

projekt hilfsroute®

DAS ETWAS ANDERE AUTOMAGAZIN | hilfsroute.de

Liebe Leser:innen!
Dieses Magazin erhalten Sie **KOSTENLOS** - der Wert liegt bei 4,- €. Sollte es Ihnen gefallen, so bitten wir um eine kleine Spende zu Gunsten der Flutopfer auf eines der OFFIZIELLEN Spendenkonten im Heft.
Vielen Dank!

KOSTENLOSE AUSGABE ZU GUNSTEN DER OPFER DER FLUTKATASTROPHE



Kurvenspezialist

Suzuki Swift Sport Hybrid



Der Nürburgring macht mobil

Eine beispiellose Hilfsaktion kommt ins Rollen.



Elektrifizierend.

VW ID3 Pro Performance



KLEINE RAUBKATZE

Der Ford Puma ST Line als Mildhybrid

Action-Held: Der neue Land Rover Defender

Außerdem: Opel Crossland & Mokka | SsangYong Rexton
Jeep Renegade 4Xe S | Mitsubishi L200 Jäger | Kia Stonic
MG EHS PlugIn-Hybrid | Dacia Sandero LPG | Hyundai IONIQ 5



Hilfsgüter, die auch ankommen wo sie benötigt werden!

albert
zahntechnik
Buchenstraße 10 • 56626 Andernach
Email: info@albert-zahntechnik.de
Telefon: 0 26 32-25 220

DER NEUE LAND ROVER DEFENDER

ACCESS ALL AREAS



ABOVE & BEYOND



AB 55.600,- €

Der neue Land Rover Defender stellt sich jeder Herausforderung und kennt kein Unmöglich. Mit permanentem Allradantrieb und konfigurierbarer Terrain Response-Technologie lotet er Grenzen völlig neu aus. Getestet unter Extrembedingungen und in jedem erdenklichen Terrain zeigt er eindrucksvoll, dass er immer ans Ziel kommt. Der neue Defender. Eine Ikone. Eine Kategorie für sich.

Entdecken Sie den neuen Defender jetzt bei uns.

BRITISH PREMIUM CARS GMBH

In den Sieben Morgen 2, 56077 Koblenz,
Tel.: 0261 962470, E-Mail: info@british-premium-cars.de

british-premium-cars.de

Land Rover Defender 110 D200 (AWD) 3.0 l (Automatik) 147 kW (200 PS) (Diesel) Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 9,6 (innerorts); 6,7 (außerorts); 7,8 (kombiniert). CO₂-Emissionen in g/km: 205 (kombiniert). Effizienzklasse: B. Beispielhafte Abbildung eines Fahrzeuges der Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes.

editorial

Sie halten unsere Erstausgabe von **Hilfsroute**, dem etwas anderen Automagazin in Ihren Händen. Dazu von unserer Seite her schon mal herzlichen Dank für Ihr Interesse.

Der Grundgedanke für unser Automagazin war - und er wird auch in Zukunft so umgesetzt - ein komplett neues Obdachlosenheim auf die Beine zu stellen. Entgegen jeglicher Logik, dass Automobil und Obdachlosigkeit etwas gemeinsam haben, denken wir, dass die Symbiose beider Themen letztendlich sehr effektiv sein wird.

Fast jeder kennt die traditionellen Straßenzeitungen, die von Obdachlosen zum Verkauf angeboten werden. Und in der Regel enthalten sie nur Themen aus der Szene, gerne leicht politisch angehaucht. Viele kaufen aus Mitleid ein Exemplar, ob es gelesen wird, ist eine andere Geschichte. Zudem fließt ein Teil der Einnahmen bei allen zurück zum Verlag. Genau das gibt es bei uns nicht. Wir produzieren unsere Magazine auf unsere Kosten, finanzieren diese durch Werbepartner und stellen die Komplettauflage kostenlos den Partnern aus den sozialen Bereichen zur Verfügung.

Doch warum nun ein Automagazin als Straßenzeitung? Ein Themenbereich, der rein gar nichts mit Obdachlosen zu tun hat?

