

Nur
2,90
Euro

AUTO

STRASSENVERKEHR

Heft 20 27. August 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

Clever & bezahlbar

Skoda Fabia – Mitsubishi Colt – Suzuki Swift

Leasing
Top-Angebote
ohne Anzahlung



Test Toyota C-HR

Neuwagenpreise
Warum Autos heute
so teuer sind

Mobile Freizeit
Sieben Dachzelte
im großen Test

Aktuelle Fahrberichte



Hyundai Tucson



Top-Test Dacia Duster



Kia Picanto



Renault Symbioz

Gebrauchtwagen Smart Fortwo EQ im Meistercheck

#mehr
Achtung

Eine Verkehrssicherheits-Initiative
von bimdv.bund.de, dvr.de
und Partnern: mehrachtung.de

Klar darf man im Verkehr Zähne zeigen.

Bringen wir **#mehrAchtung** auf die Straße.

Für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr:
Die Initiative #mehrAchtung will zusammen mit einer großen Partner-Allianz
für mehr Aufmerksamkeit und gegenseitigen Respekt sorgen – und so das
Verkehrsklima verbessern sowie die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.



Von Comebacks und Premieren

Einmal im Jahr entscheiden Sie über die Sieger in diesem Heft. Über 11 900 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben in diesem Jahr über die Familienautos des Jahres abgestimmt. Die Ergebnisse finden Sie in dieser Ausgabe ab Seite 38. Ohne vorab zu viel zu verraten: Es gibt neun Modell-Sieger von sechs verschiedenen Marken, drei Viertel davon sind Importmodelle. Bei den Karosserieformen stehen sechs SUV- und zwei Cross-

over-Typen nurmehr einem Kombi-Modell gegenüber. Und antriebsseitig schafft es ein Elektromodell ganz oben auf das Treppchen, zwei weitere sind zumindest als Plug-in- oder Vollhybrid verfügbar. Ergebnisse, die auch zur allgemeinen Marktentwicklung passen: SUV liegen mittlerweile in der Kundengunst ganz vorn und eignen sich aufgrund ihrer Karosserieform auch gut als Familienauto. Und reine Elektromodelle haben es

aufgrund ihrer höheren Preise naturgemäß schwerer, zumal es bislang nur wenige erschwingliche E-Kombis oder -SUV für Familien gibt. Welche Faktoren für Sie beim Autokauf am wichtigsten sind, haben wir parallel zur Leserwahl in einer großen Umfrage ermittelt – mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben.
Ihr Stefan Cerchez

NACHRICHTEN

4 **AUTO aktuell** Neues rund ums Auto

NEUHEITEN

- 8** **Am Start** Renault Symbioz – so fährt sich der neue große Bruder des Captur
- 10** **Am Start** Hyundai Tucson – erste Fahrt mit dem Plug-in-Hybrid aus der aufgefrischten Modellgeneration
- 12** **Am Start** Kia Picanto – Facelift mit mehr Änderungen als nur einer modifizierten Frontpartie. Fahrbericht
- 14** **Am Start** Polestar 4 – braucht ein viertüriges Coupé eine Heckscheibe? Unterwegs mit dem neuen Stromer

TEST

- 16** **Vergleichstest** Mitsubishi Colt 1.0 Turbo gegen Skoda Fabia 1.0 TSI und Suzuki Swift 1.2 Hybrid
- 22** **Top-Test** Dacia Duster Hybrid 140 – die Topversion der Neuaufgabe des Kampfpreis-Bestsellers im Top-Test – mit Ausstattungsübersicht und Kaufberatung
- 26** **Vergleichstest** BMW iX1 gegen Kia EV6, Smart #3, Volvo EX30 und Zeekr X
- 66** **Test** Toyota C-HR 2.0 Plug-in Hybrid – mehr Energie für den expressiv gezeichneten Cross-over
- 68** **Test** Opel Combo Life Electric – Kastenstromer aufpoliert

WISSEN TANKEN

6 **Marktbericht** Pkw-Neuzulassungen im Juli 2024

SERVICE

- 44** **Preisentwicklung** Warum Neuwagen für viele Autofahrer zu teuer geworden sind
- 48** **Leasing** Sieben Top-Angebote ohne Anzahlung
- 52** **Mobile Freizeit** Sieben Dachzelte im großen Test

