

Nur
2,99
Euro

AUTO

STRASSENVERKEHR

Heft 9 3. April 2025

Deutschland 2,99 € • Schweiz 4,80 CHF • Österreich 3,50 €
BeNeLux 3,60 € • Dänemark 33,95 dkr • Griechenland 4,50 €
Italien 4,20 € • Slowenien 4,20 € • Spanien 4,20 €



SCHON GEFAHREN

Dacia Bigster

Alles zum neuen
Super-Dacia



Top-Test
Hyundai Ioniq 5



Vergleichstest VW Golf gegen Audi A3 und BMW 1er

Reifentest
Wie sicher sind nachhaltig
produzierte Sprintsparreifen?

Verkehrsirrtümer
40 populäre Irrtümer im
täglichen Straßenverkehr

Akku-Luftpumpen
Neun der praktischen Helfer im
großen Vergleichstest



Ein Jahr getestet
Cupra Leon ST



Test Mercedes C 200



Vergleichstest Honda CR-V
gegen Renault Espace

Gebrauchtwagen So kaufen Sie sicher den richtigen

01.-04.05.2025



IM ODENWALD BEI
**METZELER
MOTORRADREIFEN**
64747 BREUBERG

TESTEN WIE DIE PROFIS!



ANMELDESTART
20.03.2025

WWW.MOTORRADTESTIVAL.DE

Das MOTORRAD TESTIVAL: Tauche ein in ein einzigartiges Motorradenerlebnis!

Erkunde die idyllischen Straßen des Odenwalds und teste die neuesten Bikes aus unterschiedlichen Kategorien direkt hintereinander. Von Naked Bikes über Reiseenduros, Sportler und Tourer bis hin zu Cruisern und Modern Classics – bei uns findest du alles, was dein Bikerherz begehrt.

Warum Dacia alles richtig macht

Den Titelhelden dieser Ausgabe von AUTO Straßenverkehr baut Dacia. Mit dem neuen SUV Bigster setzt die Marke einen neuen Preisstandard im Tiguan-Segment. Genau jetzt diese sehr beliebte, aber auch hart umkämpfte Klasse mit der Dacia-Philosophie zu bearbeiten, macht Sinn. Denn die Marke steht für preiswerte, solide, nicht zu komplizierte Technik, hohen Nutzwert und inzwi-

schen auch für ansprechendes und sehr modernes Design. Mit der Elektrifizierung haben sich die Dacia-Leute durchaus etwas Zeit gelassen, was sich bis heute aber massiv auszahlt. Der starke Einbruch in der Nachfrage, den so mancher eifrige E-Auto-Produzent in 2024 zu verschmerzen hatte, tangierte Dacia überhaupt nicht. Ganz im Gegenteil: Man konnte Verbrenner liefern, als Verbrenner gefragt waren,

und kletterte in der Zulassungsstatistik stetig nach oben. Der eine oder andere große Autokonzern hat inzwischen erkannt, dass im Preissegment unter 30 000 Euro ein hoher Bedarf an Autos besteht. Gerade auch junge Familien wollen sich Mobilität mit viel Platz zu erschwinglichen Preisen leisten. Opel beispielsweise mit dem neuen Frontera steigt genau in dieses Segment ein. Weitere

Marken werden hoffentlich folgen. Im großen VW-Konzern finden sich solche Angebote noch nicht wirklich. Ein Tiguan-Nachfolger für unter 30 000 Euro ist einfach schwer vorstellbar. Aber wir glauben, dass genau so ein Auto noch jahrelang sehr gefragt sein wird. „Keep it simple“, schreibt sich Dacia auf die Fahnen. Kein schlechtes Motto in diesen Zeiten.

