

auto motor sport

Report
Kommt
VW
aus der
Krise?



Wilde Tiere
Porsche 911 Dakar und
Lamborghini Huracán Sterrato



Gipfeltreffen Audi A6 TDI gegen Mercedes E 450 d

NEUHEITEN schon gefahren



Bentley Continental GT Speed

Subaru Forester

Mercedes-AMG SL 63 S E Performance

Leapmotor C10

Opel Grandland

Leapmotor T03

Mazda CX-80

Große Leserwahl WÄHLEN & TRAUMAUTO GEWINNEN



BEST CARS



Mazda CX-80

Cupra Terramar



ERSTER TEST Porsche Macan Turbo



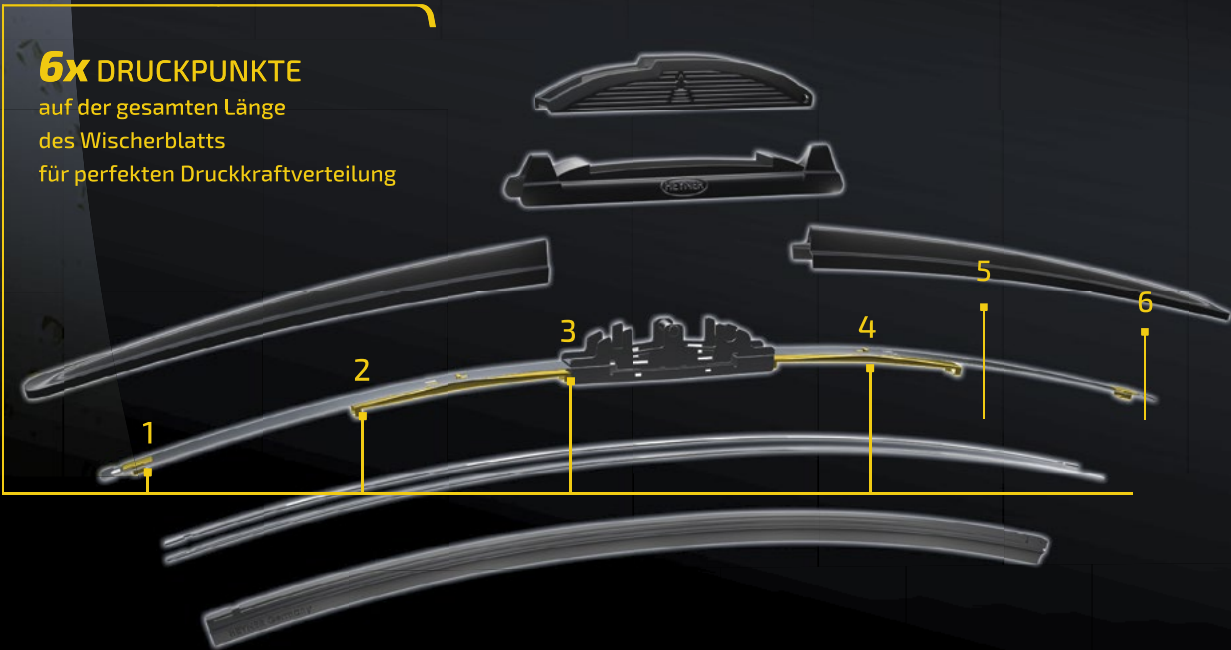
4 190141 804905

Exzellente Sicht für Ihr Fahrzeug



6x DRUCKPUNKTE

auf der gesamten Länge
des Wischerblatts
für perfekten Druckkraftverteilung



Entdecken Sie erstklassige HEYNER® Wischerblätter und Autozubehörartikel

HEYNER.com



PREMIUM QUALITÄT FÜR AUTOMOBILE



Warum es gefährlich ist, nicht mutig zu denken

Die Autoindustrie bewegt sich in Deutschland im Rückwärtsgang. Welche Autos trotzdem ankommen, sagen Sie uns ganz persönlich im Rahmen der BEST CARS-Wahl 2025.

Premiere in der Allianz Arena: KI-Fachtagung (siehe Seite 140) und Kongress zur Mobilität der Zukunft (Nachbericht in Heft 23/2024)

Deutschland ist das Land der Dichter und Denker – aber leider auch der Zauderer. Wer den vielen Speakern im Rahmen der ersten auto motor und sport-KI-Fachtagung und des Kongresses zur Mobilität der Zukunft in der Münchner Allianz Arena zugehört hat, bekommt einen Eindruck, wie groß das Risiko ist, in altbewährten Mustern hängen zu bleiben und Chancen der Zukunft außer Acht zu lassen: „Ja, wir können gute Elektroautos bauen. Aber in welchem Bereich sind wir weltweit führend? Nirgends!“, erklärt der frühere Opel-Chef und heutige Investor Karl-Thomas Neumann. Seit Jahren warnt er davor, dass sich die deutsche Autoindustrie in die Sackgasse manövriert. Autoexperte Markus Lienkamp, Leiter des Lehrstuhls für Fahrzeugtechnik an der TU München, sieht beim hoch automatisierten Fahren beispielsweise den US-Spezialisten Waymo als führend und kaum noch einholbar an: „Unsere Hersteller haben nicht die Mittel

in die Hand genommen, um autonomes Fahren zu entwickeln. Es reicht nicht, zu glauben, man könne verschiedene Assistenten zusammenschalten und dann autonom fahren.“

Auch Ex-VW-Chef Herbert Diess spricht auf der Veranstaltung Klartext: „Einen Kleinwagen kann man in Deutschland nicht profitabel herstellen.“ Deutschland stehe für Premium.

Damit hat er sicher recht. Aber reicht das, um eine Auto-Nation profitabel sein zu lassen? Aktuell sieht es nicht danach aus, im Gegenteil: Die Reihe der Gewinnwarnungen reißt nicht ab, die Prognosen für 2025 werden immer pessimistischer. Das liegt auch am schlechten Verkauf in China, wo aktuell nur E-Autos boomen und autonomes Fahren perspektivisch eine wichtige Rolle spielen wird. Es liegt nicht an der Stärke chinesischer Hersteller in Deutschland. Aktuell hat sich hier noch keiner erfolgreich etabliert – was sich aber ändern dürfte und ein weiteres Risiko ist.