Als Initiator dachten wir uns von automedien.de, warum nicht Käufer und Leser mit einem Magazin gewinnen, das des Deutschen liebstes Kind mit brisanten sozialen Themen vereint. Ein hochwertiges Automobilmagazin, das bereits durch seine Aufmachung Interesse weckt, den Leser auf weitere Ausgaben neugierig macht und dabei parallel durch passende Inhalte der Thematik Obdachlosigkeit die Möglichkeit bietet, nicht „überlesen“ zu werden. Daraus entstand **hilfsroute.de**, als Printmedium sowie als Onlineplattform.

Im Grunde genommen sind alle Obdachlosenorganisationen auf Spendengelder angewiesen, wir wollen mit unserem Magazin einen neuen Weg gehen. Dazu eine kleine Rechenaufgabe. Wir produzieren beispielsweise in Zusammenarbeit mit einem regionalen Obdachlosenverein, der uns mit Themen versorgt, ein Heft, das zu etwa 1/3 aus sozialen Berichten und zu 2/3 aus KFZ-Beiträgen besteht. Dieses Heft finanziert sich komplett durch Werbeanzeigen für deren Akquise wir verantwortlich sind. Die Druckauflage liegt bei mindestens 10.000 Exemplaren und alle Produktionskosten werden von uns getragen. Die Gesamtauflage geht dann kostenlos an den kooperierenden Obdachlosenverein, der ab diesem Zeitpunkt für die Verteilung verantwortlich ist.

Unser Magazin **Hilfsroute** ist mit dem Hinweis „Schutzgebühr 4 €/gegen Spende“ versehen. Dies symbolisiert den Wert des Heftes und dass es gegen eine Spende abgegeben werden kann. Der Vertrieb erstreckt sich über den normalen Straßenverkauf sowie über Unternehmen, die beispielsweise eine bestimmte Anzahl Hefte von der Obdachlosenhilfe gegen Spendenbescheinigung bekommen und diese ihren Kunden kostenlos überlassen. Als Beispiel nehmen wir einen REWE-Markt, der 1.000 Magazine übernimmt und diese an den Kassen auslegt. Somit kann eine regionale Obdachlosenorganisation im besten Fall pro Ausgabe 40.000 Euro an steuerfreien Spendengeldern generieren, um damit Projekte zu realisieren, die sonst vermutlich nicht machbar wären. Und wohl gemerkt, die kompletten Einnahmen gehen an den Verein!

Soviel zu unserer Grundidee. Mitten in der Planung für die Erstausgaben in Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Ruhrgebiet wurde unsere Region von der Flutkatastrophe im Ahrtal erschüttert. Die Hilfswelle, die kurz nach Bekanntwerden ins Rollen kam, dürfte wohl beispiellos in der deutschen Nachkriegsgeschichte sein. Dies ließ auch uns von einer Minute auf die andere umdenken. Was können wir mit unseren Mitteln zusätzlich noch tun, um Hilfe zu leisten? Also haben wir die Thematik für unser Projekt **Hilfsroute** angepaßt, statt Obdachlosigkeit hatte die Flutkatastrophe Priorität.

Mit dieser Ausgabe versuchen wir nun eine zweite Spendenwelle ins Leben zu rufen, damit nicht vergessen wird, dass der Winter vor der Tür steht, in der Ahr-Region weiterhin noch katastrophale Zustände herrschen und die Menschen entsprechende Hilfe benötigen.

Die Komplettauflage verteilt sich von Mainz über Bad Kreuznach, Koblenz, das Rhein-Moselgebiet, Andernach bis hoch nach Bonn. Dank unserer Werbepartner, den kostenlos zur Verfügung gestellten Berichten des Krupp-Verlages Sinzig, der BLICK aktuell-Redaktion und immens vielen Verteilstellen ließ sich somit dieses Heft gratis für den Leser realisieren.

Auf den Seiten 20 und 21 finden Sie Informationen zum Thema Spenden sowie eine Auswahl an offiziell anerkannten Spendenkonten, bei denen man davon ausgehen kann, dass alles was eingeht auch bei den Betroffenen ankommt.

Wir würden uns freuen, und dies ist auch unser Ziel mit dieser Ausgabe, wenn Sie als Leser als kleine Anerkennung für das Erhalten dieser kostenlosen Ausgabe einen beliebigen Betrag auf eines der Konten überweisen würden.

Viele weitere Informationen rund um unser Projekt finden Sie online unter **hilfsroute.de**

An dieser Stelle nochmals vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit, Ihr Interesse und Ihre Spenden- und Hilfsbereitschaft.
Wir wünschen viel Spaß beim Lesen...