Ihre Redaktion

NACHRICHTEN

4 **AUTO aktuell** Neues rund ums Auto

NEUHEITEN

- 6** **Am Start** Dacia Bigster – erste Fahrt mit dem neuen großen SUV. Plus fünf Alternativen bis 30 000 Euro
- 12** **Am Start** Mazda CX-60 – so fühlen sich die Änderungen zum neuen Modelljahr an
- 14** **Am Start** Tesla Model Y – was bringt das Facelift für den Elektro-SUV? Fahrbericht

TEST

- 16** **Vergleichstest** Honda CR-V e:HEV gegen Renault Espace Hybrid 200 – zwei geruhsame SUV mit Platz und sparsamen Motoren im Duell um den ersten Platz
- 22** **Top-Test** Hyundai Ioniq 5 RWD – größerer Akku, höhere Ladeleistung, mehr Reichweite. Klingt verlockend, aber wie gut ist der geliftete Stromer wirklich? Mit Kaufberatung und Ausstattungsübersicht
- 26** **Jahrestest** Cupra Leon Sportstourer 2.0 TSI – über rund 70 000 Kilometer hinweg machte uns der 245 PS starke Kombi viel Freude und wenig Ärger
- 30** **Vergleichstest** Audi A3 Sportback 35 TDI gegen BMW 120d und VW Golf 2.0 TDI – kann sich der neue BMW gegen die beiden bewährten Konkurrenten durchsetzen?
- 66** **Test** Mercedes GLB 250 4Matic – der SUV ist praktisch, schnell und komfortabel. Ganz perfekt ist er dennoch nicht
- 68** **Test** Mercedes C 200 – als Limousine mit 204 PS ist die C-Klasse ein kultivierter Begleiter zum stolzen Preis

REISE

36 **Fahr mal hin** Unterwegs zu Rekorden: Kochertalbrücke

WISSEN TANKEN

52 **Marktbericht** Pkw-Neuzulassungen im Februar 2025

SERVICE

- 40** **Test** Neun Akku-Luftpumpen im umfangreichen Vergleich, die mehr sind als nur kleine Blasebälge
- 48** **Auto & Recht** Nicht immer stimmt, was man auf der Straße so hört. Wir präsentieren 40 populäre Verkehrs-Irrtümer
- 60** **Test** Sommerreifen mit geringem Rollwiderstand liegen im Trend. AUTO testet sechs Reifen auf Nässe und trockenem Asphalt im Format 215/55 R 17

GEBRAUCHTWAGEN

54 **Kaufen ja, aber richtig** Unsere Experten geben wichtige Tipps, damit beim Gebrauchtkauf nichts schiefgeht

REPORTAGE

70 **Mit dem Taycan 4 in Lappland** Im eisigen Arctic Center von Porsche geht es einen Tag so richtig quer

RUBRIKEN

- 38** **Automarkt** Kleinanzeigen
- 58** **AUTO-Rätsel** Gewinn: Marderabwehrgerät von K&K
- 58** **Leserforum** Briefe und Anfragen
- 74** **Vorschau, Impressum**

Titelthemen



TEST Mercedes GLB mit starkem Verbrenner und Allradantrieb



40 SERVICE Neun kleine Akku-Luftpumpen im Test



60 SERVICE Wie sicher sind nachhaltige Sommerreifen?



12 AM START So fährt der geliftete Mazda CX-60



48 SERVICE Die größten Irrtümer im Straßenverkehr

ALLE AUTOS IN DIESER AUSGABE

Audi A3 Sportback	30	Hyundai Ioniq 5	22	Mercedes GLB	66
BMW Einser	30	Cupra Leon ST	26	MG 4	5
Citroën C5 Aircross	10	Mazda 6e	4	MG HS	10
Dacia Bigster	6	Mazda CX-60	12	Opel Corsa	5
Ford Kuga	5, 10	Mercedes C-Klasse	68	Opel Rocks	5
Honda CR-V	16	Mercedes CLA	4	Porsche Taycan	70
				Renault 5 Turbo	5
				Renault Espace	4, 16
				Renault Symbioz	10
				Seat Ateca	10
				Tesla Model Y	14
				VW Golf	30

S. 14 ▶





Stromer aus Stuttgart

Mercedes bringt mit dem nächsten CLA einen **800-VOLT-STROMER**, der schnell laden können und mit einer enormen Reichweite Kundschaft locken soll. Hier die ersten Infos zum Viertürer.