Als Leser oder Leserin von auto motor und sport können Sie den Markt im Rahmen unserer BEST CARS-Wahl 2025 gestalten (S. 84): 462 Autos stehen in 13 Kategorien zur Wahl. Erstmals auch eine ganze Reihe von E-Autos für unter 30 000 Euro. Lassen Sie es uns im Rahmen dieser großen Leserbefragung auch wissen, welche Kaufabsichten Sie haben und was Sie über die einzelnen Marken denken. Wer mitmacht, kann nicht nur einen Mazda CX-80 oder einen Cupra Terramar im Gesamtwert von über 135 000 Euro gewinnen. BEST CARS-Teilnehmer helfen uns mit ihrem Feedback auch, die Mobilität der Zukunft zu beeinflussen. Deshalb ist Ihre Stimme so wichtig. ■

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



DREI AUS UNSEREM TEAM



Peter Wolkenstein hat den BEST CARS-Wahlkatalog mit 462 Modellen für Sie verfasst (S. 84)



Thomas Hellmanzik vergleicht China-SUV von XPeng und Nio (S. 76)



Dirk Gulde über die auto motor und sport-KI-Fachtagung in der Allianz Arena (S. 140)



PORSCHE

turbo



Lange Zeit war der Turbo ein Bauteil.
Seit 1974 ist er ein Symbol.

50 JAHRE TURBO. THE ONE AND ALWAYS.

911 Turbo 50 Jahre (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5 – 12,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 283 – 278 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 09/2024



76

Zwei Mittelklasse-SUV im Strom der Reisenden

Mit Batteriekapazitäten um 100 kWh versprechen Nio EL6 und XPeng G9 ordentliche Reichweiten. In welchem reist es sich angenehmer?

TESTS & FAHRBERICHTE

Mercedes-AMG SL 63 S E Performance Fahrbericht des stärksten SL aller Zeiten: Systemleistung 816 PS!..... 18

Subaru Forester Erste Gelände-Ausfahrt mit der sechsten Generation des Subaru Forester, die im Februar 2025 startet.... 22

Opel Grandland Der Nachfolger des Erfolgsmodells geht nun auch als Stromer auf Kundenfang. Fahrbericht 26

Mazda CX-80 Erste Ausfahrt mit dem großen SUV. Was hat er außer den Oberklasse-Maßen noch zu bieten?..... 28

Leapmotor C10 Wie fährt das BEV-Topmodell der neuen China-Marke, die über Stellantis-Partner vertrieben wird?..... 30

Leapmotor T03 Premierenfahrt im City-Stromer 32

Porsche Macan Turbo Den Bestseller gibt es nur noch mit E-Antrieb. Wie viel Porsche steckt noch in ihm? Test 44

Audi S6 TDI Quattro, Mercedes E 450 d 4Matic Spannung im Oberhaus beim Duell der starken Diesel-Limousinen 52

Bentley Continental GT Speed Luxus-PHEV mit V8..... 62

Nio EL6, XPeng G9 E-SUV aus China im Vergleichstest 76

REPORT

So will VW aus der Krise fahren Mit frischen Modellen und neuen Antrieben will man in Wolfsburg durchstarten 34

IMPRESSION

Derber Spaß Wir leben mit Lamborghini Huracán Sterrato und Porsche 911 Dakar unsere schmutzigen Fantasien aus 68

Und tschüss! Mit Hyundai i20 und i30 N in der Grünen Hölle.. 162

LESERWAHL

BEST CARS 2025 Wählen Sie Ihre Favoriten aus 462 Autos in 13 Kategorien – es winken attraktive Gewinne! 84

BEST CARS 2024 Preisübergabe an Fiat für den letztjährigen Klassensieg des 500e 154



162

Abschiedsrunden mit Hyundais N-Modellen

Schluss mit lustig: i20 N und i30 N haben keine Zukunft mehr. Wir verabschieden uns standesgemäß – auf dem Nürburgring



146

Neuer Ansatz fürs autonome Fahren

Das britische Start-up Wayve verzichtet auf komplexe Sensorik und setzt stattdessen radikal auf von KI generierte Algorithmen



62

Mit dem Zweiten zieht er noch besser
Den V8 des Bentley Continental GT Speed unterstützt nun ein E-Motor. Fahrbericht der neuen Plug-in-Hybrid-Variante

GEBRAUCHTWAGEN

Opel Astra K Eine Empfehlung für Secondhand-Käufer? **122**

AUTO MOTOR UND SPORT KONGRESS

Next Level Im Rahmen des Kongresses wurde die künftige Strategie von auto motor und sport vorgestellt **136**

Paul Pietsch Award Die begehrte Auszeichnung geht in diesem Jahr an BMW für den Autobahnassistenten Level 2 **139**

Nachbericht Beim KI-Fachtag drehte sich alles um das Thema Künstliche Intelligenz **140**

Interview Gespräch mit Michael Fleiss, CEO von Aurobay, wo Verbrennungsmotoren für Hybridantriebe entwickelt werden .. **150**

TECHNIK

Autonomes Fahren Wayve setzt auf eine rein kamera-basierte Navigation und auf Künstliche Intelligenz, die mithilfe von Videos realer Fahrten trainiert wird **146**

SPORT

Teure Einkaufstour Aston Martin soll um den WM-Titel kämpfen. Dafür holt Team-Eigner Lawrence Stroll Technik und Techniker aus der Top-Liga **156**

RUBRIKEN

Editorial	3
Intro	10
Automarkt	121
Veranstaltungen	132
Leserbriefe	134
Impressum.....	135
Vorschau	168
Rückblick.....	170

156
Sind Siege wirklich käuflich?
Wie solvente Rennstallbesitzer im Milliardengeschäft der Formel 1 mit viel Geld den Erfolg ihrer Teams erzwingen wollen