LESERWAHL

38 **Familienauto des Jahres 2024** So haben Sie gewählt

GEBRAUCHTWAGEN

60 **Check bei Meister Wunsch** Smart Fortwo EQ (2017 bis 2024)

REISE

36 **Fahr mal hin** Unterwegs zu Rekorden: die Nordschleife des Nürburgrings

REPORTAGE

70 **Stadttour im Micro-Car** Italo-Feeling im Fiat Topolino

RUBRIKEN

- 42** **Automarkt** Kleinanzeigen
- 64** **Leserforum** Briefe und Anfragen
- 64** **AUTO-Rätsel** Gewinn: Premium-Pflegepaket von Dr. Wack
- 74** **Vorschau, Impressum**

Titelthemen



70 REPORTAGE Mit dem Fiat Topolino durch Stuttgart



60 GEBRAUCHTWAGEN Smart Fortwo EQ im Check



52 SERVICE Sieben Dachzelte im großen Test



26 VERGLEICHSTEST Volvo EX30 gegen Zeekr X, BMW iX1, Kia EV6 und Smart #3 – fünf kompakte Elektro-SUV kämpfen um den Sieg

ALLE AUTOS IN DIESER AUSGABE

Audi RS3	4	Mitsubishi Colt	16	Skoda Fabia.....	16
BMW M5 Touring	5	Opel Astra	48	Smart #5	5
BMW iX1	26	Opel Combo Life	68	Smart #3	26
Citroën C4	48	Peugeot 3008	4	Smart Fortwo EQ.....	60
Dacia Duster.....	22	Peugeot 5008	4	Suzuki Swift	16
Fiat 600.....	48	Polestar 4.....	14	Suzuki Vitara	48
Fiat Topolino	70	Renault Symbioz.....	8	Toyota C-HR.....	66
Hyundai Ioniq 5	5	Renault Clio	48	Vinfast VF6.....	4
Hyundai Tucson	10	Seat Arona	48	Volvo EX30	26
Hyundai i10.....	48			VW ID.3 GTX Perform.....	5
Kia Picanto.....	12			VW Caddy.....	5
Kia EV6.....	26			Zeekr X.....	26

S. 68 ▶





5008

Auch als Plug-in

Peugeot erweitert die Antriebspalette seiner **NEUEN SUV-FAMILIE** und bietet für 3008 und 5008 einen neuen Plug-in-Hybrid mit bis zu 85 Kilometern elektrischer Reichweite an.

Beim neuen Plug-in-Hybrid setzt Peugeot im Gegensatz zum Mildhybrid auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben statt sechs Gängen, in das ein 92 kW starker E-Motor (Mildhybrid: 15,6 kW) integriert ist. Zusammen mit dem 150 PS starken 1,6-Liter-Turbo entwickelt der Fronttriebler so 195 PS Systemleistung. Der 17,8-kWh-Akku lädt nur mit Wechselstrom und

nur einphasig. Ab Werk ist ein 3,7-kW-Lader an Bord, einer mit 7,4 kW kostet 500 Euro. Eine Akkuladung reicht beim 5008 nach WLTP für bis zu 78 elektrisch gefahrene Kilometer, beim 3008 bis 85 km. Beide Modelle besitzen noch einen 55-Liter-Tank. Die Preise starten beim 3008 bei 42 990, beim 5008 bei 45 990 Euro – jeweils 3740 Euro mehr als für den Mildhybrid mit 136 PS.



3008



RS3 nachgeschärft

AUDI wertet den RS3 auf. Hinter der modifizierten Frontpartie steckt weiterhin der Fünfzylinder-Turbo mit unverändert 400 PS, der jetzt aber noch markanter klingen soll. Von neuen, speziell auf den RS3 ausgelegten Serienreifen und präziser abgestimmten Regelsystemen verspricht sich Audi eine verbesserte Fahrdy-

namik. Im Cockpit erwarten den Piloten neue, optionale RS-Schalensitze, ein nun oben und unten abgeflachtes Sportlenkrad und Digitalinstrumente mit erweiterten Anzeigeoptionen. Beim Händler steht der neue RS3 ab Oktober, als Sportback kostet er ab 66 000 Euro, als Stufenheck-Limousine ab 68 000 Euro.