Noch gibt es keine Preise, aber die wichtigsten Kenndaten zum neuen CLA, der auf der Mercedes Modular Architecture (MMA) entwickelt wurde, hat Mercedes nun veröffentlicht. Das 4,72 Meter lange, viertürige Coupé kommt zunächst als Stromer, später im Jahr folgen Verbrenner-

Varianten auf Basis eines 1,5 Liter großen Turbobenziners. Den Elektro-CLA, der Gleichstrom mit bis zu 320 kW aufnehmen soll, bringt Mercedes als 250+ (mit einem PSM an der Hinterachse, 200 kW) oder als 350 4Matic mit zwei E-Maschinen und einer Leistung von 260 kW. Das maximale

Drehmoment beträgt 335 (CLA 250+) respektive 515 Nm. Beide Varianten sollen sehr effizient sein und verfügen über einen Energiespeicher von 85 kWh. Die Rekuperation lässt sich vierstufig einstellen. Für den 250+ gibt Mercedes eine WLTP-Reichweite von 792 Kilometern an; der 350er

soll im Bestfall 771 Kilometer weit kommen.

Im Cockpit fällt sofort der MBUX-Superscreen auf. Ein Panorama-dach sorgt für Helligkeit im Innenraum. In den Kofferraum des windschlüpfigen und flachen Stromers (c_w-Wert: 0,21) passen lediglich 405 Liter.

Sehen und gesehen werden

RENAULT überarbeitet den Espace aufwendig, mit komplett umgestalteter Front, schmalen Scheinwerfern und zweiteiligem Tagfahrlicht. Hinten werden geänderte Rückleuchten in eine neue Heckklappe eingesetzt. Neben anderen Innenmaterialien kommt eine kamerabasierte Gesichtserkennung zum Einsatz, die auf ein Fahrerprofil gespeicherte Einstellungen aktiviert. Ebenfalls neu: Infotainment-Gruppen und Getriebesteuerung.



470 Kilometer in fünf Minuten

BYD hat eine neue, sogenannte Super-e-Plattform präsentiert, die die Ladezeiten von Elektroautos drastisch verkürzt. Die Plattform basiert auf einer 1000-Volt-Architektur und soll mit bis zu 1000 kW laden können. Nach Angaben des Herstellers können damit innerhalb von fünf Minuten bis zu 470 Kilometer Reichweite nachgeladen werden. Zum Einsatz kommt die Plattform zuerst in den Modellen Han L und Tang L.

Preise starten bei 44 900 Euro

MAZDA hat die Preise für den vollelektrischen Nachfolger des Sechsters bekannt gegeben, der im Sommer zu den Händlern rollt. Als 6e EV startet die 4,92 Meter lange Limousine bei 44 900 Euro, als Long Range mit 80 statt 68,8 kWh großem Akku und 552 statt 479 km WLTP-Reichweite beginnt sie bei 46 500 Euro. Allerdings lädt der 6e Long Range am Schnelllader deutlich langsamer, seine maximale DC-Ladeleistung beträgt nur 90 statt 165 kW.



Elektrischer Renault 5 Turbo mit 540 PS

RENAULT bringt eine Ikone zurück auf die Straße: Das Modell zitiert den legendären R5 Turbo von 1980 und soll genau so wie auf den Bildern in Serie gehen. Schon mit

dem normalen R5 E-Tech ist den Franzosen ein toller Retro-Wurf gelungen. Jetzt aber treiben sie das Konzept auf die Spitze – mit zwei Radnabenmotoren an der Hinter-

achse, 540 PS, bis zu 480 Nm, 70-kWh-Akku und 800-Volt-Bordnetz. 1980 Exemplare sollen gebaut werden, dementsprechend hoch dürfte der Preis für den R5 Turbo 3E liegen.



RACING-Interieur mit stylischen Stoffbezügen und Rallye-Handbremse. **Außen: breite Backen, großer Diffusor**

KURZ NOTIERT

OPEL erweitert die elektrische Reichweite des Corsa Electric dank verbessertem Akku und effizienterem Antrieb. Damit kommt der 115 kW starke Corsa mit 51-kWh-Batterie nun bis zu 429 Kilometer weit (bisher 405 km).