AUTOS IM HEFT

52	Audi S6 TDI Quattro	
62	Bentley Continental GT Speed	
10	Dacia Bigster	
162	Hyundai i20	
162	Hyundai i30	
68	Lamborghini Huracán Sterrato	
30	Leapmotor C10	
32	Leapmotor T03	
▶ 28	Mazda CX-80	
18	Mercedes-AMG SL 63 S E Perf.	
52	Mercedes E 450 d 4Matic	
12	Mitsubishi Outlander	
76	Nio EL6	
122	Opel Astra K	
26	Opel Grandland	
12	Peugeot e-408	
68	Porsche 911 Dakar	
44	Porsche Macan Turbo	
12	Skoda Elroq	
22	Subaru Forester	
76	XPeng G9	
36	VW Tayron	



TOYOTA bZ4X



JEDER ANTRIEB ZÄHLT



Energieverbrauch Toyota C-HR Plug-In Hybrid, 2,0-l-VVT-i, Benzinmotor 112 kW (152 PS) und Elektromotor 120 kW (163 PS), Systemleistung 164 kW (223 PS) 5-Türer; gewichtet, kombiniert: 0,8 l/100 km und 15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 19 g/km; CO₂-Klasse: B (gewichtet kombiniert); Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 4,9 l/100 km; elektrische Reichweite [EAER]: 67 km und elektrische Reichweite innerorts [EAER City]: 100 km. *Individuelle Fahrweise, Geschwindigkeit, Außentemperatur, Topografie und Nutzung elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite.



DER VOLLELEKTRISCHE TOYOTA bZ4X

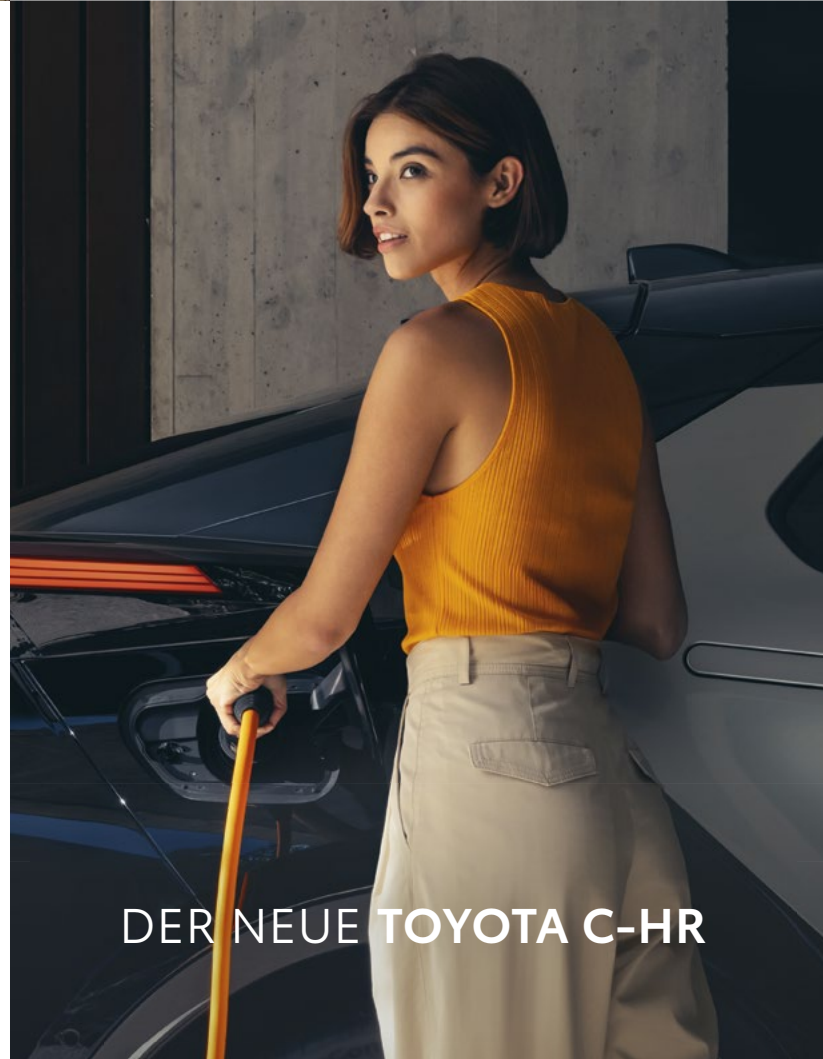
Mehr als nur ein weiteres vollelektrisches Fahrzeug – ein vollelektrischer Toyota. Der Toyota bZ4X ist auf den ersten Blick besonders und auf den zweiten Blick begeisternd. Vom markanten Design bis zu den wegweisenden Assistenzsystemen: In diesem vollelektrischen SUV bist du auf allen Wegen bestens unterwegs – und das lokal emissionsfrei. Gute Fahrt!

Mehr Informationen findest du auf www.toyota.de

DER TOYOTA C-HR PLUG-IN HYBRID

Sein Design ikonisch. Sein Antrieb hoch effizient. Dein Auftritt unvergesslich. Der Toyota C-HR Plug-in Hybrid ist kein Fahrzeug wie jedes andere. Er ist durch und durch mutig. Entscheide dich für ein Fahrzeug, mit dem du aus der Masse herausstichst und dabei kraftstoffeffizient sowie sicher unterwegs bist – bis zu 67 km* rein elektrisch. Freu dich auf Komfort und Konnektivität im Toyota C-HR Plug-in Hybrid.

Mehr Informationen findest du auf www.toyota.de



DER NEUE TOYOTA C-HR



Die Schutzteile rund um die Karosserie bestehen zum Teil aus nachhaltigem Material



Es geht in die Verlängerung

Eigentlich ist der Bigster ein 23 Zentimeter längerer Duster. Eine dritte Sitzreihe gibt es nicht, aber viel Platz für fünf Personen und deren Gepäck. Zum Einsatz kommt auch ein neuer Vollhybrid.

