Lenkrad, Gas- und Bremspedal gehörten im Firebird III somit der Vergangenheit an. Ebenfalls bemerkenswert war der von der Forschungsabteilung entworfene „Ultra-Sonic“-Schlüssel, der die Türen öffnen ließ, sobald sich der Schlüsselträger dem Fahrzeug näherte. Man erinnere sich: Wir sprechen vom Jahr 1958! Im Falle einer Notbremsung sollten die Türen ausklappende Karosserie-„Bleche“ (der Wagen war wie gewohnt aus Fiberglas gefertigt) die Verzögerung zusätzlich unterstützen. Eine im Heck montierte Kamera übertrug das Bild auf rund um den Fahrer angeordnete Bildschirme. ■





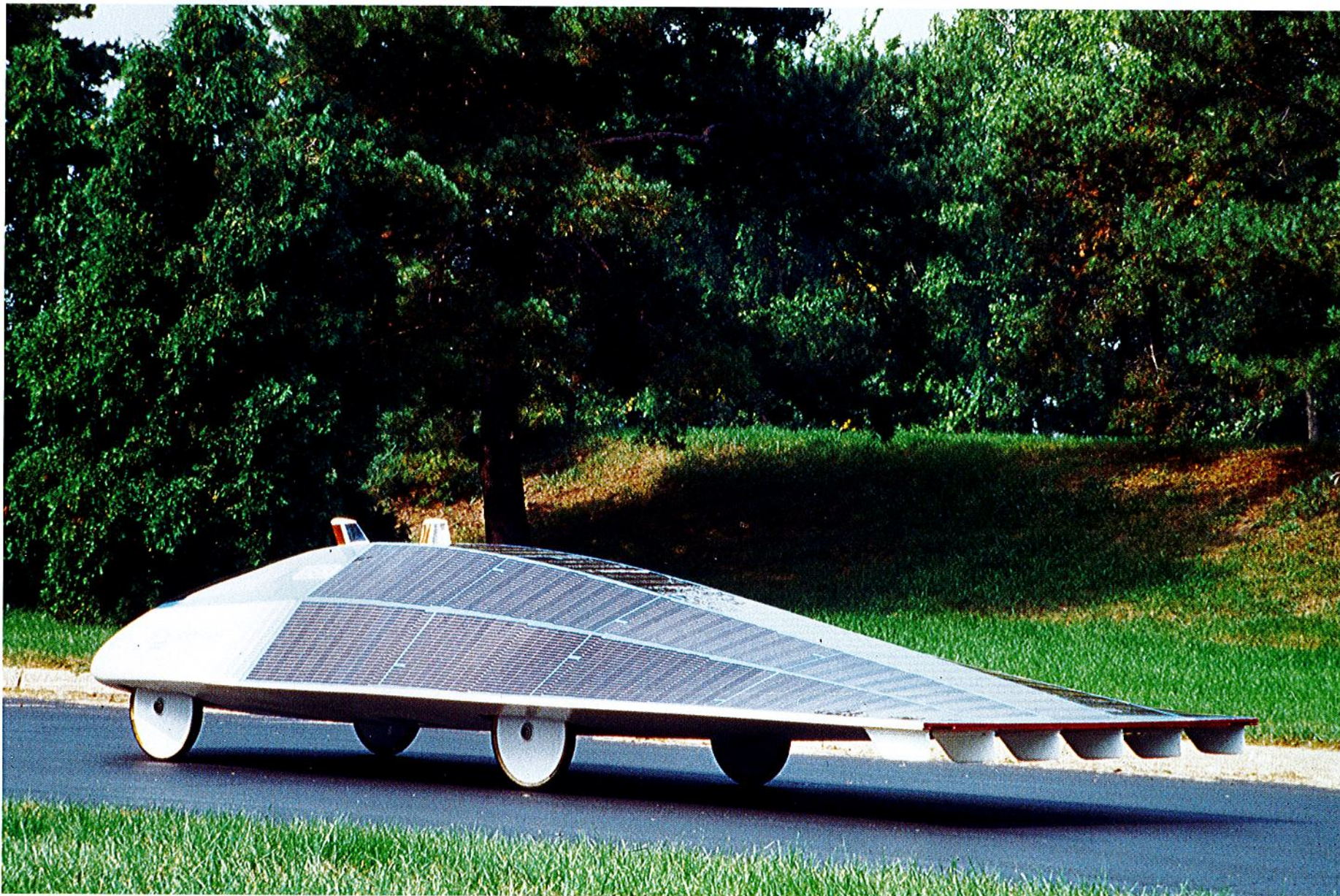


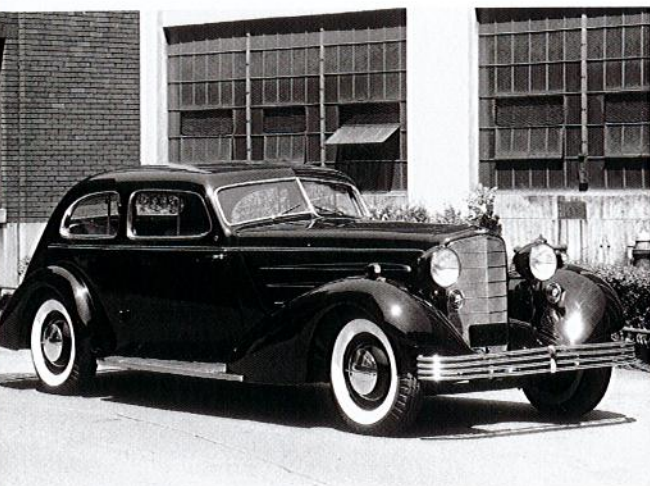
## 1982 GM AERO 2000

Der Aero 2000 gehörte zu den aerodynamischsten Entwicklungen, die General Motors bis zu diesem Zeitpunkt verfolgt hatte. Bei dem erstmals auf der „World of Design“-Ausstellung im Epcot Center in Florida gezeigten Concept Car handelte es sich um einen Viersitzer mit Schiebetüren, Radabdeckungen an vorderen und hinteren Kotflügeln und weiteren Details, um dem „Benzindieb“ Wind bzw. den durch ihn entstehenden Turbulenzen möglichst viel Gegenwehr zu bieten. ■

## 1987 GM SUNRAYCER

An der über 3.100 Kilometer langen World Solar Challenge auf dem australischen Kontinent nahm eine Vielzahl eigentümlich designter Fahrzeuge mit Solarantrieb teil. Den Sieg heimfahren konnte General Motors mit seinem Sunrayer, entwickelt von GM und Hughes Aircraft and AeroVironment, Inc. – mit 2 1/2 Tagen (!) Vorsprung vor dem Rest des Teilnehmerfeldes. ■





# Dream Cars

Die spektakulärsten Fahrzeugstudien von  
Buick · Cadillac · Chevrolet · GMC · Hummer · Oldsmobile · Pontiac