Die Preise starten unverändert bei 31 490 Euro.

FORD muss den Kuga Plug-in-Hybrid erneut zurückrufen. Allein in Deutschland sind 56 135 Exemplare betroffen. Alle infrage kommenden Autos gehören dem Bauzeitraum 20. August 2019 bis 28. November 2023 an. Ford bittet seine Kunden, die Hochvolt-Antriebsbatterie vorerst nicht



zu laden und das Fahrzeug nur im Standard-Fahrmodus Auto EV zu benutzen.

AUTO-ONLINE

Neuigkeiten rund ums Auto sowie die Themen der aktuellen Ausgabe finden Sie im Internet unter der Adresse www.autostrassenverkehr.de. Unsere E-Mail-Adresse lautet: redaktion_auto@motorpresse.de. Per Fax erreichen Sie uns unter 07 11/182-1958. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!



Testen Sie das E-Paper von AUTO Straßenverkehr im digitalen Mini-Abo! Im Onlineshop können Sie ein digitales Kurzabonnement abschließen, das sechs Ausgaben zum Preis von 9,49 Euro umfasst. Das Angebot gibt es nur online auf www.autostrassenverkehr.de/epaperminiabo



Foto: Getty Images

130 statt 100 km/h

In **ÖSTERREICH** hat die Steiermärkische Landesregierung entschieden, das Tempolimit von 100 km/h zur Luftreinhaltung auf der Autobahn abzuschaffen. Es ist in Österreich durch das Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) geregelt und gilt auf zahlreichen Autobahnabschnitten, darunter auch die A 13 (Brenner-Autobahn) und die A 12 (Inntal-Autobahn). Mit der Entscheidung ist die Steiermark das erste Bundesland in Österreich, das das IG-L-Tempolimit kippt und Tempo 130 einführt. Betroffen sind vorrangig die A 2 (Süd-Autobahn) sowie die A 9 (Pyhrn-Autobahn). Die Umsetzung der Maßnahme soll „ohne Verzögerung“ erfolgen.



Jetzt mit Vizor

OPEL gönnt seinem Leichtkraftfahrzeug Rocks, das bereits mit 15 Jahren gefahren werden kann, ein kleines Update. Ähnlich wie andere Opel-Modelle zielt den Wagen vorn nun der schwarze Vizor mit weißem Blitz in der Mitte. Die Karosserie ist jetzt unterhalb der Fensterlinie ganz in Hellgrau gehalten. Das Dach bleibt schwarz, die Räder ebenso. Innen zieht ein neues Lenkrad ein. Ansonsten bleibt der Rocks seinem Konzept treu. Auf 2,41 Metern Länge bietet er Platz für zwei Personen. Der 6 kW starke E-Motor erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Energie aus der 5,5-kWh-Batterie reicht für bis zu 75 Kilometer.

Größer und mit neuem Design

MG MOTORS hat in China den neuen MG4 vorgestellt. Die Baureihe ist in Deutschland erst seit 2022 auf dem Markt und hier das meistverkaufte E-Auto einer chinesischen Marke. Von einem Facelift kann kaum die Rede sein, denn der neue Jahrgang erhält eine komplett neu sowie deutlich rundlicher gestaltete Karosserie und legt in der Länge um elf Zentimeter auf 4,40 Meter zu. Zu den technischen Änderungen der für den europäischen Markt vorgesehenen Ausführung ist noch nichts bekannt. Gleiches gilt für Markteinführung und Preise.



Große Nummer?

Manchmal zählt eben doch schiere Größe: Der Dacia **BIGSTER ÜBERRAGT DEN VW TIGUAN** um einige Zentimeter bei einem erheblich niedrigeren Grundpreis. Fährt er auch ordentlich?