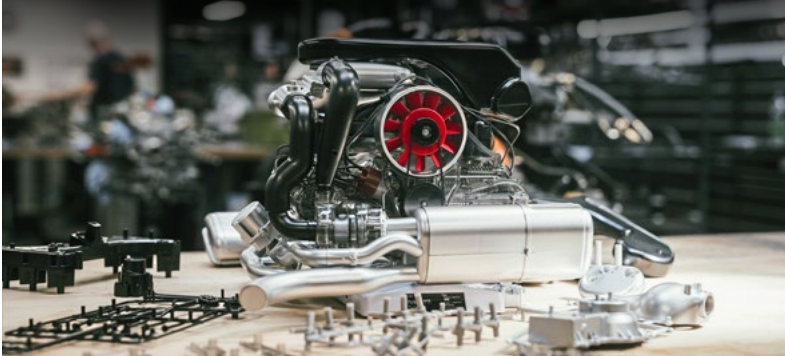
Der Bigster ist mit 4,57 Metern 23 Zentimeter länger als der Duster. Eine dritte Sitzreihe gibt es nicht, dafür aber 667 Liter Kofferraum und 2,70 Meter Ladelänge bei umgeklappter Rückenlehne. Praktisch: Per You-Clip-System lassen sich Zubehörteile wie Tablets, Taschen oder Becherhalter innen an verschiedenen Stellen befestigen. Aluräder in den Größen 17 oder 18 Zoll sind Serie, der Unterfahrschutz an Front und Heck ist durchgefärbt.

Da der Bigster nicht nur größer, sondern auch schwerer ist, kommt erstmalig ein stär-

kerer Vollhybrid zum Einsatz. Der Antrieb kombiniert einen frei saugenden und 1,8 Liter großen Vierzylinder-Benziner (107 PS) mit einem 50 PS starken E-Motor und einem Hochspannungs-Generator. Systemleistung: 155 PS. Weitere Motoren: Der 1,2-Liter-Dreizylinder-Turbomotor TCe 140 aus dem Duster (140 PS), den es auch als Autogas-Variante Eco-G 140 gibt. Und der TCe 130 4x4 mit 130 PS und Allradantrieb samt Offroad-Funktion. Die Basisversion soll unter 25 000 Euro kosten, der Hybrid noch unter 30 000 Euro starten. *cma*

Männerspielzeug aus 200 Teilen

Zum 50. Geburtstag des Porsche 911 Turbo bietet Modellbauspezialist Franzis einen Bausatz des ursprünglichen Turbomotors mit drei Litern Hubraum im Maßstab 1:3 an. Das Männerspielzeug aus 200 Teilen wird mit Werkzeug, Schrauben, Verbindungsstücken und Begleitbuch geliefert. Dieses enthält neben der Bauanleitung viele Infos zu Porsches Turbo-Tradition und damit verbundenen Modellen. Mit der ausführlichen Schritt-für-Schritt-Anleitung gelingt der Zusammenbau laut Hersteller problemlos und ohne Klebstoff. Alle Teile werden gesteckt oder geschraubt, was Korrekturen erleichtern soll. Kolben, Ventiltrieb, Lüfterrad und Keilriemen drehen sich, LED simulieren Zündfunken. Preis: 219 Euro. *cma*



Viel genauer als GPS

Automatisiert fahrende Autos müssen vor allem eines immer sicher wissen: wo sie genau sind. Für eine präzise Standortbestimmung in Echtzeit reicht das GPS-Signal alleine oft nicht aus. Insbesondere unter Bäumen, Brücken und in Häuserschluchten ist es oft zu ungenau.

Die Air2Road genannte Technologie der Firma Autobrains aus Tel Aviv (Israel) kombiniert voneinander unabhängige Luftbilder verschiedener Anbieter und Fahrzeugkamera-Daten für eine zentimetergenaue Lokalisierung. Echtzeitdaten zu Straßenbedingungen, Verkehrsfluss und Parkplätzen ermöglichen laut Autobrains zudem „eine sichere und optimierte Navigation“. Irrelevante Informationen filtert das System heraus und kann sich so auf Hindernisse wie Straßenränder und Gebäude fokussieren. *cma*



„Mit Air2Road funktionieren autonome Systeme auch unter schwierigsten Bedingungen zuverlässig“

Igal Raichelgauz, CEO Autobrains

Qualitätssiegel für Vorbereiter?

Auf seiner Fachtagung Fit2Drive hat der TÜV-Verband vorgeschlagen, Kriterien zu benennen, an denen Verbraucher seriöse MPU-Berater erkennen können. Das erhöhe die Verkehrssicherheit.

Auf seiner Fachtagung Fit2Drive hat sich der TÜV-Verband für die Einführung eines Qualitätssiegels für Firmen ausgesprochen, die auf die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) vorbereiten. MPU-Kandidaten hätten dann die Sicherheit, eine „seriöse, substanziierte und kompetente Vorbereitung zu absolvieren“, so Anja Hommel, Vorsitzende der Kommission Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin (KVPM) innerhalb der TÜV-Dachorganisation. Seriöse Anbieter würden nicht nur an der bloßen Wiedererlangung des Führerscheins arbeiten, sondern an einer „nachhaltigen und stabilen Verhaltensänderung“, so Hommel. Das erhöhe automatisch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Würden bestimmte



„Die Verkehrssicherheit wird erhöht“

Anja Hommel,
TÜV-Verband



„Ein Siegel wird nicht alle Probleme lösen können“

Ulrich Chiellino,
ADAC

Risikofaktoren wie zum Beispiel Alkohol oder Drogen „verlässlich ausgeschlossen“, seien „sowohl der Betroffene als auch unbeteiligte Dritte im Straßenverkehr besser geschützt“.

Derzeit dürfen sich auch Personen ohne Psychologie-Studium zum Beispiel „MPU-Berater“ nennen, der Begriff ist rechtlich nicht geschützt.

Ulrich Chiellino, ADAC-Verkehrspolitik-Chef: „Ein Siegel für MPU-Vorbereiter wird nicht alle Probleme lösen können.“ Seine Idee: „Wünschenswert wäre es aber, wenn die Führerscheinstellen bereits mit der Entziehungs-Anordnung etwa per Info-Blatt darüber aufklären, welcher Prozess zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ansteht und welche Kriterien einen guten Vorbereiter auszeichnen.“

Mit Blick auf gefälschte Abstinenznachweise für Alkohol oder Drogen sagt Chiellino: „Wer kriminell ist, wird auch vor einem Siegel nicht zurückschrecken.“ Die Staatsanwaltschaft Köln ermittelt seit 2023 gegen Verantwortliche und Angestellte eines MPU-Vorbereiters. Insgesamt sechs Beschuldigten wird vorgeworfen, in knapp 30 Fällen gefälschte MPU-Gutachten sowie Abstinenz- und Erste-Hilfe-Bescheinigungen vertrieben zu haben.