Ein großes Dankeschön an unsere Werbepartner, die zur Realisierung dieses Projektes beigetragen haben:

- **AC Auto Concept GmbH** | Bad Kreuznach
- **Albert Zahntechnik** | Andernach
- **Augenzentrum Andernach**
- **Augenzentrum Kaisersesch**
- **Autohaus Butz & Mühlbach** | Andernach
- **Blick aktuell** | Sinzig
- **British Premium Cars GmbH** | Koblenz
- **ED Tankstelle Masur** | Andernach
- **Ford Store Foerster** | Koblenz
- **Gebrüder Ziegowski** | Krufft
- **Haus der Bau- und Kunststoffe** | Andernach
- **HR Sportauto** | Andernach
- **IE Supercars** | Herschbroich
- **Kälte. Klima. Börsch** | Andernach
- **Neuborner Hof** | Andernach
- **Neumann Küchen** | Plaidt
- **Premium Automobile GmbH** | Koblenz
- **REWE Dein Markt Nico Grunert** | Andernach
- **Time Travel Reisebüro** | Andernach
- **TOP Magazin Koblenz**



G. Strauß

Guido Strauß

Herausgeber/Chefredakteur



52

Zeitloser Klassiker: der Lamborghini Countach QV

AUTOMOBILE

Ford Puma Mildhybrid6
 Jaguar E-PACE P300e PHEV10
 Land Rover Defender12
 Jeep Renegade 4Xe S18
 MG EHS Plug-in Hybrid.....22
 Nissan Leaf e+24
 SsangYong Rexton26
 Opel Crossland32
 Opel Mokka34
 Mazda CX-535
 VW ID.336
 VW T-Roc Cabriolet40
 Dacia Sandero LPG43
 Suzuki Sport Mildhybrid44
 Kia Stonic T-GDI46
 Kia Picanto GT-Line.....49

Lamborghini Countach QV52
 Hyundai IONIQ 554
 Honda Civic Sport56
 Mitsubishi L200 Jäger58
 Mitsubishi Eclipse Cross PHEV64
 McLaren 720 S Coupé66
 Volvo XC 40 Recharge.....68

THEMENMIX

Spendeninfo und -Konten20
 Bilanz des DZI.....21
 Portrait AC Auto Concept.....30
 Motorsport: IE Supercars.....62

HILFSAKTIONEN

Kaisersesch/Mendig/Niederzissen8
 Hilfsgüter in Andernach.....15

Spendensammlung REWE.....16
 Der Nürburgring macht mobil38
 Wohnraumportal KV Ahrweiler39
 Die Effektivität der Sirenen39
 Tierfutterspende aus Ebernhahn42
 Projekt „Mendig hilft“42
 Bei Ford wird jetzt gekocht48
 Projekt der HWK Koblenz48
 Personalnot beim DRK.....48
 Freibierkneipe in Ahrweiler.....50
 Flutbier in Heimersheim50
 Betonschalsteine für Jugendhilfe.....51
 Autospende für das DRK61

REDAKTION

Impressum70
 Vorschau70



35

Viel Platz, wenig Verbrauch. Der Mazda CX-5.



64

Ecken und Kanten am Mitsubishi Eclipse Cross PHEV

WIR ELEKTRISIEREN DAS MITTELRHEINTAL



FORD KUGA COOL & CONNECT

Induktive Ladestation für mobile Endgeräte (nach Qi-Standard, Kompatibilität abhängig vom Endgerät), Außenspiegel zusätzlich elektrisch anklappbar und mit Umfeldbeleuchtung, MyKey-Schlüsselsystem (individuell programmierbarer Zweitschlüssel), Nebelscheinwerfer, Park-Pilot-System vorn und hinten

48 monatl. Leasingraten von

€ 279,-^{1,2}

Anschaffungspreis (inkl. Überführungskosten)	40.940,- €
Leasing-Sonderzahlung	4.500,- €
Nettodarlehensbetrag	0,- €
Laufzeit	48 Monate
Gesamtlauflistung	40.000 km
Sollzinssatz p. a. (fest)	3,75 %
Effektiver Jahreszins	3,81 %
Voraussichtlicher Gesamtbetrag ³	13.498,56 €
Finanzleasingrate	169,- €
Technik-Service	35,39 €
Gesamt-Leasingrate	279,- €