In mehr als 100 Jahren Firmengeschichte hat der General-Motors-Konzern einige der beeindruckendsten und innovativsten Fahrzeugstudien der Welt hervorgebracht. Dieser prächtige Bildband gibt einen umfassenden Einblick in die Welt der schönsten „Dream Cars“, wie man die Realität gewordenen Traumwagen für Messen und Auto-Shows treffend nannte. Mit brillanten zeitgenössischen Fotos und aufschlussreichen Texten präsentiert das Buch über 130 Fahrzeuge der Traditionsmarken Buick, Cadillac, Chevrolet, GMC, Hummer, Oldsmobile und Pontiac. Begeben Sie sich auf eine faszinierende Reise in die Vergangenheit und in die Zukunft des Automobildesigns!



10/20/09916.23  
ISBN 978-3-86146-468-6



Genehmigte Sonderausgabe der Planet Medien AG, Zug  
Bildquellen: Alle Fotos mit freundlicher Genehmigung und unter dem Copyright von:  
General Motors Corp. Used with permission from GM Media Archives and GM Design.  
Autor: Björn Marek • Gesamtproducing & Bildredaktion: Hans-Joachim Schneider  
Alle Rechte vorbehalten



*Cadillac.*

**YOU WANT IT. IT WANTS YOU.**  
**YOU TWO SHOULD GO GET A ROAD.**



DAS NEUE

**2015** **ATS**  
COUPE

276 PS 2.0L Turbo Motor mit 400 Nm

Magnetic Ride Control für mehr Fahrdynamik

Cadillac CUE - Multi Touch Entertainment System

Jetzt registrieren für eine exklusive Testfahrt auf

[cadillac.de/experience](http://cadillac.de/experience)

# Der falsche Fehler

---

Als Uschas und ich die phänomenalen USA im Jahre 1983 besuchten, mieteten wir einen blauen Chevrolet bei einem Verleiher an der Hawthorne Road von Los Angeles, wo wir in der Nähe auch zwei Zimmer für Kurti und uns selbst gefunden hatten. Es war ein schmuckes kleines Motel namens „*Jumpin Jack*“ mit Swimming-Pool. Der Name des Motels erinnerte uns an die Rolling Stones und deren Tornado-gleichen song „*Jumpin Jack Flash*“, den Mick Jagger perfekt intonierte, so wie ihn Keith Richards mit unglaublich guten Riffs im Gitarren-Griff hatte, Brian Jones mit Stimme und Gitarre begleitete, während Charlie Watts an den unter Insidern Schießbude genannten *drums* lautstark und gekonnt herumwirbelte.