Das Bundesverkehrsministerium bezieht zur Siegel-Idee auf Anfrage nicht konkret Stellung, prüft derzeit aber „weitere Maßnahmen“. cma



Fotos: Adobe Stock, Tobias Koch, ADAC



Idee für neue Kennzeichen

Prof. Ralf Bochert (Foto) von der Hochschule Heilbronn startet eine Neuauflage seines Projekts Kennzeichen-Liberalisierung. Vor 14 Jahren hatte der Volkswirt eine Gesetzesänderung bewirkt. Seit 2012 dürfen Landkreise nicht nur ein Ortskürzel, sondern auch mehrere verwenden – zum Beispiel seit 2013 „GD“ für „Schwäbisch Gmünd“ neben „AA“ (Aalen) im Ostalbkreis (Baden-Württemberg).

Jetzt schlägt Bochert neue Kürzel für 320 Städte und Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern vor. Er verspricht sich durch seine kostenneutrale Idee Vermarktungspotenziale und mehr Bürgernähe. cma

AMG-Rekord auf der Nordschleife

Der AMG One bleibt das schnellste Serienfahrzeug auf der Nordschleife des Nürburgrings. Mit einer offiziell gemessenen und notariell beglaubigten Zeit von 6:29,090 Minuten für die 20,832 Kilometer lange Strecke unterbot der 1063-PS-Sportwagen seinen eigenen zwei Jahre alten Rekord um mehr als fünf Sekunden.

Fahrer Maro Engel: „Vor zwei Jahren waren die Bedingungen nicht optimal, einige Streckenabschnitte noch etwas feucht. Wir wussten, da geht noch mehr.“

In der dritten zeitgemessenen Runde gelang dem DTM-Piloten mit dem zum Straßenverkehr zugelassenen Renn-Hybrid die Bestzeit. Temporechnung: 193 km/h. cma



Neuer Elroq zum Karoq-Preis

Die neue Elektrobaureihe ist etwas größer als ein Skoda Karoq mit Verbrennungsmotor, aber nicht teurer.



Als erster Skoda kleidet sich der Elroq im neuen Markendesign namens Modern Solid. Mit 4,49 Metern ist er zehn Zentimeter länger als der Karoq, wobei die Achsen beim Elroq 13 cm weiter auseinanderstehen. Damit entspricht der Radstand dem des 16 cm längeren Enyaq, mit dem sich der Elroq auch die MEB-Basis teilt. Das Cockpit-Layout erinnert ebenfalls an den großen Bruder. Im Heck ist Platz für 470 bis 1580 Liter Gepäck, in einem Netz unter der multifunktionalen Kofferraumabdeckung findet das Ladekabel einen jederzeit leicht zugänglichen Platz.

Das Antriebsangebot umfasst drei Leistungs- (125, 150, 210 kW) und Akkuvarianten (52, 59, 77 kWh) sowie Heck- und Allradantrieb. Geladen wird mit 11 kW (AC) sowie 145 bis 175 kW (DC). Die Preise starten bei 33 900 Euro für den Elroq 50 mit 370 km Reichweite nach WLTP. Zum Vergleich: Der Karoq kostet ab 33 140 Euro (mit Handschalter und 115 PS). *pwol*

Peugeot 408 – jetzt auch als reine Elektroversion

Zwei Jahre nach der Markteinführung des 408 ergänzt Peugeot das bislang aus Mild- und Plug-in-Hybriden bestehende Antriebsangebot um eine vollelektrische Variante. Allerdings verwendet der neue e-408 nicht das Antriebslayout des Plattform-Schwestermodells e-308 mit 54-kWh-Akku und 115 kW (156 PS) starkem E-Motor. Stattdessen kombiniert Peugeot in der Crossover-artigen Fließheck-Limousine einen E-Motor mit 157 kW (210 PS) im Sportmodus (Standard 140 kW) mit einem 58,2-kWh-Akku aus Nickel-Mangan-Kobalt, der nach WLTP einen Radius von bis zu 453 km ermöglicht. Die Preise starten bei 46 600 Euro.

Wärmepumpe sowie Lenkrad- und Sitzheizung sind serienmäßig, ebenso ein 11-kW-Bordladegerät für Wechselstrom (AC). Schnellladen mit Gleichstrom (DC) ist mit bis zu 120 kW möglich. So soll Energie für 100 Kilometer in etwas mehr als zehn Minuten nachgeladen werden können. Per Schaltwippe am Lenkrad lässt sich die Rekuperation in drei Stufen einstellen. *cma*



Mitsubishi Outlander – Comeback des Plug-in-Pioniers

Unter den SUV mit Plug-in-Hybrid-Antrieb (PHEV) gilt der Outlander als Pionier, in Europa hat Mitsubishi bis 2022 insgesamt 200 000 Einheiten verkauft. Generation vier feierte bereits 2021 Premiere, kommt aber erst jetzt nach Europa – und ausschließlich als Plug-in-Hybrid. Das Antriebslayout besteht aus einem 2,4-Liter-Benziner mit 136 PS und zwei E-Motoren (85 und 100 kW). Damit kommt der Allradler auf eine Systemleistung von 306 PS. Mit dem 22,7-kWh-Akku sollen nach WLTP 84 km rein elektrisch möglich sein. Der Outlander kann neben Wechsel- auch Gleichstrom laden, jedoch nur mit der in Deutschland kaum gebräuchlichen CHAdeMO-Schnittstelle.