Kompakter Stromer aus Vietnam

VINFAST taucht zwar bereits in der Zulassungsstatistik des KBA auf, doch von dem bisher bestellbaren Mittelklasse-SUV VF8 rollen bislang nur einzelne Exemplare über Deutschlands Straßen. Das will der vietnamesische Hersteller mit dem neuen VF6 ändern. Der Kompakstromer im Format eines VW ID.3 soll noch dieses Jahr in zwei Varianten (130 und 150 kW, knapp 400 km WLTP-Reichweite) an den Start gehen. Garantie: sieben Jahre oder 160 000 km. Preise sind noch nicht bekannt.



Dritte Baureihe mit 800-Volt-Technik

SMART erweitert seine Modellpalette: Nach dem kompakten (#1) und dem coupéartigen (#3) Elektro-Crossover folgt mit dem

#5 ein stattlicher SUV als dritte Baureihe des Joint Ventures von Geely und Mercedes. Er ist 4,71 Meter lang und 1,92 Meter breit und ist mit bis zu sieben Sitzen ausgestattet. In China ist er schon homologiert, aus

einer Behörde sickerten Infos und Bilder noch vor der offiziellen Premiere ins Netz. Der #5 kommt mit Heck- oder Allradantrieb. Je nach Antriebsart steckt in den Batterien die preiswertere LFP- oder die aufwendigere NMC-Chemie. Die 800-Volt-Architektur kommt von Geely; sie erlaubt schnelles Laden. Smart kündigt WLTP-Reichweiten bis 549 km an. Im Cockpit des Elektro-SUV dominieren große Displays, das Bedienkonzept setzt auf einen schnellen Zentralrechner und auf künstliche Intelligenz. Start in Deutschland: 2025.



Performance-ID

VW bringt vom noch brandneuen ID.3 GTX direkt eine noch stärkere Variante: Als Performance leistet der ID.3 GTX 240 statt 210 kW (326 statt 286 PS), das maximale Drehmoment bleibt mit 545 Nm unverändert. Mit 5,7 statt 5,9 s spurtet der Performance nur minimal schneller von 0 auf 100 km/h, dafür wird er erst bei 200 statt 180 km/h abgeregelt. Die Energie aus der 79-kWh-Batterie soll für bis zu 601 Kilometer Reichweite genügen; nachgeladen wird mit bis zu 185 kW. Das Fahrwerk ist serienmäßig mit adaptiv geregelten Dämpfern (Sport-DCC) ausgerüstet. Grundpreis: ab 52 295 Euro, 1500 Euro mehr als für den ID.3 GTX.

In den Top Ten

DEUTSCHLAND erreicht Platz neun unter 47 Ländern – nein, das ist nicht der Medallenspiegel der letzten Olympischen Spiele. Sondern das Resultat einer Studie, in der die Leasingfirmen ALD Automotive und LeasePlan den Entwicklungsstand der Elektromobilität weltweit bewertet haben. In dieses Ranking, den „Ayvens Mobility Guide“, fließen sechs Kriterien ein, wobei die Anzahl der Elektroautos und Plug-in-Hybride das meiste Gewicht hat, gefolgt von der Lade-Infrastruktur und den finanziellen Kaufanreizen. Mit 63 von 100 möglichen Punkten (im letzten Jahr 60 Punkte) schaffte es die Bundesrepublik zusammen



mit zwölf anderen Ländern in die höchste Bewertungsgruppe. Auf dem Siegestreppchen ganz oben steht erneut Norwegen mit 82 Punkten, nun gefolgt von den Niederlanden mit 80 und Finnland mit 74 Punkten.

M5 auch wieder als Touring

BMW bietet die neue High-Performance-Version der Fünfer-Reihe auch als Kombi an – zum dritten Mal in der Geschichte des M5 nach 1992 und 2007. Erstmals ist der Antrieb elektrifiziert, zusammen entwickeln der 585 PS starke V8-Turbo und der in die Achtgang-Steptronic integrierte E-Motor mit 145 kW eine Systemleistung von 727 PS. Damit sprintet der Plug-in-Hybrid-Allradler laut BMW in 3,6 s auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h (optional 305 km/h) – oder er fährt laut WLTP rein elektrisch bis zu 67 km weit.