Eines Tages hatte unser US-Bärenführer Kurti aus der österreichischen Steiermark die glorreiche Idee den Yosemite National Park zu besuchen, was wir umgehend bestätigten: Aufbruch am frühen nächsten Morgen. Doch am Abend zuvor machte ich einen blöden Fehler mit unserem Auto. Auf unseren heimischen europäischen Straßen darf man nicht überall eine 180-Grad Fahrzeugrichtungs-Änderung machen, sondern nur dort, wo es erlaubt ist und falls JA, bitte mit Vorsicht ohne den rückwärtigen oder entgegenkommenden Verkehr zu behindern oder gar zu gefährden. In den USA, speziell auf der von uns befahrenen Hawthorne Road oder Avenue gab es für diesen 180-Grad Fahrzeugrichtungs-Wechsel in die Gegenrichtung sogar eine speziell hierfür vorgesehene eigene Fahrspur: flankiert von einer perfekt abgerundeten Bordsteinkante, die den linken Fahstreifen bis auf die entgegengesetzte Fahrbahn weiterführte, der man als Fahrzeuglenker nur langsam zu folgen hatte und schon war man im entgegengesetzten Verkehr wieder erfolgreich eingefädelt...

Mit anderen Worten, wer die Hawthorne Road oder Avenue auf der ganz linken Fahrspur befuhr, musste irgendwann dieser halbkreisförmigen Fahrbahn folgen und landete in der Gegenrichtung, sofern er das auch wollte. Ich kannte diese Art der Verkehrsführung nicht und hatte auch keine Ahnung, dass es sie auf Mutter Erde exakt in dieser Form gibt. Folglich waren Uscha und ich recht überrascht, als wir mit unserem Mietauto einen heftigen Aufprall auf diese uns unbekannte Bordsteinkante verspürten, anscheinend kurz danach über eine Rasenfläche fuhren und dahinter wieder auf der linken Fahrspur der bisher befahrenen Straße landeten und weiterfahren konnten. Ich hatte das Verkehrszeichen mit dem schwarzen 180-Grad-Pfeil und die Bordsteinkante der neuen Streckenführung trotz relativ langsamen Tempos von vielleicht 50 km/h in der Dunkelheit schlichtweg übersehen und wenn überhaupt, es war viel zu spät für eine Vollbremsung. Jedenfalls konnte ich mir nicht vorstellen, dass es diese Art der Verkehrsführung tatsächlich gab, weil sie uns reichlich dramatisch an unserer Weiterfahrt zum Motel „*Jumpin Jack*“ hindern wollte.

Wie dem auch sei, eigentlich war es kein Unfall, da ich nicht den Eindruck hatte, dass irgendetwas am Wagen gebrochen war. Jedenfalls war die Fahrt über die Bordsteinkante nicht so brutal gewesen, dass ich irgendeinen Schaden an der Radaufhängung oder Lenkung vermutete.

Ich sollte Unrecht haben.

Als wir durch den herrlichen Yosemite National Park fuhren, hingen wir geradezu abenteuerlichen Gedanken nach, weil die großartige Bergwelt mit den riesigen Wasserfällen, einigen schönen Seen und kleinen Goldschürfer-Flussläufen, grünen Wiesen und tollen Baumzonen mit breiten Schneeresten des Winters dazu einluden. Doch als wir wieder zur Ausfahrt aus diesem Hort der unwirklichen Ruhe und majestätischen Schönheit strebten, hörten meine Ohren durch das offene Fenster ein kratzendes Geräusch in Kurven, als wenn Stahldraht über den Asphalt schliff. Genauso war es auch: Einer unser Vorderreifen hatte über eine längere Fläche keinerlei Reifenprofil mehr und der darunter liegende stabilisierende Stahldraht schliff auf der Fahrbahn. Eigentlich dachte ich nicht mehr an das Ereignis mit dem nicht geplanten 180-Grad Richtungswechsel und den Sprung über die Bordsteinkante in der Nacht zuvor, aber genau das war es wohl, was die Spurstange(n) der Vorderräder verbogen oder beschädigt hatte und nunmehr den Reifen nicht mehr spurgetreu weiterführen konnte. Insofern war es nur eine Frage der Zeit, bis sich der Reifen im äußeren Bereich der Reifenflanke abschliff und die untere Schicht der stabilisierenden Radialreifen-Konstruktion zum Vorschein kam. Mein Fehler. Dennoch hatten wir Glück im Unglück, denn ich hatte meine Vermutung des Reifendefektes gerade Uscha und Kurti mitgeteilt, als wir hinter der allernächsten Kurve einen Reifen-Pitstop Montageshop entdeckten, der uns in Windeseile mit einem nagelneuen Reifen versorgte. Wir konnten unser rettendes Glück kaum fassen.