Der neue Outlander misst 4,72 Meter in der Länge, der Gepäckraum fasst zwischen 495 und 1404 Liter. Bereits die Basisversion ist mit zahlreichen Assistenzsystemen ausgerüstet. Daneben stehen drei weitere Ausstattungslinien zur Wahl, die Preise beginnen bei 49 990 Euro. *pwol*



Trauer um Bruno Sacco

Bruno Sacco, einer der einflussreichsten Mercedes-Designer, ist tot. Er entwarf ikonische Modelle wie W 123 und W 126. Gut vier Jahrzehnte war er bei Daimler, seine Entwürfe wirken bis heute zeitlos.



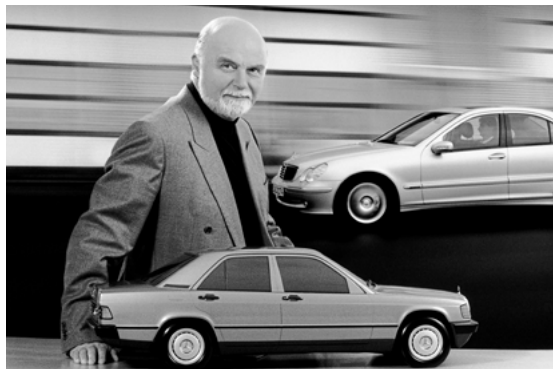
Die Autowelt trauert um Bruno Sacco. Geboren am 12. November 1933 in Udine im norditalienischen Friaul, prägte er als Designer über Jahrzehnte hinweg das Erscheinungsbild von Mercedes-Benz-Fahrzeugen und hinterlässt mit den von ihm gestalteten Modellen ein prägnantes Erbe. Nach seiner Ausbildung studierte der Italiener Maschinenbau an der Polytechnischen Hochschule in Turin. Erste Erfahrungen im Automobildesign sammelte er bei den renommierten italienischen Designbüros Carrozzeria Ghia und Pininfarina, bevor er 1958 seine Laufbahn bei Daimler-Benz begann. Hier arbeitete er zunächst als Stylist und Konstrukteur an Projekten wie dem Mercedes-Benz 600 und den legendären „Pagoden“-Roadstern der Baureihe W 113.

1970 übernahm Sacco die Leitung der Abteilung Karosseriekonstruktion und Maßkonzeption und war maßgeblich an der Entwicklung der Experimental-Sicherheits-Fahrzeuge (ESF) und

der Baureihe W 123 beteiligt. 1975 wurde er Leiter der Hauptabteilung Stilik, bestimmte in dieser Rolle für die kommenden Jahrzehnte das Mercedes-Design. Unter seiner Führung entstanden Fahrzeuge wie der Konzept-Sportwagen C 111 und die S-Klasse der Baureihe W 126, die durch die nach ihm benannten „Sacco-Bretter“ bekannt wurde: Seitenbeplankungen aus Kunststoff, damals wie heute nicht unumstritten. Zu seinen Werken zählen zudem der R 129 (SL) und der damals „Baby-Benz“ genannte Mercedes 190 (W 201).

Ab 1987 leitete Sacco den gesamten Design-Bereich, einschließlich des Nutzfahrzeug-Designs. 1993 wurde er in den Direktorenkreis berufen und setzte seine Vision einer klaren, markentypischen Designsprache konsequent um.

1999 ging er nach 41 Jahren bei Daimler-Benz in den Ruhestand. Bruno Sacco ist am 19. September 2024 im Alter von 91 Jahren in Sindelfingen gestorben. *cma*



Bruno Sacco mit einem Modell des „Baby-Benz“, des Mercedes 190 der Baureihe W 201



Fahrt zur Messe nach Genf: Bruno Sacco und die heutige Chefredakteurin Birgit Priemer (l.) im C 215

„Unsere Autos sind im Straßenbild nicht sichtbar“

Im Interview mit *auto motor und sport* verrät Bentleys neuer Chef Frank-Steffen Walliser, wie die VW-Edeltochter auch mit E-Antrieb besonders bleiben will. Und welche Pläne er im Motorsport verfolgt.

Was kann Bentley besonders gut?

Ich glaube, dass niemand anderes das Thema Interieur so beherrscht wie Bentley. Das gilt für die gesamte Kette, vom Design über die Materialauswahl bis zur Verarbeitung. Optimierungsbedarf gibt es womöglich in den Bereichen Produktmanagement und Lifecycle-Management.

Der Plan der Marke, ab 2030 ausschließlich elektrisch angetriebene Fahrzeuge anzubieten, ist auf unbestimmte Zeit verschoben. Warum?

Rückblickend war in den Jahren 2019 und 2020 sicher deutlich mehr Euphorie für die Elektromobilität da. Jetzt reagieren wir auf die Märkte. Eine radikale Umkehr ist das jedoch nicht. Vergleichen Sie es mit einer Bergwanderung: Ich möchte auf jeden Fall zum Gipfel rauf, gehe aber links- statt rechtsherum. Es dauert dann eben etwas länger bis zum Ziel. Und: Die Welt hat unterschiedliche Geschwindigkeiten. In China beispielsweise sehen wir zwar generell eine schnellere Elektrifizierung, jedoch nicht im Top-Segment, sondern nur bei Klein- und Kleinstwagen. In Europa gibt es viel Willen, doch der Markt muss noch nachkommen.

Wie klingt denn der künftige Elektro-Bentley?

Das diskutieren wir gerade. Ich durfte es selbst noch nicht hören. Da ist natürlich viel Philosophie dabei. „Darf der Klang abstrakt sein?“, „Kann das ein Imitat von etwas sein?“ und so weiter. Neulich bin ich ein Auto gefahren, das den Klang eines Verbrennungsmotors samt Getriebe imitiert. Erst denkt man: „Wie können die nur?“ Und dann steigst du fassungslos vor Begeisterung wieder aus. Ich will damit sagen, dass man alles erst einmal erleben muss, um dann seinen eigenen Weg zu finden. Ich bin da sehr aufgeschlossen.

Wenn das E-Fahrzeug neue Kunden ansprechen soll, läuft Bentley dann nicht Gefahr, zu groß zu werden, um exklusiv zu bleiben?

