

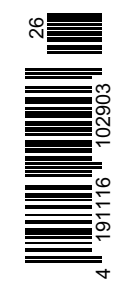
Nur
2,90
Euro

AUTO

STRASSENVERKEHR

Heft 26 19. November 2024

Deutschland 2,90 € • Schweiz 4,60 CHF • Österreich 3,40 €
BeNeLux 3,50 € • Dänemark 32,95 dkr • Griechenland 4,40 €
Italien 4,00 € • Portugal 4,00 € • Slowenien 4,00 € • Spanien 4,00 €



VERGLEICHSTEST VW T-Cross gegen Toyota Yaris Cross Sparsame City-SUV



Top-Test Skoda Octavia

Starthilfe
Sechs Kondensator-Booster im Test
Dauerläufer
Ein Mazda 121 auf dem Weg zur Million



Test Alfa Romeo Junior

Aktuelle Fahrberichte



Opel Grandland Hybrid



Ford Capri



Abarth 600e



Leapmotor C10



VW-Report

Neue Modelle,
harte Einschnitte

ID. Golf

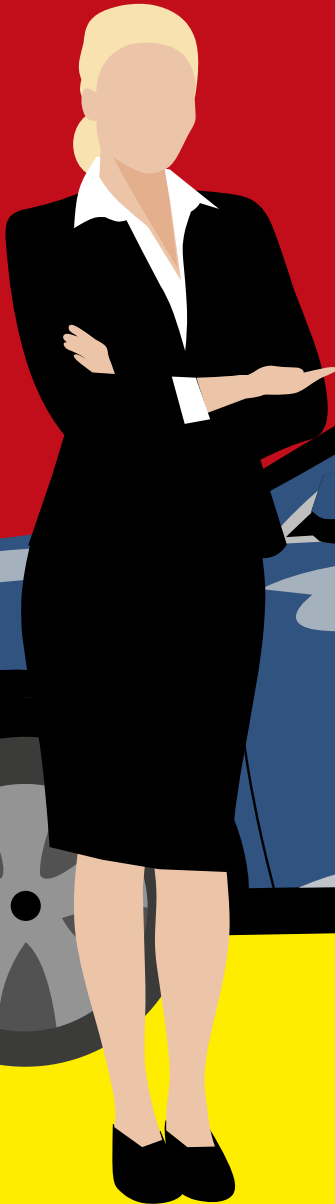


ID.2



T-Roc

EFFIZIENTE TIPPS ZUM AUTOKAUF



AUTO STRASSENVERKEHR SPEZIAL

mit 24 Seiten Katalogteil

Citroën C3 Aircross
Kia Ceed
Fiat 600
Ford Kuga
Hyundai Bayon
Renault Arkana
Skoda Scala
Peugeot 2008
Dacia Duster
MG3
VW Taigo
Opel Astra

Clever kaufen!

Die günstigsten Autos

Unter 20 000 Euro
Kauftipps: 18 Neuwagen,
10 junge Gebrauchte

Ohne Anzahlung
24 Leasing-Schnäppchen
ab 125 Euro im Monat

Fast kostenlos
Einwegmieten für 1 Euro –
wir haben es ausprobiert

Heiß oder heikel? Preiswerte Benziner aus China

AUTO STRASSENVERKEHR SPEZIAL

So finden Sie das Auto, das am besten zu Ihnen passt. Jetzt im Handel oder unter:

+49 781 639-6651 | autostrassenverkehr@burdadirect.de | www.autostrassenverkehr.de/sonderheft





Akzeptanz oder Abneigung?