FORD PUMA COOL & CONNECT

Intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer mit Tempolimit-Anzeige, Zentralverriegelung inkl. Schlüssel mit Fernbedienung, LED-Rückleuchten

48 monatl. Leasingraten von

€ 169,-^{4,5}

Anschaffungspreis (inkl. Überführungskosten)	19.150,- €
Leasing-Sonderzahlung	0,- €
Nettodarlehensbetrag	18.360,- €
Laufzeit	48 Monate
Gesamtlauflistung	40.000 km
Sollzinssatz p. a. (fest)	1,51 %
Effektiver Jahreszins	1,52 %
Voraussichtlicher Gesamtbetrag ⁶	8.075,52 €
Finanzleasingrate	169,- €

FORD FLATRATE+ für 10 € im Monat*

inklusive: + Garantieverlängerung + Wartung
+ Mobilitätsgarantie + Verschleiß

* Bei einer jährlichen Laufleistung von bis zu 10.000 km. Ein Angebot der Ford-Werke GmbH. Detaillierte Informationen über die Bestandteile, Leistungen und Ausschlüsse der Ford Flatrate+ entnehmen Sie bitte den gültigen Bedingungen der Ford Flatrate+. Gültig bei Abschluss eines Finanzierungs- oder Leasingvertrages der Ford Bank GmbH, Josef-Lammerting-Allee 24-34, 50933 Köln. Gültig für Privatkunden beim Kauf eines hier beworbenen Ford Neufahrzeugs.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km nach § 2 Nm. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung; Ford Kuga Cool & Connect: 1,2 (kombiniert); (innerorts: entfällt); (außerorts: entfällt); CO₂-Emissionen: 26 g/km (kombiniert); Stromverbrauch: 15,8 kWh/100 km (kombiniert); Ford Puma Cool & Connect: 5,2 (innerorts), 3,9 (außerorts), 4,3 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 99 g/km (kombiniert).

FordStore | FOERSTER

Franz-Weis-Straße 1-3, 56073 Koblenz, Telefon: 0261 / 44 011 - 0, www.ford-foerster.de

Beispielfoto von Fahrzeugen der jeweiligen Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale der abgebildeten Fahrzeuge sind nicht Bestandteil des Angebotes. Ein Ford Lease km-Leasing-Angebot für Privatkunden. Ford Lease ist eine Produktgruppe der ALD AutoLeasing D GmbH, Niederfeld 95, 22529 Hamburg. Das Angebot gilt für noch nicht zugelassene, berechnete Ford PKW-Neufahrzeuge und stellt das repräsentative Beispiel nach § 6 Preisangabenverordnung dar. Ist der Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein Widerrufsrecht. Der Technik-Service ist obligatorisch, eingeschlossen hierin sind Wartungs- und Inspektionsarbeiten sowie anfallende Verschleißreparaturen in vereinbartem Umfang. Für weitere Fragen zu Details und Ausschlüssen zu allen Services sprechen Sie uns gerne an. ¹Gilt für Privatkunden. Gilt für einen Ford Kuga Cool & Connect 2.5+ i-Duratec (PHEV) 165 kW (225 PS), Stufenloses Automatikgetriebe (CVT), Start-Stopp-System, Euro 6d-ISC-FCM. ²Summe aus Leasing-Sonderzahlung und mtl. Leasingraten. Zzgl. bei Vertragsabschluss Logistikpauschale 150,- € sowie ggf. Mehr- oder Minderkilometer sowie ggf. Ausgleichsbeträge für etwaigen übermäßigen Fahrzeugverschleiß; Finanzleasingrate: Mehrkilometer 0,10 €/km, Minderkilometer 0,03 €/km, Technik-Service-Rate: Mehrkilometer 0,07 €/km, Minderkilometer 0,02 €/km, (2.500 Mehr- oder Minderkilometer bleiben berechnungsfrei). ³Ein km-Leasing-Angebot für Privatkunden der Ford Bank GmbH, Josef-Lammerting-Allee 24-34, 50933 Köln. Das Angebot gilt für noch nicht zugelassene, berechnete Ford PKW-Neufahrzeuge und stellt das repräsentative Beispiel nach § 6 Preisangabenverordnung dar. Ist der Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein Widerrufsrecht. ⁴Gilt für einen Ford Puma Cool & Connect 1,0 i-EcoBoost-Hybrid (MHEV) 92 kW (125 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, Start-Stopp-System, Euro 6d-ISC-FCM. ⁵Summe aus Leasing-Sonderzahlung und mtl. Leasingraten. Zzgl. bei Vertragsabschluss ggf. Mehr- oder Minderkilometer sowie ggf. Ausgleichsbeträge für etwaigen übermäßigen Pkg.-Verschleiß; Mehrkilometer 0,05 €/km, Minderkilometer 0,03 €/km (5000 Mehr- oder Minderkilometer bleiben berechnungsfrei).