Grundsätzlich versuchen wir das



Frank-Steffen Walliser ist seit Juli Bentley-Chef. Vorher war der 55-Jährige fast 30 Jahre Ingenieur bei Porsche

Thema Volumen auszublenden. Wir haben unsere Fabrik in Crewe, und ausschließlich von dort werden auch in Zukunft Bentley kommen, von nirgendwo anders. Das hat sicher eine Obergrenze. Hinsichtlich der Exklusivität sehe ich in einem globalen Gesamtmarkt, der 60, 70 oder vielleicht sogar mal 100 Millionen Autos umfasst, keinen Konflikt. Ob ich 10 000 oder 15 000, vielleicht sogar – und jetzt fantasie ich mal – 30 000 Autos mache, spielt da keine Rolle. Die Autos sind im Straßenbild nicht sichtbar. Ein Bentley bleibt ein seltenes Auto.

Technisch indes dürfte es durch die Elektromobilität für Bentley schwer werden, sich von anderen Herstellern zu differenzieren, oder?

Die Sozialisierung der Fahrleistung ist tatsächlich ein Thema. Das war früher hohe Ingenieurskunst, rückt nun etwas in den Hintergrund. Trotzdem kann man herausarbeiten, wie ein Auto fährt. Ein Bentley ist ein Fahrer-Auto. Und da kann man schon was machen. Wie lenkt das Auto ein? Wie bremst es? Wie viel Sportlichkeit wollen wir überbringen? Wie komfortabel wollen wir sein? Ein einfach zu fahrendes Auto, das auch auf langen Strecken nicht anstrengend ist, muss unser Ziel

sein. Dazu zählt auch eine gewisse Präzision, beispielsweise eine Lenkung, die keine Korrekturen erfordert, die viel Rückmeldung bietet.

Wann kehrt Bentley zurück auf die Rennstrecken dieser Welt?

Als CEO sieht man das Thema dann doch etwas anders, als das als Motorsport-Chef der Fall ist. Würde das zur Marke passen? Ja! Haben wir da eine Tradition? Ja! Und ich glaube, man wüsste auch schnell, wo man hinwollte: nach Le Mans. Aber das muss vom Timing und der Finanzierung her passen. Aktuell liegt unser Fokus auf der Produktentwicklung. Die Transformation dort hinzubekommen und zu finanzieren, ist derzeit die Hauptaufgabe. Wenn wir das mal im Griff haben, sehen wir weiter. Jedenfalls schließe ich das nicht für alle Zeiten aus.

Das Unternehmens-Ergebnis des ersten Halbjahres ist mäßig. Wie können Sie gegensteuern?

Wir kriegen durchaus Gegenwind in den Märkten. Kurzfristiges Gegensteuern ginge natürlich mit entsprechender Incentivierung (*finanzielle Anreize, die Red.*), daran hat aber niemand im Unternehmen Interesse. Die Stückzahlen sind nicht der Treiber. Wir können die Fertigung flexibel gestalten.

Die USA sind Bentleys größter Markt, dicht gefolgt von China, Großbritannien und Deutschland. Aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage könnte es schwierig sein, sich an China zu binden. Wie sehen Sie das?

Ich hoffe, dass China für uns ein großer Markt bleibt, doch ein Bentley wird immer ein Weltauto mit dem Absender Crewe sein. Wir laufen keinen kurzfristigen Trends hinterher. Statt auf eine Wachstumsstrategie setze ich dort eher auf Konsolidierung. Es geht nicht um eine künstliche Begrenzung, aber es wäre gut, wenn wir das Volumen dort halten könnten. Ja, es fehlen uns dort Autos, und das merken wir.

Das Interview führte Jens Dralle



GEH' VORAU S



ENTDECKEN SIE DEN
VOLLELEKTRISCHEN
CADILLAC LYRIQ

CADILLACEUROPE.COM

Cadillac LYRIQ 600E4 SPORT: Kombierter Energieverbrauch: 22,5 kWh/100 km (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (WLTP); CO₂-Klasse: A. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. Der Energieverbrauch kann unter realen Bedingungen variieren. Mehr Informationen unter www.cadillaceurope.com/de-de/LYRIQ

CADILLAC

Tops ...

Beim Grand Prix Singapur rettet ein Streckenposten eine Echse, die sich auf Strecke verirrt
Echsen-Freund



Rolls-Royce eröffnet auch in New York Private Office, in dem Kundenschaft diskret mit Designern Wagen individualisieren kann
Rolls-Kammer-Methode

Andy Rouse Engineering baut drei Ford-Sierra-RS500-Tourenwagen nach, damit Original bei Rennen keinen Schaden nimmt
Da ergibt ein Ford das andere

Beim Kauf des hinterradgetriebenen BRZ gibt Subaru als Zugabe Gutscheine für Driftlehrgang
Lass dir das eine Quere sein

VW senkt ID.3-Preis auf 29 760 €
Bist du nicht billig? So brauch ich Gevolt!

Porsche reicht Patent für einen Sechstakt-Ottomotor ein ...
Wie ein Sechser im Otto

... und Mazda entwickelt an kompressorgeladenem Zweitakt-Direkteinspritzer
Zwo gibt's denn so was?

In Londoner Tate Gallery stellt Jasleen Kaur Ford Escort Cabrio mit Häkeldeckchen aus
Ein echtes Häkelpaket

Nach Jahren überholt Opel Astra in Zulassungen VW Golf wieder
Nicht alles Golf, was glänzt

Trotz Grenzgängern nach Frankreich: Pendler im Saarland mit kürzestem Arbeitsweg (41 min)
Fahr pour Saar

... Flops

Autogipfel bringt statt Ergebnissen laue Absichtserklärungen
Über alles Gipfeln ist Schmu

US-Präsidentschaftskandidat Trump droht deutschen Autoherstellern mit hohen Zöllen, wenn sie nicht in USA produzieren
Trumpelstilzchen

Unbekannte Diebe klauen neun Ortsschilder von Altentreptow
Da fehlen einem die Orte



Abo-Online-Vertrieb läuft desaströs: Lynk & Co plant, doch eigenes Händlernetz aufzubauen
Ohne Wenn und Abo

Italienische Behörden beschlagnahmen von Hinterbliebenen 75 Mio. Euro aus Gianni Agnelli's Erbe
Die werden nicht gleich daran erben