KURZ NOTIERT

VW bietet den Caddy jetzt auch als eHybrid mit Plug-in-Hybridantrieb an. Er basiert auf dem 1.5 TSI mit nun 115 PS und bietet eine Systemleistung von 150 PS. Nach WLTP bietet der eHybrid eine Elektro-Reichweite



bis zu 122 km und lädt mit 11 (AC) oder bis zu 50 kW (DC). Preis: ab 44 566 Euro, als Maxi ab 48 397 Euro.

HYUNDAI öffnet die Bestellbücher für den modifizierten Ioniq 5. Geänderte Stoßfänger, eine verbesserte Software, Plug and Charge sowie Matrix-LED-Scheinwerfer und mehr Reichweite kennzeichnen den neuen Jahrgang. Die Preise für den



erstmalig auch als N Line erhältlichen Ioniq 5 starten unverändert bei 43 900 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-Abol! 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

Knapp im Minus

Mit **238 263 NEUZULASSUNGEN** fehlen im Juli nur 5014 Exemplare auf das Ergebnis des Vorjahresmonats, ein Rückgang von 2,1 Prozent. Ganz anders sieht das Ergebnis jedoch bei den Elektroautos aus.

Auf den ersten Blick scheint ein Minus von 2,1 Prozent zum Vorjahr nicht sonderlich dramatisch, im Juli 2022 war die Delle bei den Neuzulassungen noch deutlich größer. Was den Herstellern jedoch weiterhin Sorge bereitet, ist die anhaltende Kaufzurückhaltung bei elektrisch angetriebenen Modellen. 30 762 statt 48 682 Elektro-Neuzulassungen sind über ein Drittel weniger als im Vorjahreszeitraum, die Differenz entspricht fast den Anmeldungen

von Skoda, die im Juli im Markenranking auf Platz fünf stehen.

Zulassungen Juli

238 263
(-2,1%)
1 709 904*
(+4,3%)

Elektroanteil: **12,9%**

Importanteil: **46,1%**

Privatanteil: **34,1%**

* Januar bis Juli 2024

Den Rückgang bei den Elektrozulassungen kompensieren Autos mit Verbrennungsmotoren. Hier hat sich der Anteil von Modellen mit Mild-, Voll- und Plug-in-Hybrid-Antrieben von 27,7 im Juli 2023 auf nun 33,5 Prozent erhöht. Dennoch schlägt der Rückgang beim E-Auto-Marktanteil von 20,0 auf 12,9 Prozent deutlich auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte durch: Er steigt von 112,9 auf 121,0 g/km.

Peter Wolkenstein

TOP 20 MARKEN

Marke	Juli 2024	Vorjahr +/- (%)	Marktanteil ¹⁾	Jan.-Juli 2024	Vorjahr +/- (%)	Marktanteil ¹⁾
1 VW	41 388	-4,3	17,4	330 606	+8,9	19,3
2 Mercedes	23 015	+7,7	9,7	149 862	-10,1	8,8
3 BMW	21 179	+12,0	8,9	135 869	+4,1	7,9
4 Audi	19 436	-2,5	8,2	123 600	-15,1	7,2
5 Skoda	18 898	+37,4	7,9	123 146	+26,7	7,2
6 Seat/Cupra	12 477	-5,6	5,2	95 903	+30,1	5,6
7 Opel	12 381	-2,3	5,2	89 616	+12,7	5,2
8 Hyundai/Genesis	9053	-16,0	3,8	58 669	-3,5	3,4
9 Ford	8917	-17,8	3,7	60 130	-14,8	3,5
10 Toyota	8479	+14,4	3,6	53 258	+18,2	3,1
11 Kia	6453	-12,5	2,7	42 365	-0,7	2,5
12 Dacia	6063	+8,2	2,5	44 266	+9,7	2,6
13 Fiat	5841	-15,4	2,5	41 106	-5,7	2,4
14 Volvo	5578	+66,4	2,3	37 341	+60,5	2,2
15 Peugeot	5323	+29,2	2,2	37 988	+38,9	2,2
16 Citroën	4207	+50,2	1,8	35 614	+58,6	2,1
17 Renault	3438	-45,8	1,4	29 929	-19,0	1,8
18 Mazda	3088	-7,3	1,3	27 060	+3,8	1,6
19 Mini	2544	-42,4	1,1	17 507	-33,2	1,0
20 Tesla	2470	-36,7	1,0	23 719	-41,1	1,4