Raubkätzchen

Das Modell Puma hat bei Ford Tradition. Vor knapp 20 Jahren lief das letzte Fahrzeug mit diesem Namen vom Band. Nun ist er wieder da. Diesmal mehr Mini-SUV als Sportcoupé, doch erneut basiert er auf dem Erfolgsgarant Fiesta. Im Test die Mildhybridversion.

Da war doch was? Das Modell Puma, die Idee von Ford Ende der Neunziger Jahre ein bezahlbares Sportcoupé für die jüngere Generation anzubieten. Er wurde zwar nicht zum Volumenmodell wie sein Chassispendler Fiesta, aber er genießt noch heute eine Art Kultstatus.

Nun ist sie wieder da, die kleine Raubkatze. Komplette Kontroversen zum Vorgänger, aber mit den Ambitionen, gute Verkaufszahlen zu erreichen und auch irgendwann Kultstatus zu erreichen.

Basis ist erneut Kollege Fiesta, allerdings präsentiert sich der Aufbau nun als Mini-SUV, aber trotzdem sehr geschmeidig und sportlich ambitioniert, so wie es die Modellbezeichnung suggerieren möchte. Ja, der neue Puma hat was. An dieser Stelle mal ein wohlwollendes Kompliment an die Ford-Designabteilung, gut schaut er aus. Einfach anders als seine Kontrahenten aus den anderen automobilen Lagern. Er hebt sich ab vom Einheitsbrei.

Der positive Auftritt endet keinesfalls mit dem Öffnen der Fahrertür. In der ST-Line-Variante begrüßen einen sportliche Sitze und ein nicht weniger einladendes Cockpit. Und Platz. Rich-

tig gut Platz. Selbst als knapp 2 Meter-Mann ist die optimale Sitzposition ruckzuck gefunden, von Mini-SUV nix zu spüren. Die Sitze sind hervorragend, das unten abgeflachte Sportlenkrad liegt perfekt griffig in der Hand.

Fehlt nur noch der adäquate Antrieb. Leichte Skepsis kommt auf. Unter der Haube steckt ein Dreizylinder-Turbo-Hybrid-Benziner mit 999 cm³, 92 kW/125 PS und 200 Nm bei 1.750 U/min. Nicht gerade das Triebwerk, das man mit dem sportlichen Auftritt verbinden könnte...

Aber... Das „Motörchen“ schafft es tatsächlich die Anfangszweifel zu zerstreuen. Die 125 PS haben mit dem lediglich 1.280 kg wiegenden Ford verhältnismäßig leichtes Spiel. 9,8 Sekunden auf 100 km/h und 191 km/h Spitze klingen zwar nicht nach Spritzigkeit, doch wie sie zustande kommen, darin liegt des Pumas Kern. Im Sportmodus hängt das Kätzchen herrlich am Gas, unterstützt durch die 48-Volt-Mild-Hybridtechnik zieht der Ford forsch weg, das knackige 6-Gang-Getriebe ist perfekt abgestimmt. Das hätte niemand von einem Dreizylinder erwartet. Und dann dieses Fahrwerk. Hammer! Der größte Spaßfaktor in diesem Wagen.



Der Schein trügt, denn der Dreizylinder ist quicklebendig.



Das aktuelle Kölner Sportstudio. Übersichtlich und topp Sitze.



Bis zu 1.161 Liter fasst der Kofferraum im Ford Puma.