Sicherheitssysteme im Auto sind heute unverzichtbar. Doch während die technische Entwicklung in der automobilen Neuzeit zunächst mit bahnbrechenden Grundsatz-Erfindungen wie ABS, Airbags und später ESP die Sicherheit auf ein völlig neues Niveau schraubte, sind die späteren Innovationen differenzierter zu betrachten: nach ihrer Bedeutung für die Unfallvermeidung – und ihrer Fehlerrate. Denn moderne

Fahrerassistenzsysteme mit ihren umfangreichen Funktionen arbeiten noch nicht in allen Situationen fehlerfrei. Warum? Ihre Aufgabe – die fortwährende Überwachung und Bewertung einer Vielzahl sich dynamisch verändernder Parameter – ist hochkomplex. Stellen wir sie deshalb grundsätzlich infrage? Nein, aber wir lassen Auffälligkeiten in unseren Tests nicht unerwähnt. Was wir durchaus kritisieren, sind die

jüngsten Vorgaben von Gesetzgeber und Prüforganisationen, die bestimmte Assistentenfunktionen vorschreiben, obwohl längst noch nicht alle einen allgemein anerkannten Reifegrad erreicht haben. Ein Auto ohne Assistenten kann ein sicheres Auto sein – aber ein schlecht applizierter Assistent ein Sicherheitsrisiko darstellen. Mehr dazu lesen Sie in einer der nächsten Ausgaben von AUTO.

Ihr Stefan Cerchez

NACHRICHTEN

4 **AUTO aktuell** Neues rund ums Auto

NEUHEITEN

- 6** **Titelgeschichte** Mit diesen Modellen und Maßnahmen will VW seinen aktuellen Kurs korrigieren
- 10** **Am Start** Opel Grandland Hybrid – so fährt sich die Einstiegsvariante des neuen Opel-SUV
- 12** **Am Start** Ford Capri – weckt der Stromer Erinnerungen an das Coupé aus den 70ern? Fahrbericht
- 14** **Am Start** Abarth 600e – erste Fahrt im neuen elektrischen Topmodell der Italiener
- 16** **Am Start** Leapmotor C10 – Mittelklasse-Stromer-SUV aus China zum interessanten Preis. Fahrbericht

TEST

- 18** **Vergleichstest** VW T-Cross gegen Toyota Yaris Cross
- 24** **Top-Test** Skoda Octavia Combi 1.5 eTSI – wie gut schlägt sich der Skoda-Bestseller nach dem Update? Mit Ausstattungsübersicht und Kaufberatung
- 28** **Vergleichstest** BMW X5 gegen Genesis GV80
- 66** **Test** Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI Hybrid – die neue kantige Generation mit Plug-in-Hybrid und Allradantrieb
- 68** **Test** Alfa Romeo Junior – auch als Stromer ein Alfa?

WISSEN TANKEN

- 32** **Marktbericht** Pkw-Neuzulassungen im Oktober 2024
- 44** **Zahlen und Fakten** Autoland, Teil 9: Kuba
- 54** **Autonomes Fahren** Bosch arbeitet an einer digitalen Straßenkarte für das weltweite Straßennetz

SERVICE

- 36** **Starthilfegeräte** Sechs Ultra-Kondensatoren im Test
- 52** **Hauptuntersuchung** Diese Änderungen planen die Prüforganisationen für die Zukunft

SICHERHEIT

- 58** **Hagelschäden** Intensität und Häufigkeit nehmen zu. Was Sie dagegen tun können

GEBRAUCHTWAGEN

- 60** **Autos mit hoher Laufleistung** Ein 33 Jahre alter Mazda 121 mit über 800 000 km soll die Million noch schaffen

REISE

- 34** **Fahr mal hin** Europas steilster Weinberg

REPORTAGE

- 46** **Ein Golf, zwei Länder** Mit einem VW Golf aus der Wendezeit auf Spurensuche zwischen Ost- und Westdeutschland
- 70** **Creme21** Die etwas andere Klassiker-Rallye

RUBRIKEN

- 42** **Automarkt** Kleinanzeigen
- 64** **Leserforum** Briefe und Anfragen
- 64** **AUTO-Rätsel** Gewinn: Winterset von Kungs
- 74** **Vorschau, Impressum**