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); ¹⁾ in Prozent

TOP 40 ALLE MODELLE

Modell	Juli 2024	Vorjahr +/- (%)	Jan.-Juli 2024	Vorjahr +/- (%)
1 (1) VWT-Roc	7856	+27,0	48 400	+13,7
2 (2) VW Golf	5026	-25,1	65 812	+47,9
3 (4) Skoda Octavia	4634	+32,9	32 368	+22,2
4 (5) VW Tiguan	4394	-14,2	37 854	-0,9
5 (11) Opel Corsa	4006	-0,9	24 237	-18,9
6 (6) VW Passat	3714	-10,1	29 899	+7,7
7 (10) Opel Astra	3565	+27,4	29 080	+139,9
8 (20) Skoda Karoq	3438	+105,9	18 997	+51,5
9 (25) BMW X1	3434	+7,6	19 511	+2,0
10 (29) BMW Dreier	3359	+6,8	22 139	+10,6
11 (15) VW Transporter	3351	+41,0	23 032	+20,7
12 (60) BMW Fünfer	3212	+60,7	13 147	-9,7
13 (19) Toyota Yaris	3149	+9,5	17 342	-1,2
14 (16) VWT-Cross	3136	+26,2	18 486	+3,3
15 (43) Mercedes GLC	3124	+71,7	17 317	-12,5
16 (32) Mercedes E-Klasse	3095	+44,2	19 109	+19,9
17 (7) VW Polo	2847	+22,7	22 463	+37,5
18 (44) Ford Focus	2737	-9,2	13 573	-18,2
19 (24) Audi A3	2717	-19,4	19 804	+1,8
20 (8) Seat/Cupra Leon	2592	+0,2	24 568	+82,2
21 (35) Audi Q3	2585	+9,2	14 200	-9,0
22 (38) Mini	2544	-42,4	17 507	-33,2
23 (14) Fiat 500	2521	-34,8	17 407	-24,0
24 (33) Mercedes V-Klasse	2519	+29,1	13 185	+6,4
25 (22) Audi A4	2502	-3,7	23 027	+9,3
26 (39) Audi A6	2501	+9,9	12 606	-33,0
27 (28) Skoda Fabia	2500	+82,2	17 586	+53,8
28 (42) Mercedes C-Klasse	2448	-37,2	16 183	-44,8
29 (17) Dacia Sandero	2416	+84,9	19 066	+37,6
30 (23) BMW X3	2404	+18,5	16 200	+23,1
31 (36) Skoda Kodiaq	2379	+16,8	13 279	-2,2
32 (13) VW Taigo	2255	+29,1	17 030	+27,9
33 (31) Seat Ibiza	2237	+60,2	13 692	+56,9
34 (54) VW Touran	2209	+63,8	11 347	+13,3
35 (18) Dacia Duster	2187	+73,2	13 581	+11,8
36 (9) Cupra Formentor	2103	-13,8	20 194	+17,5
37 (46) Skoda Kamiq	2027	+56,3	13 839	+38,7
38 (49) Opel Mokka	2014	-10,6	12 214	-20,6
39 (45) Seat Arona	1945	+18,0	11 984	+32,2
40 (21) Tesla Model Y	1926	-6,8	18 588	-37,8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); in Klammern: Platzierung im Vormonat



SKODA KAROQ Hinter dem Octavia Platz zwei bei den Importautos, Rang acht insgesamt



BMW FÜNFER Im Juli steil nach oben auf Platz 12, markenintern knapp hinter X1 und Dreier



VW TOURAN Der Altmeister unter den Vans legt um 60 Prozent und 20 Plätze zu – Rang 34