Stadt Den Haag verbietet ab 2025 Werbung für Verbrenner
Die werden nicht gleich dran werben

Nio hat nicht genug Geld, um Audis Brüssel-Werk zu übernehmen
Klappt nio und nimmer

Hoher Krankenstand in Werk Grünheide: Tesla plant Kontroll-Hausbesuche bei Krankmeldung
Treiben das auf die Spitzel

FIA verdonnert F1-Weltmeister Max Verstappen zu Sozialstunden, da er am Funk Schimpfwörter verwendete
Schimpfverweigerer



Pendler in Bremen sind am längsten unterwegs (75 min)
Arge Tour für Arbeit

WAS UNS BEWEGT



Jens Dralle

Zufallsbegegnung: Einen Talbot Horizon sieht man selten, in gutem Zustand noch weniger und praktisch nie das Sondermodell „Sherlock“. Und dann steht in der Warteschlange zur Autoverladung am Furka so ein Wagen in der Pracht seiner Metallic-Lackierung, des Frontspoilers, der karierten Polster und des holzvertäfelten Armaturenbretts. Schön? Geht so. Aber: selten.



Jörn Thomas

Reisen bildet. Und unterhält. Hier auf dem Weg von Stuttgart nach Nosovice in Tschechien. Roadtrip, wie man ja heute sagt. Um dem gerecht zu werden, juckeln wir also ein Stück Landstraße durch Waidhaus und passieren dort die ehemalige Grenze. Nicht ohne am Wegesrand dieses herrliche Schaufenster zu bewundern. Eine große Freude, nicht nur für Opel-Fans!



Claudius Maintz

Portugal – ein Paradies für Klassiker. Sie gehören zum Straßenbild, führen ein langes, regenarmes Leben. So wie dieser Citroën Dyane, hier am Strand von Arrifana. Einer von vielen Algarve-Surfspots. Den Bretter-Transport erleichtert das faltverdeck ungemein. 1967 sollte die Dyane den 2CV („Ente“) beerben – vergeblich. Die Ente lebte bis 1990 – sieben Jahre länger.

1,6 Mio.

Fälschungen von Mercedes-Produkten wurden 2023 weltweit in mehr als 740 Razzien beschlagnahmt

NEUER CITROËN ë-C3

DIE REVOLUTION HAT BEGONNEN



AB

23.300 €*

ELEKTROMOBILITÄT IST NICHT

LÄNGER NUR ETWAS FÜR DIE ELITE

AUCH ALS VERBRENNER ERHÄLTlich

Kombinierte Werte gem. WLTP:

Energieverbrauch 17,1 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse: A

*Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers für den Citroën ë-C3 (44 kWh Batterie), Elektromotor 83 kW (113 PS) YOU inkl. MwSt., zzgl. Überführung und Zulassung. Beispielfoto zeigt Fahrzeug dieser Baureihe, dessen Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebotes sind.



CITROËN

Neue Modelle,

Mit seinem 816 PS und nominell 1420 Newtonmeter starken V8-überlegen an. Ihm folgen Subaru Forester, Mazda CX-80, Opel

Preis:
223 720 Euro
Leistung:
600 kW/816 PS
0-100 km/h:
2,9 s



MERCEDES-AMG SL 63 S E PERFORMANCE

Abgesehen von den schwergängigen Ausfahrtürgriffen und der Schnaps-idee, den Mechanismus des Stoffdachs fortan über einen animierten Slider auf dem zentralen Touchscreen bedienen zu müssen, hat sich der SL mit dem Generationsprung echt gemacht. Besser gesagt: AMG hat ihn echt gemacht – von einem Luxusgleiter, der sich in Hochleistungsgefilen nie so recht wohlfühlen schien, zu einem – man muss sagen – offenen Sportwagen, dessen neu entwickelter Ehrgeiz sich wiederum so ein bisschen mit dem SL-Verständnis der vergangenen Jahre beißt. Aber: Kompromisse waren zu erwarten, schließlich ist die modulare Architektur, die SL- und GT-Modelle auf einer gemeinsamen Basis zusammenzieht, unterm Strich genau das – ein Kompromiss.

Die Beweggründe haben natürlich mit Geld zu tun. Und eigentlich sollte man den

Daimler-Strategen diesen Schritt gehörig um die Ohrwachen hauen, weil das Zwei-Fliegen-eine-Klappe-Prinzip zwei bis dato so stabile Charaktere wie Rührei in die Pfanne haut. Was uns davon abhält? Nun, das Ergebnis überzeugt. Oder, um auf diese jüngste Ausprägung des SL zu sprechen zu kommen: Es überwältigt!

612 V8-PS plus 204 elektrische

Bereits die Kerngröße lässt einen in Ehrfurcht vor dem mindestens 223 720 Euro teuren Roadster erstarren: 816 PS Systemleistung. Achthundertsechzehn!

Dass der E-Performer damit zum stärksten SL der Geschichte avanciert, ist nur logisch, plakativ wird seine Ausnahmestellung aber vor allem dadurch, dass er den bisherigen Rekordhalter, also keinen Geringeren als den zwölfzylindrigen SL 65 Black Series aus dem Jahr 2008, um stolze

146 PS in den Schatten stellt. Zusammengesetzt wird die hehre Zahl einerseits von dem so bewährten wie verehrten Vierliter-Biturbo-V8, der 612 PS in den variablen Allradantrieb powert, sowie andererseits von der Electric Drive Unit. Die EDU integriert die per Zweiganggetriebe angebundene Permanent-Synchronmaschine sowie das Differenzial und schießt bis zu 204 PS über die Hinterachse zu.

Kommt Ihnen bekannt vor? Kein Wunder, dasselbe Performance-Hybridsystem durchzieht auch die GT-Modelle mit zwei und vier Türen sowie die S-Klasse. Im SL bleibt es insofern seiner Linie treu, als es sich sein Leistungspotenzial äußerlich kaum anmerken lässt. Geriffelte Endrohre, rot akzentuierte Typen-Embleme – das war's schon mit der Vorwarnung.

Schlüpfen wir rein in den Tarnkappenbomber, bringen die straff gepolsterten,