Titelthemen



VERGLEICHSTEST BMW X5 30d gegen Genesis GV80 3.0 Diesel



70 **REPORTAGE** Young- und Oldtimer on Tour: Creme21

68 **TEST** Alfa Romeo Junior – erster Stromer von Alfa



66 **TEST** Hyundai Santa Fe – Plug-in-Hybrid als 4WD

52 **SERVICE** Die Zukunft der Hauptuntersuchung

ALLE AUTOS IN DIESER AUSGABE

Abarth 600e	14	Leapmotor C10	16	Skoda Octavia Combi.....	24
Alfa Romeo Junior	68	Lexus NX	5	Suzuki eVitara	5
Alpine A390.....	5	Mazda 121	60	Toyota Yaris Cross.....	18
BMW X5	28	Opel Grandland	10	VW Multivan	4
Dacia Spring	5	Skoda Kodiaq	5	VW ID. Golf	6
Ford Capri.....	12			VW T-Roc.....	8
Genesis GV80.....	28			VW Tayron	9
Hyundai Ioniq RN24.....	4			VW ID.2	9
Hyundai Intium.....	5			VW T-Cross	18
Hyundai Santa Fe.....	66			VW Golf.....	46



S. 60 ▶



Jetzt mit Allradantrieb

VW bietet die Modelle Multivan und California jetzt auch als **eHYBRID 4MOTION** an. Dahinter verbirgt sich die bei VW neue Kombination aus Plug-in-Hybrid und elektrischem Allradantrieb.

Multivan und Allradantrieb – diese Kombination war im 2021 eingeführten T7 auf Basis der MQB-Architektur bislang nicht zu haben. Doch jetzt steht der neue eHybrid 4Motion zur Wahl, der den aus Golf, Passat und Tiguan bekannten Plug-in-Hybrid der zweiten Generation mit einer elektrisch angetriebe-

nen Hinterachse kombiniert. Der 177 PS starke 1.5 TSI sowie die beiden E-Maschinen an Vorder- und Hinterachse (85 und 100 kW) stellen zusammen eine Systemleistung von 245 PS (Systemdrehmoment: 350 Nm) bereit. Dank 19,7 kWh großem und mit bis zu 40 kW schnellladefähigem Akku unter den Vordersitzen sollen der

Multivan und sein Reisemobilab-
leger California bis zu 90 km rein elektrisch zurücklegen können. An der Wallbox kann dreiphasig mit 11 kW geladen werden. Anhängelast: 1600 kg. Der Allradantrieb steht auch bei leerer Batterie bereit, weil dann der TSI die vordere E-Maschine als Generator antreibt. Bis zu 100

Prozent des Antriebsmoments können bei Bedarf an die Vorder- oder auch an die Hinterachse strömen. VW bietet den Plug-in-Hybrid zunächst ausschließlich mit Allradantrieb an. Die Preise beginnen bei 70 668 Euro für den Multivan und bei 77 772 Euro beim California (stets mit verlängertem Heck und Aufstelldach).

Fahrmaschine ohne Karosserie

HYUNDAI will mit dem RN24 herausfinden, wie sich die Dynamik für die nächste Generation der N-Modelle weiter steigern lässt. In dem reinen Funktionsträger mit Käfig-Aufbau steckt der elektrische Allradantrieb aus dem Ioniq 5 N mit 478 kW (650 PS). Der RN24 wiegt leer noch 1,9 Tonnen, aber der um 34 cm verkürzte Radstand verleiht ihm extreme Handlichkeit. Der Fahrer kann diverse Parameter mit Tasten am Lenkrad einstellen.



23 %
der Wahlteilnehmer fahren aktuell einen **Kompakt-SUV**

Quelle: Leserbefragung 2024

SUV nur knapp vor Kombis

KNAPP EIN VIERTEL der befragten Teilnehmer an der Leserwahl „Familienautos des Jahres“ fahren einen Kompakt-SUV, doch Kombis sind immer noch gefragt: 21 Prozent sind aktuell damit unterwegs. Erst mit größtem Abstand folgen Vans und Kompakte (je 12 Prozent) und Kleinwagen (9 Prozent).

Neue Einstiegsausstattung

PEUGEOT ersetzt bei den Baureihen 208, 308 und 2008 die bisherigen Basisausstattungsvarianten Active und Active Pack durch die neue Linie Style. Laut Peugeot umfasst Style einige zusätzliche Optionen, beim 208 Style sind beispielsweise beheizbare Vordersitze nun serienmäßig an Bord. Allerdings steigt dadurch der Basispreis beim 208 von ehemals 21 975 (Active) auf nun 22 950 Euro (Style). Im 2008 ist Style mit allen für die Baureihe erhältlichen Antrieben kombinierbar, in 208 und 308 jeweils nicht mit den stärksten Verbrenner-Varianten.