Im Einklang mit der sehr direkten Lenkung bietet Ford vermutlich eines der fahraktivsten Autos in diesem Segment. Damit wird aus der Raubkatze ein Kurvenräuber. Auf abrupte Lastwechsel-Reaktionen im Kurvenverlauf reagiert das Mini-SUV mit leicht drehendem Heck. Nennenswerte Quersteher lassen sich jedoch kaum provozieren, denn das Stabilitätsprogramm ist immer aktiv. Außerdem: Wer es wirklich wild treibt, entert früh den untersteuerten Bereich, rascher jedenfalls, als es die spaßigen Heck-Bewegungen bei sportlicher Herangehensweise verheißen.

Kommen wir noch einmal auf den Motor zu sprechen. Zur Markteinführung wurden noch ausschließlich 1,0-Liter-EcoBoost-Benziner mit drei Zylindern (125 und 155 PS) angeboten. Hinzugekommen sind mittlerweile eine Einstiegsversion mit 95 PS, ein Diesel mit 120 PS und SCR-Kat samt AdBlue-Einspritzung und eine 6-Gang-Automatikversion für den 125-PS-Benziner, der 155-PS-EcoBoost ist auf Wunsch an eine 7-Gang-Automatik gekoppelt. Die potente ST-Version mit dem 200-PS-Motor aus dem sportlichsten Fiesta markiert das obere Ende der Puma-Baureihe.

Trotz seiner 48-Volt-Mild-Hybridtechnik, rein elektrisch fahren kann der Puma damit nicht, doch der Elektromotor steht dem Benziner besonders beim Anfahren und im niedrigen Drehzahlbereich unterstützend zur Seite und soll helfen, den Verbrauch zu reduzieren. Beim Fahren merkt man, dass der E-Antrieb bis zu 50 Nm Drehmoment zusätzlich freigibt, und so ganz lässig das Turboloch verzögerungsfrei im unteren Drehzahlbereich ausgleicht.

Durch diese Hybridkombination soll sich laut Hersteller ein Verbrauchsvorteil von 0,4 Litern auf 100 Kilometer ergeben. Wer sich anstrengt, kann die versprochenen 5,8 Liter zwar schaffen, doch in der Praxis dürfte es etwas mehr sein. Bei unseren Testfahrten kamen wir auf einen Verbrauch zwischen 6,4 und 7,4 Litern. Allerdings hatten wir uns nicht bemüht, sondern den Spaßfaktor ausgekostet.

Kein neues Modell ohne Assistenzsysteme. Serienmäßig verfügt der Puma über eine City-Notbremsfunktion mit Fußgänger- und Radfahrererkennung und einen Spurhalteassistenten. Neben Toter-Winkel-Warner und einer Verkehrszeichen-Erkennung gibt es einen clever agierenden Adaptiv-Tempomat. Wie bei den Wettbewerbern erkennt der Puma über einen Radar-Sensor und eine Kamera vorausfahrende Autos und richtet das Tempo danach



Beim Puma bedeutet freie Wildbahn ganz klar Landstraße.

aus. Der Unterschied zu vergleichbaren Autos mit Handschaltung: Auf dem Weg zum Stau-Ende lässt ACC den Fahrer sehr lange unbehelligt, verlangt erst spät nach dem Kupplungsfuß oder einem niedrigeren Gang. So macht der Regeltempomat im Handschalter Sinn.

In der Ford-Preisliste steht der Puma ab 20.500,- Euro für die 95 PS-Version, der 1.0 EcoBoost Hybrid (wie im Test) startet bei 22.350,- Euro, als 1.0 EcoBoost Hybrid mit 155 PS sind mindestens 25.600,- Euro fällig. Wer bei dem sportlichen Auftritt des Ford Puma Maximalleistung möchte, für den steht der Puma ST mit 200 PS ab 30.900,- Euro bereit. Alles in Allem bietet das Mini-SUV aus Köln viel für sein Geld, der Fahrspaß jedoch ist so gut wie unbezahlbar.



Auch ein Mini-SUV darf sportliche Züge an den Tag legen.

Oft sind es Kleinigkeiten oder Dinge, an die man anfangs gar nicht erst denkt, dass sie dringend benötigt werden, den Alltag der Betroffenen erleichtern und im Krisengebiet nicht mehr erhältlich sind. Hier ei-

nige schöne Beispiele und Posts aus den sozialen Medien von Firmen, Unternehmen und auch Privatleuten, die sich Gedanken gemacht und engagiert haben. Leider können wir nur einige in unserem Magazin auffüh-

ren, doch sie möchten wir stellvertretend für all die anderen hier vorstellen. Die Hilfsbereitschaft war und ist immernoch unglaublich hoch und sollte auch jetzt, wenn der Winter bevorsteht, nicht nachlassen.