EINFACH IN DIE LÄNGE zieht Dacia die CMF-B-Architektur, auf der auch der Duster basiert. Dennoch wirkt der Bigster nicht zu schmal



So wirklich klein können sie bei Dacia offenbar gerade nicht. Gut, beim Preis schon, denn der Einstieg beginnt bei 23 990 Euro – und damit deutlich unter allem anderen, was sonst in diesem Segment herumfährt. Beim Einstieg in den Bigster hingegen fällt gleich nach dem Druck des Startknopfs, der etwas versteckt rechts hinterm Lenkrad sitzt, eine Ziffer im Fahrerdisplay auf: 1100. Und zwar: Kilometer. So viel Reichweite soll möglichst sein. Na dann: Auf geht's! Jetzt noch den Wahlhebel-Stummel einmal nach unten flippern, und der 4,57 Meter lange SUV rollt leise los.

Ja, rein elektrisch, denn zum ersten Kennenlernen stellt Dacia ausschließlich die Antriebsvariante Hybrid 155 zur Verfügung, die den attraktiven Einstiegspreis von 23 990 Euro gleich mal um 4600 Euro nach oben lupft – wenn gleich in Verbindung mit einer etwas besseren Ausstattung. Die erreicht in der gefahrenen Linie Journey ein weit höheres Niveau, wobei uns hier vor allem die dann immer noch optionalen 19-Zoll-Räder mit ungewöhnlicher 205/55er-Bereifung interessieren. Wie die sich wohl auf den Federungskomfort des einfach ausgeführten

Fahrwerks mit MacPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse (Mehrlenkerachse nur im 4x4) auswirken? Zunächst gar nicht, denn die Straßen unterfordern den Bigster mit ihrem ebenen Belag. So fällt erst mal auf, dass sich der 1,8-Liter-Benziner des Hybridantriebs mit leichtem Rucken meldet, wenn die Kapazität des 1,4-kWh-Akkus erschöpft ist.

Ein neuer Hybrid-Antrieb für den SUV

Der Vierzylinder brummt ein wenig, läuft im Rahmen seiner Möglichkeiten vibrationsarm, passt so zur ehrlichen Haut. Überhaupt

arbeitet der Antrieb – abgesehen vom gelegentlichen leichten Ruckeln – im besten Sinn unauffällig. Keine Selbstverständlichkeit, muss sich der Verbrenner doch mit einem 36-kW-E-Motor sowie einem Hochspannungs-Startergenerator und einem Getriebe, das sechs Antriebsmodi ermöglicht, vertragen. Der Saugmotor selbst leistet trotz seines Hubraums gerade einmal 109 PS und taktet nach dem Atkinson-Prinzip, also mit länger geöffneten Einlassventilen für eine effizientere Verbrennung. Während du so übers südfranzösische Land gondelst, glaubst du

bald die Angabe des Herstellers, dass der Antrieb rund 80 Prozent des Stadtverkehrs rein elektrisch absolviert, denn selbst außerhalb der Stadt pausiert der Benziner häufig. Nur kurz, aber eben häufig. Unter Last schwillt die Geräuschkulisse natürlich deutlich an, ungestümes Temperament ergibt sich dennoch nicht, obwohl es die Systemleistung von 155 PS mit nur knapp unter 1,5 Tonnen Bigster zu tun bekommt. Wie sich das wohl beim Erreichen des zulässigen Gesamtgewichts von 2940 kg anfühlt? Und dann wäre da noch ein Haken, im wahren Wortsinn: Mehr als



EINFACH INS ABSEITS geht ohne Allradantrieb nur bedingt. Dennoch gibt's Offroad-Anzeigen



EINFACH HINTEN SITZEN geht wunderbar, wegen des Platzangebots. Die Bank wirkt bequem



EINFACH ABSCHALTEN lassen sich die Assistenzsysteme mit der linken der vier Tasten

eine Tonne darf der Hybrid nicht ziehen, die anderen beiden Antriebsvarianten immerhin 1,5 Tonnen. Spätestens dann stellt sich auch die Frage, wie der Dacia mit seinen hinteren Trommelbremsen verzögert, denn beim Hybrid fällt die Rekuperationsleistung überschaubar aus. Das Pedalgefühl jedoch passt schon mal. Solange du also den Antrieb nicht stresst, fährt der Bigster prima, auch wenn sich der Zustand der Straßen verschlechtert. Hin und wieder schwingt der Aufbau kurz nach dem Anfedern etwas hektisch nach, ansonsten macht das Fahrwerk einen wirklich guten