Mehr Benziner für den Kodiaq

SKODA erweitert die Antriebspalette des Kodiaq. Speerspitze ist wieder der RS, den Skoda erneut mit einem Zweiliter-Turbobenziner anbietet. Im Gegensatz zum Vorgänger steigt die Leistung des neuen Motors um 20 auf 265 PS, die Kraftübertragung erfolgt wie bisher auf alle vier Räder. Preise für den umfangreich ausgestatteten RS nennt Skoda noch nicht, dafür aber für eine weitere Variante, die ebenfalls einen aufgeladenen Zweiliter-Benziner serienmäßig mit Allradantrieb koppelt. Sie leistet 204 PS und kostet als Selection ab 47 200, als Sportline ab 51 700 Euro.



Elektrischer Vitara

SUZUKI stellt mit dem eVitara sein erstes vollelektrisch angetriebenes Modell vor. Mit 4,28 Metern ist er rund zehn Zentimeter länger als der Verbrenner-Vitara, der Radstand beträgt 2,70 Meter. Im Cockpit dominieren zwei Displays, trotzdem lassen sich viele Funktionen über Tasten am Lenkrad bedienen. Als Energiespeicher dienen LFP-Akkus mit 49 oder 61 kWh, die Varianten mit Frontantrieb leisten 106 kW (144 PS) oder 128 kW (174 PS). Im Topmodell mit Allradantrieb leistet ein zusätzlicher Motor im Heck 48 kW (65 PS). Die Produktion in Indien startet im Frühjahr, Markteinführung in Europa ist im Sommer.



Ab 2025 in Serie

HYUNDAI gibt mit dem Brennstoffzellen-Konzeptfahrzeug Intium einen konkreten Ausblick auf den Nachfolger des mit Wasserstoff betriebenen Nexu. Die Serienausführung feiert in der ersten Jahreshälfte 2025 Premiere. Der Intium präsentiert sich im Look der neuen Designsprache von Hyundai und soll dank großer Wasserstofftanks bis zu 650 Kilometer weit fahren können. Gegenüber der Technik im Nexu wurde auch die Akkuleistung erhöht und die Batteriekapazität verbessert, der Elektromotor leistet nun bis zu 150 kW. Das Navi verfügt über einen speziell für Wasserstofffahrzeuge entwickelten Routenplaner.

Ausblick auf die dritte Baureihe

ALPINE gibt mit einer seriennahen Studie einen konkreten Ausblick auf den A390. Der rein elektrische Crossover im 4,60-Meter-Format startet 2025. Unter der bullig-eleganten Hülle des Fünfsitzers steckt die AmpR-Medium-Plattform des Konzerns. Genutzt wird sie bereits vom Renault Megane E-Tech und vom Nissan Ariya. Für die Alpine A390 entwickeln die Ingenieure sogar ein Layout mit drei Motoren.



KURZ NOTIERT

LEXUS liefert den NX nun auch als Overtrail mit auf 20 Zentimeter erhöhter Bodenfreiheit und einem Optipaket, das den SUV abenteuerlustiger und eigenständiger aussehen lässt. Der NX Overtrail ist



als Vollhybrid oder Plug-in-Hybrid erhältlich, Preise nennt Lexus noch nicht.

DACIA bietet für den Spring bis Ende des Jahres attraktive Leasingkonditionen. Das laut Preisliste 16 900 Euro teure Basismodell kostet im Leasing bei einer Laufzeit von 24 Monaten und einer Jahresfahrleistung von 10 000 Kilometern nur 79 Euro pro Monat – oh-



ne Anzahlung. Damit belaufen sich die Leasingkosten auf insgesamt 1896 Euro.

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

Kurs-Korrekturen

In der öffentlichen Wahrnehmung produziert VW derzeit mehr Negativschlagzeilen als Autos. Welche Maßnahmen ergreift das Unternehmen nun? Und wie sehen die **NEUEN MODELLE** aus?