2.000 Hörgeräte-Batterien von PLATTEN Optik + Akustik in Kaisersesch



„Das Ausmaß der Naturkatastrophe in unserer Gegend macht uns sehr betroffen. Uns hat ein Hilferuf aus dem Ahrtal erreicht, dass unzählige Senioren ohne notwendigen Hörgeräte-Service sind. Wir haben spontan unter anderem 2.000 Hörgeräte-Batterien gespendet. Wir sind für alle da, die unsere Hilfe benötigen. Bitte leitet gerne alle notwendigen Reparaturen für Brillen und Hörsysteme von Betroffenen an uns weiter, wir sichern euch schnelle unkomplizierte und kostenlose Hilfe zu !! Euer Platten Optik+Akustik Team

Quelle: Facebook

Enver Glamocak aus Mendig ließ seine Verbindungen spielen und besorgte und verteilte tagelang Hilfsmittel und Werkzeuge für die zahllosen Helfer im Ahrtal sowie den Spendensammelpunkt von #mendighilft vor Ort

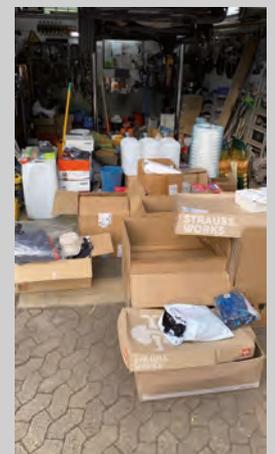


Hier nur zwei seiner Posts:

„Ein erneutes Dankeschön an die Spender aus dem Raum Speyer und vor allem die #rikiswohnmobile. Fast alles heute entlang der Ahr verteilt, der Rest geht morgen raus.“

„Ich möchte mich hiermit bei allen Spendern und #mendighilft recht herzlich bedanken wir haben so ziemlich alles gestern in Kreuzberg, Altenburg, Bad Neuenahr-Ahrweiler und Liers verteilt.“

Quelle: Facebook



Seine Autowerkstatt in Niederrissen nutzte Christoph Sattler um in erster Linie dringend benötigte Spenden für die Helfer zu sammeln.

Wichtige Utensilien wie Wasserabzieher, Ersatzkanister mit Diesel, Handschuhe, Gummistiefel, Trichter, Eimer, aber auch Getränke konnten sich Helfer in Niederrissen rund um die Uhr abholen. Genauso schnell, wie sie von größtenteils privaten Spendern gebracht wurden, wurden sie auch abgeholt. Und zwischendurch lieferte Christoph Sattler noch mit seinem VW-Bus viele der Sachen selbst ins nahegelegene Ahrtal.



Heimat
IST WO DEIN
Herz wohnt



Dreier- kombination

Beim neuen E-PACE, dem Einstiegsmodell in die Jaguar Performance sorgen nun elektrifizierte Antriebe für noch mehr Effizienz und Dynamik. Bei der stärksten Variante schafft dies die Kombination Dreizylinder plus Elektroantrieb.
Wir werfen einen Blick in die neue Technik...



Jaguar bietet im neuen E-PACE erstmals einen neu entwickelten Dreizylinder-Turbo-Benzinmotor an, als ausschließlicher Verbrennungsantrieb (P160) bzw. als elektrifizierte Kombination im Plug-in-Hybrid P300e.

Bei einer Systemleistung von 227 kW (309 PS) ermöglicht das PHEV-Modell eine rein elektrische Reichweite von bis zu 63 Kilometern, bei zugleich reduzierten Unterhaltskosten und der bekannt hohen Jaguar Fahrdynamik.

Aufgrund seiner Motorisierung ist der Plug-in-Hybrid-Jaguar bereits ab Werk mit Allradantrieb und einem sanft schaltenden Automatikgetriebe mit neun Gangstufen bestückt, um die von einem Jaguar zu erwartende Fahrdynamik, Traktion und Kultiviertheit zu liefern.