EINFACH FAHREN stellt absolut kein Problem dar, was unter anderem am ergonomischen Cockpit liegt. Smartphone-Halterung serienmäßig

Fotos: Dacia



EINFACH VIEL ANHÄNGEN darf man dem SUV nicht. Dem Hybrid 155 nur eine Tonne, die anderen Antriebe packen 1,5 Tonnen

Job. Selbst wenn sich dem Bigster mal Kurven vor die aufrechte Nase werfen, lässt sich die Abstimmung davon nicht irritieren. Im Gegenteil: Der SUV beginnt erst bei überraschend hoher Querbeschleunigung, sacht zu untersteuern. Übertreibst du es, hält die offenbar akribisch applizierte Stabilitäts-Elektronik den Dacia mit sachten, gezielten Eingriffen sauber auf Linie. So entsteht der Eindruck, dass das Fahrwerk mit dem Antrieb völlig unterfordert ist, selbst wenn die Lenkung mit etwas zähem Rückstellmoment ein wenig Gewöhnung erfordert, dafür jedoch verlässlich rückmeldet.

Wie sitzt es sich denn so hinterm Lenkrad? Ordentlich positioniert, auf gut stützenden Sitzen, denen es nicht an Seitenhalt, aber an Oberschenkelaufgabe fehlt. Dazu präsentiert das Fahrerdisplay alle wichtigen Informationen klar, wenngleich schon arg schmucklos. Nicht einmal virtuelle Rundinstrumente lassen sich einstellen. So sei es, die Freude über die einfache Bedienung mittels vieler haptischer Tasten überwiegt. Vor allem die linke in der kleinen Leiste links vom Lenkrad gefällt, denn nach entsprechender Programmierung legt sie auf Druck nervende Assistenzsysteme lahm. Da fällt es dann auch leicht,

ein wenig über den Bediensatelliten der Audioanlage zu lächeln. Er ist ein fester Bestandteil der Renault-Historie. Und immer noch nicht intuitiv zu bedienen. Wesentlich praktischer: der 10,1-Zoll-Zentralmonitor mit logischer Menüstruktur. Und: die diversen Ablagen. Vor allem die Türaschen fallen geräumig aus. An Platz für Fahrer und Mitreisende fehlt es ebenfalls nicht, du kannst schon vier, vielleicht gar fünf recht groß gewachsene Menschen im Bigster verräumen. Diejenigen, die hinten sitzen, können ihre Füße unter die Vordersitze schieben. Alle miteinander dürfen dann die

Aussicht aus dem 1,20 Meter langen Panoramadach (kostet beim Journey 850 Euro, ist beim Extreme Serie und für Essential sowie Expression nicht lieferbar) genießen. Spätestens jetzt mehr über die einfachen Materialien, die es aus dem Ladeabteil bis in weite Teile des Innenraums geschafft haben.

Stellt sich noch die Frage, wie es klappt

Zudem bietet der Bigster eine Armlehne hinten, wobei es sich hier um den Mittelteil der Rücklehne handelt, die im Verhältnis 40:20:40 nach vorn klappt und einen fast ebenen Ladeboden ermög-

licht. Für die Passagiere bietet die Mittelarmlehne je einen Getränke- und Smartphonehalter. Außerdem stimmt auch im Fond das Raumgefühl, wegen der recht großen Seitenfenster und natürlich wegen des Panoramadachs, dessen Frischluftöffnung jedoch nur 35 Zentimeter misst und trotz Windabweiser ein leichtes Wummern produziert. Ach, da wäre noch eine nette Anekdote aus dem Laderaum: Dort steckt in der linken Ausbuchtung der Wagenheber, ganz ohne irgendeine Verkleidung, geniert sich seiner nicht. Das Ersatzrad liegt im Kellerfach des Kofferraums, um das sich flexibles Ge-