Computereuschen: Christian Schulte, Fotos: VW

Mit 100 Euro dürfte das aktuelle Hauptproblem von VW kaum gelöst werden: das Renditeziel von 6,5 Prozent im Jahr 2026 zu erreichen. Im vergangenen Jahr lag die Gewinnmarge bei 4,1 Prozent. Nun, Mitte September erhöhte die Marke den Aufpreis für die Metallic-Lackierung bei allen ID-Modellen um ebenjene 100 Euro, weitere Sonderausstattungen wurden ebenfalls teurer. Allerdings stand die Marke bislang nicht im Verdacht, ihre Produkte zu billig angeboten zu haben. Wobei selbst das zu den eher geringeren Problemen zählt. Inzwischen scheinen immerhin die teuren Nachbesserungen im Bereich

der Software beim Golf und bei den ID-Modellen zu fruchten, die Mängel in der Fertigungsqualität sind behoben. Speziell der ID.3 wirkt mittlerweile akkurat zusammengebaut, und die Modellpflegemaßnahmen haben ihm ein optisch und haptisch ansprechenderes Interieur beschert. Zudem bekommt der Stromer Mitte 2026 ein weiteres Facelift mit dem Schwerpunkt Karosserie. Bei der runden Grundform allerdings bleibt es weiterhin – obwohl das aktuelle Management von dieser Designausrichtung lieber früher als später wegmöchte. Warum? Käufer von Elektroautos wollen keine Designexperimente, sondern

ein Auto „wie du und ich“. Das haben einige Hersteller, nicht nur VW, lernen müssen. Das Showcar ID.2all, aus dem Ende 2025 der Kleinwagen ID.2 hervorgehen wird, deutet die neue Ausrichtung an (siehe Kasten rechts und S. 9).

Neue SUV und ein Vollhybrid im Portfolio

Daneben spielen die elektrifizierten Verbrenner weiter eine wichtige Rolle, etwa im Tayron. Der sieben-sitzige SUV führt den in China längst bekannten Modellnamen nun auch in Europa ein, läuft in Wolfsburg vom Band und beerbt den Tiguan Allspace. Durch die klare Trennung lässt sich der Tayron höher positionieren als sein Vor-

gänger, wovon sich VW neue, zahlungskräftige Kunden erhofft. Im kommenden Jahr steht die Ablösung des populären Kompakt-SUV T-Roc an. Der war im August das dritte Mal in diesem Jahr der meistzugelassene VW in Deutschland, hat vom Marktstart 2018 an dem Golf das Leben in der Flensburger Statistik schwer gemacht: In diesem Zeitraum brachen die Verkäufe des einstigen Kompaktklasse-Helden von 211 512 auf 81 117 Einheiten ein, die des T-Roc wuchsen von 35 299 auf 68 678 Exemplare. Nicht zuletzt die solidere Software und die einfachere Bedienung verhalfen dem Kompakt-SUV zum

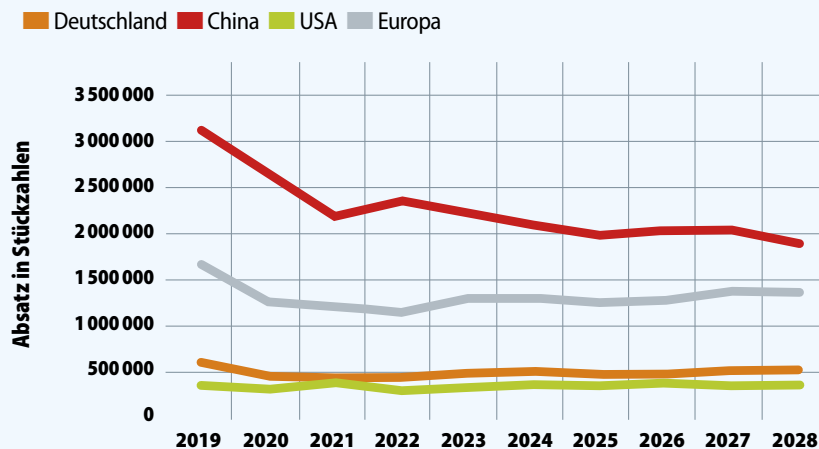
Erfolg, denn er basiert noch auf dem Golf VII. Die nächste Generation baut auf dem Golf VIII auf und soll von dessen Weiterentwicklung profitieren. Allerdings steht VW – wie die meisten Autohersteller – vor der nächsten Herausforderung: Ab kommenden Jahr diktiert die EU ein CO₂-Flottenziel von 93,6 statt 116 g/km wie bislang. Hinzu kommt, dass einige europäische Metropolen Einfahrtsbeschränkungen für Pkw planen, die über keinen elektrifizierten Antrieb verfügen. Auch deshalb schlägt VW einen neuen Weg ein: Zum bekannten Mildhybrid-Benziner und den Plug-in-Hybriden (deren E-Reichweite je nach Bau-