Wie dem auch sei, ich kann mich nicht mehr an alle Details erinnern, aber als ich den Wagen zum Mietwagen-Verleiher zurückbrachte, informierte ich ihn zwar über den defekten Reifen. Ich sagte ihm allerdings nichts über den wahrscheinlichen Grund für diese einseitige Abnutzung an der Reifenkante durch meinen eigenen Fehler, weil ich über eine Bordsteinkante gefahren war, die ich schlichtweg übersehen hatte, weil ich mir nicht vorstellen konnte, dass es dort eine gab. Ganz abgesehen vom dort vorgeschriebenen 180-Grad *turn*, den ich gar nicht machen wollte.

Natürlich hätte ich diesen Vorfall dem Mietwagen-Verleiher melden müssen, weil die Spurstangen durch meinen Fehler in Mitleidenschaft gezogen waren. Ich weiß nicht mehr, warum ich nicht mit der Wahrheit rausrückte. Ich hatte einen Fehler gemacht, und es war ein weiterer, ein falscher Fehler sozusagen, ihn zu verschweigen. Das muss ich heute jedenfalls zugeben. Im Jahre 1983 war ich nicht in der Lage, den Fehler zu gestehen. War Alkoholgenuß daran Schuld ??? Keine Ahnung, ich weiß es wirklich nicht mehr: Ein Fehler ist ein Fehler, egal, ob er mit oder ohne Alkohol stattfand. Ich war aber nicht in der Lage, dem Vermieter die Wahrheit über meinen Fehler zu sagen, weil ich anscheinend hoffte, der Mechaniker würde sich Gedanken über die Ursache der einseitigen Reifenabnutzung machen und den Schaden an der Spurstange oder Radaufhängung bemerken und ihn reparieren. Tut mir Leid, dass ich damals nicht über meinen eigenen Schatten springen konnte, echt **SORRY !!!**

Heute wäre ich dazu wohl immer in der Lage, damals leider noch nicht.



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

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

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

E.ON eMobil bietet durchdachte, individuelle Lösungen für CO<sub>2</sub>-freies Fahren. Von der Ladebox mit professioneller Installation, umweltfreundlichem Strom aus regenerativen Energien bis hin zum Elektroauto. Ausgereifte Technik, mit der Sie ganz leicht zum Pionier der Elektromobilität werden. Und nebenbei: E.ON eMobil ist ein guter Beitrag, die Zukunft der Energie zu gestalten. Mehr Infos unter [eon.de/emobil](http://eon.de/emobil)



**e.on**



So spannend kann sparsam sein!

**greencars**

**Rimac Concept One**

**Elektroauto mit 1088 PS**



**»»» Leserwahl: Die eCars des Jahres**

**KIA RIO**



**RENAULT FLUENCE Z.E.**



**MITSUBISHI i-MiEV**



**ÜBERBLICK**

Die sparsamsten Autos der Welt

**RALLYE DER E-AUTOS**

So lief die 1. Bodensee-Elektrik

**DAUERTEST**

Was kann das kleine E-Mobil?

# Motorwelt

VW E-Up!

B2706F

**Der ADAC Sommerreifen-Test**

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

## Neue Dreizylinder

Vergleichstest: Ford Fiesta und Renault Clio Seite 28

## Fairer Wettbewerb

Auto-Ersatzteile müssen billiger werden Seite 48

VW Golf Variant



Mini Paceman



Renault Captur



Ford EcoSport



BMW 3er GT



Peugeot 2008



Renault ZOE

# Autofrühling 2013

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



BMW i3



Mercedes S-Klasse



Mercedes CLA



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

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

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

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

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

Die alternativen Antriebe. Noch führt das Elektroauto ein Nischendasein und

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

## Alternative Antriebe

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



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



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

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



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