TOP 40 IMPORTMODELLE

Modell	Juli 2024	Vorjahr +/- (%)	Jan.-Juli 2024	Vorjahr +/- (%)
1 (1) Skoda Octavia	4634	+32,9	32 368	+22,2
2 (9) Skoda Karoq	3438	+105,9	18 997	+51,5
3 (8) Toyota Yaris	3149	+9,5	17 342	-1,2
4 (2) Seat/Cupra Leon	2592	+0,2	24 568	+82,2
5 (16) Mini	2544	-42,4	17 507	-33,2
6 (5) Fiat 500	2521	-34,8	17 407	-24,0
7 (12) Skoda Fabia	2500	+82,2	17 586	+53,8
8 (6) Dacia Sandero	2416	+84,9	19 066	+37,6
9 (14) Skoda Kodiaq	2379	+16,8	13 279	-2,2
10 (13) Seat Ibiza	2237	+60,2	13 692	+56,9
11 (7) Dacia Duster	2187	+73,2	13 581	+11,8
12 (3) Cupra Formentor	2103	-13,8	20 194	+17,5
13 (19) Skoda Kamiq	2027	+56,3	13 839	+38,7
14 (18) Seat Arona	1945	+18,0	11 984	+32,2
15 (10) Tesla Model Y	1926	-6,8	18 588	-37,8
16 (22) Kia Ceed	1889	+4,5	13 130	+2,6
17 (21) Toyota Corolla	1865	+17,1	10 081	+33,6
18 (32) Hyundai i10	1801	-14,9	8811	-16,2
19 (20) Seat/Cupra Ataca	1791	-28,5	13 417	+2,0
20 (17) Skoda Enyaq	1718	-9,4	11 348	+17,4
21 (23) Cupra Born	1683	-3,4	7927	+3,5
22 (26) Hyundai Tucson	1662	-4,3	12 974	+22,1
23 (15) Skoda Superb	1524	+6,9	9842	+4,2
24 (31) Kia Sportage	1517	+19,3	9534	+3,1
25 (33) Volvo XC60	1443	+42,0	12 490	+53,9
26 (28) Peugeot 2008	1442	+44,5	9056	+70,5
27 (4) MG Roewe 4	1423	+19,3	10 582	+68,5
28 (29) Dacia Jogger	1407	+15,7	8867	-3,7
29 (27) Toyota Aygo	1247	-2,6	10 505	+47,5
30 (35) Hyundai Ioniq 5	1236	+8,6	5009	-11,1
31 (44) Peugeot 208	1234	+58,4	6695	+5,8
32 (48) Hyundai Kona	1204	-53,6	7738	-44,8
33 (41) Peugeot 308	1192	+141,3	7253	+119,5
34 (37) Volvo EX30	1191	-	6132	-
35 (11) Citroën C3	1108	+68,1	14 413	+280,9
36 (46) Volvo XC40	1051	-6,2	6894	+0,4
37 (25) Hyundai i30	1041	+31,6	8569	+25,8
38 (66) Citroën C4	1035	+102,1	6263	+119,4
39 (53) Nissan Qashqai	1022	+12,6	7928	-17,0
40 (45) Mitsubishi Space Star	948	+8,8	9236	+41,9

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); in Klammern: Platzierung im Vormonat

Einer, den man gerne der Familie vorstellt.

Danke für die Wahl des vollelektrischen Hyundai IONIQ 5 zum Familienauto des Jahres.



Ein geräumiges Interieur, viel Komfort mit flexibler Sitzanpassung, genug Platz für Gepäck und modernes Infotainment: Der vollelektrische Hyundai IONIQ 5 begeistert die ganze Familie durch seine Vielseitigkeit. Auch wir sind begeistert: über die Auszeichnung als Familienauto des Jahres durch die Leser der AUTO Straßenverkehr.¹ Mit intelligenten Sicherheitssystemen, wie dem Autonomen Notbremsassistenten oder dem Autobahnassistenten 2.0², sorgt er dafür, dass Ihre Familie immer bestmöglich geschützt ist.

Der neue Hyundai IONIQ 5:
jetzt auch in der sportlichen N Line Ausstattung.
Power your world.



5 JAHRE **Garantie**
ohne Kilometerlimit*

8 JAHRE **Batterie**
Garantie*

¹ In den Kategorien: 35.000 bis unter 45.000 € – alle Fahrzeuge – Technologie und 35.000 bis unter 45.000 € – Importwertung – Technologie. AUTO Straßenverkehr, Ausgabe 20/2024.