ID. GOLF Keine Experimente mehr: Der E-Kompakte bedient sich klassischer Proportionen, erhält zudem ein Cockpit mit weniger touchlastiger Bedienung



So sehen die VW-Pkw-Verkäufe in den wichtigsten Regionen aus

DIE PROGNOSE verspricht in drei von vier Kernmärkten Stabilität oder leichte Anstiege. Doch in China ist kein Wachstum abzusehen.



Quelle: S&P Global Mobility

Angesichts der derzeit nicht nur in China herausfordernden Situation weiß Markenchef Thomas Schäfer um die Bedeutung neuer Modelle. Bis 2027 sollen acht neue Elektro-Typen auf die Straße kommen (modellgepflegte und Premieren zusammengerechnet). „Die Autos werden super aussehen und haben technologisch das Zeug, den Markt richtig aufzumischen. Aber um das im extrem harten Marktumfeld zu schaffen, müssen wir unsere Fahr-

zeuge gewinnbringend produzieren und zu bezahlbaren Preisen auf die Straße bringen“, sagt der CEO. Und: Die Produkte müssen schnell auf die Straße. So ist der ID.2 das erste Fahrzeug der Marke, das in 36 statt 50 Monaten entwickelt wird. Zudem besteht das Ziel, die Kosten pro Mannstunde in der Entwicklung um rund 40 Prozent zu senken – und die Anzahl der Entwicklungsingenieure selbst. Derzeit arbeiten rund 12.000 am Stammsitz.



steht mit 45.390 Euro in der Preisliste, der MHEV mit 38.450 Euro, beide in der gehobenen Ausstattungslinie Style, die mit dem PHEV verknüpft ist. Apropos Golf: Der kommt mit vollelektrischem Antrieb, doch das dauert noch ein paar Jahre. Da der Kompakte die neue SSP-Basis (Scalable Systems Platform) nutzt, rollt er erst 2029 von den Produktionslinien in Wolfsburg.

Die SSP gilt konzernintern als eine Art Superbaukasten über alle Marken, Modellreihen und Antriebe. Die Arbeit daran begann vor rund zwei Jahren, die ersten fertigen Autos sollten 2026 debütieren. Nun wird es mindestens 2028.

reihe bis über 130 km nach WLTP reicht) addiert die Marke einen Vollhybrid ohne Ladeanschluss. Der basiert ebenfalls auf der Kombination aus 1.5-TSI-Benziner (mit Miller-Cycle-

Verbrennungsverfahren) und Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, kann jedoch aufgrund der stärkeren E-Komponenten auch rein elektrisch fahren – im Bereich einer kleinen

einstelligen Kilometerzahl. Die Systemleistung soll bei rund 180 PS liegen, was den neuen Antrieb ziemlich genau zwischen dem MHEV und den schwächeren der beiden PHEV ein-

sortieren würde. Gleiches gilt vermutlich für den Preis. Da es den T-Roc bislang ausschließlich mit unelektrifizierten Motoren gibt, dient hier der Golf zur Einordnung: Der PHEV



T-ROC Die erste Generation wurde auf Anhieb zum Erfolg. Nummer zwei zeigt etwas mehr Kante. Mit dem Hybridantrieb umgeht der SUV die Einfahrtsbeschränkungen einiger europäischer Metropolen

INFO

Werksschließungen und weitere Einschnitte in Deutschland

WARNSIGNALE Gestiegene Fixkosten, Modellwechsel und ein herausfordernder Wettbewerb zwingen VW zu unpopulären Maßnahmen.

Volkswagen plant, mindestens drei Werke in Deutschland zu schließen und in den verbleibenden Standorten Einschnitte vorzunehmen. Werke sollen schrumpfen, während Produkte, Stückzahlen, Schichten und Montagelinien reduziert werden. Die Gründe für diesen Sparkurs liegen in der Notwendigkeit, an den deutschen Standorten der Kernmarke Einsparungen bei den hohen Fixkosten vorzunehmen.

Im laufenden Jahr (Januar–September) ging das operative Ergebnis von Volkswagen Pkw um 36,9 Prozent auf 1,34 Milliarden Euro zurück, die Rendite sank in diesem Zeitraum auf 2,1 Prozent (Vorjahr: 3,4 Prozent). Bereits im September wurden daher Maßnahmen angekündigt, die Teil eines umfassenden Restrukturierungsprogramms sind. Zu diesem Zeitpunkt hatte Volkswagen die seit über 30 Jahren geltende Beschäftigungssicherung aufgehoben, wodurch ab Mitte 2025 erstmals betriebsbedingte Kündigungen möglich wären. Insgesamt beschäftigt VW rund 120 000 Mitarbeiter in Deutschland, von denen etwa die Hälfte im Werk Wolfsburg tätig ist. Weitere Einsparungsmaßnahmen betreffen die Lohnstruktur. Laut Betriebsrat strebt der VW-Vorstand eine dauerhafte Reduzierung der Löhne um zehn Prozent an, begleitet von sogenannten Nullrunden für die Jahre 2025 und 2026, also keine Lohnerhöhungen. Zusätzlich sollen Bonuszahlungen und Jubiläumspremien entfallen, was bei den Mitarbeitern auf erhebliche Kritik stößt. *hw*

Im laufenden Jahr (Januar–September) ging das operative Ergebnis von Volkswagen Pkw um 36,9 Prozent auf 1,34 Milliarden Euro zurück, die Rendite sank in diesem Zeitraum auf 2,1 Prozent (Vorjahr: 3,4 Prozent). Bereits im September wurden daher Maßnahmen angekündigt, die Teil eines umfassenden Restrukturierungsprogramms sind. Zu diesem Zeitpunkt hatte Volkswagen die seit über 30 Jahren geltende Beschäftigungssicherung aufgehoben, wodurch ab Mitte 2025 erstmals betriebsbedingte Kündigungen möglich wären. Insgesamt beschäftigt VW rund 120 000 Mitarbeiter in Deutschland, von denen etwa die Hälfte im Werk Wolfsburg tätig ist. Weitere Einsparungsmaßnahmen betreffen die Lohnstruktur. Laut Betriebsrat strebt der VW-Vorstand eine dauerhafte Reduzierung der Löhne um zehn Prozent an, begleitet von sogenannten Nullrunden für die Jahre 2025 und 2026, also keine Lohnerhöhungen. Zusätzlich sollen Bonuszahlungen und Jubiläumspremien entfallen, was bei den Mitarbeitern auf erhebliche Kritik stößt. *hw*



In der SSP gehen langfristig die heutigen vier Verbrenner- und vier Elektroarchitekturen auf. E- und Verbrennerfahrzeuge sollen damit zu identischen Kosten gefertigt und verkauft werden, so auch die gleiche Marge einbringen. Interessant: Für den ID. Golf hat sich das Design-Team um Andreas Mindt offenbar den Golf IV als Vorbild ausgesucht, zumindest was die Proportionen betrifft. Der Neue

tritt natürlich weniger zierlich und hochbeinig auf, verfügt aber unter anderem über die charakteristische breite C-Säule. Wie steht es um die Reichweite? Um sich nennenswert von den bisherigen E-Modellen abzuheben, muss eine günstige Basisversion mindestens 400 Kilometer weit kommen – im Alltag, nicht nach WLTP-Norm. Bei den teuren Varianten sollten rund 600 Kilometer möglich