² Optional, aufpreispflichtige Zusatzausstattung.

* Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie unter: www.hyundai.de/garantien

Mut zur Lücke

Renault fand noch eine **LÜCKE IM MODELLPROGRAMM** und bringt mit dem Symbioz einen weiteren Crossover, mittig platziert zwischen Captur und Austral. Was er kann? Eine ganze Menge.



VERSTÄNDLICH

Optisch orientiert sich der Symbioz am 17 Zentimeter kürzeren Captur

Fotos: Hersteller

Espace, Rafale, Arkana, Austral, Captur – und nun der 4,41 Meter lange Symbioz, der die Lücke zwischen den beiden Letztgenannten schließen soll. Spätestens jetzt dürfen Markenkenner zum Füller greifen und die Modellpalette aller Renault-Crossover und SUV einmal skizzieren. Ein Hoch auf den Händler, der diese Kandidaten seinen Kunden perfekt erklären kann. Wobei die Frage nach der richtigen Motorisierung schnell geklärt ist. Der Symbioz ist im Gegensatz zum kürzlich erst vorgestellten Captur zum Marktstart im September nur als Vollhybrid (E-Tech Full Hybrid 145) mit 143 PS zu haben. Anfang 2025 folgt zu-

sätzlich ein milde hybridisierter Turbobenziner mit Schaltgetriebe. Bis dahin muss es also der schon länger bekannte Hybridantrieb reißen. Zu den Akteuren zählen ein 1,6 Liter großer Vierzylinderbenziner, ein 36 kW starker E-Motor, ein Startergenerator (18 kW) sowie ein spezielles Automatikgetriebe. Mit zwei Gängen für den E-Antrieb und vier Schaltstufen für den Verbrenner erlaubt es 14 Kombinationen, die beim Fahren aber kaum zu deuten sind. Klar ist aber beispielsweise, dass auf der Autobahn lediglich der 94 PS starke Verbrenner direkt als Kraftspender dient. Nicht üppig für einen rund 1,5 Tonnen

schweren SUV und entsprechend sachte fällt auch die Spurfreude aus. Bei 170 km/h ist Schluss, wohlgernekt ohne Beladung. Der Fahrer selbst kann wenig eingreifen. Schaltwippen gibt es keine, wohl aber den rekuperationsfördernden B-Modus und eine E-Save-Taste links vor dem Fahrerknie. Mindestens 40 Prozent des Energievorrats (1,26 kWh) lassen sich einfrieren. Gut für einen kurzen Boost beim Überholen oder für den Stadtverkehr. Hier spielt der Renault seine Vorzüge bestens aus. Der je nach Drehzahl auch mal kerniger klingende Verbrenner bleibt aus, und selbst außerhalb der 30er-Zone

cruist man zügig und leise, nur mit der Kraft der E-Maschine. Lediglich die über Querfugen und Gullydeckel latent stöbige Hinterachse stört das Vergnügen.

Das Raumangebot reicht durchaus für die Familie

An Platz für Einkäufe oder längere Reisen mangelt es dem Symbioz jedenfalls nicht. Ähnlich dem Austral trumpft der Viertürer mit einer längs verschiebbaren Rückbank auf. Je nach Stellung variiert der breit gefasste Laderaum zwischen 492 und 624 Litern Inhalt. Nicht schlecht für einen SUV dieser Größe. Unter dem vorbildlich soliden Ladeboden fanden die Entwickler noch Platz für ein tiefes Unterboden-

fach. Nur mit einer Durchlade kann der Symbioz nicht dienen. Stolz ist Renault – durchaus zu Recht – auf das große Panoramaschiebedach „Solarbay“, das sich in vier Stufen unterschiedlich verdunkeln lässt. Allerdings zählt es mit 1500 Euro zu den teuersten Optionen. Und: Für Haltegriffe an den Dachholmen gab es keinen Platz mehr. Auch wenn der von uns gefahrene Symbioz Esprit Alpine trotz großer 19-Zoll-Räder gewiss kein Sportler ist, kann das den Beifahrer schon mal stören. Gleichfalls nicht an Bord: eine Zweizonen-Klimaautomatik und große Fächer in den Fondtüren. Ansonsten statten die Franzosen