Der neue E-PACE basiert auf der Premium Transverse Architektur von Jaguar. Sie wurde speziell für die Bedürfnisse und die Installation der neuen elektrifizierten Antriebsstränge entwickelt. Der Dreizylinder-Benziner mit 1,5 Liter Hubraum ist das jüngste Mitglied der modular und flexibel ausgelegten Ingenium Motorenfamilie von Jaguar Land Rover und kommt, als Premiere für die Marke Jaguar, erstmals im neuen E-PACE zum Einbau. Und zwar sowohl in Kombination mit einem Mild-Hybrid-Antriebsmodul als auch in der leistungsstärksten Plug-in-Hybridform mit der Möglichkeit eines rein elektrischen Betriebs.

Das auf Leichtbau getrimmte Voll-Aluminium-Aggregat ist 33 Kilogramm leichter als die Baureihenbrüder mit vier Zylindern und fördert dank reibungsarmer Bauweise eine sowohl sehr effiziente wie kraftvoll-kultivierte Leistungsentfaltung. Der Abgaskrümmter ist in den aus Aluminium gegossenen Zylinderkopf integriert, was sehr kurze Aufwärmzeiten ermöglicht und die Distanz zwischen den Auslasskanälen und der Turbine des Turboladers verkürzt, was dessen schnelles Ansprechen bewirkt.

Dieses Dreizylinder-Format eröffnet einen besseren Fluss der Auspuffgase, wodurch die Turbine nahezu unmittelbar Ladedruck aufbaut. Ein sehr effizienter Luft-/Wasser-Ladefluidkühler stellt sicher, dass die Dichte der in die Verbrennungskammern gepressten Luft konstant hoch bleibt, was sich zusätzlich und über das gesamte Drehzahlenspektrum positiv auf Leistung und Effizienz auswirkt.

Der neue P300e PHEV Antriebsstrang verkoppelt den 147 kW (200 PS) starken 1,5-Liter-Turbobenziner mit einem die Hinterachse antreibenden E-Motor mit 80 kW (109 PS) Leistung. Mit der Kraft der zwei Herzen beschleunigt der E-PACE P300e in nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, begnügt sich aber im Gegenzug im NEFZ-Zyklus mit einem Verbrauch von 2,0 Litern/100 km (CO₂-Emissionen: 45-43

g/km). Der Stromverbrauch liegt dabei im kombinierten Testzyklus bei 16,4-15,9 kWh/100 km, seine Höchstgeschwindigkeit bei 216 km/h.

Sein platzsparend konstruierter ERAD-Antrieb (für Electric Rear Axle Drive) präsentiert sich als leichter, kompakter und effizienter Permanentmagnet-Synchronmotor. Zugunsten eines optimalen Packages verlaufen die Antriebswellen konzentrisch zum Motor und zur Einstufen-Automatik, während der Inverter (Wechselrichter) in das ERAD-Gehäuse integriert ist. Oberhalb von 135 km/h wird der Elektromotor mit Blick auf eine höhere Effizienz abgekoppelt, sinkt die Geschwindigkeit wieder unter diese Marke, schaltet er sich nahtlos erneut zu.

Der kompakte Hochvolt-Verteilerkasten (HVJB – High-Voltage Junction Box), eine weitere Ingenieurs-Innovation, ist unter den Vordersitzen untergebracht. Er umfasst einen DC:DC-Umwandler (wandelt zur Unterstützung des 12-Volt-Bordnetzes Starkstrom aus der Hybridbatterie in Niederspannung um) und das 7 kW Onboard-Ladegerät zum Aufladen der Hybridbatterie per Kabel. Der ERAD-Motor wird von einer im Unterboden installierten 15 kWh Lithium Ionen-Batterie (12,2 kWh effektiv nutzbar) mit Strom versorgt. Ist der Akku voll aufgeladen, kann der neue E-PACE PHEV ohne Zwischenladung bis zu 63 Kilometer rein elektrisch zurücklegen.

Fahrerinnen und Fahrer können zwischen unterschiedlichen Programmen wählen. Abhängig von so gegensätzlichen Anforderungen wie kurzen Stadttouren oder Fahrten über längere Distanzen mit Autobahnpassagen: EV (Electric Vehicle) Modus: Ermöglicht das Fahren allein mit der Kraft des die Hinterachse antreibenden ERAD-Motors und der in der Batterie gespeicherten Energie. Für geräuscharme Fortbewegung ohne jegliche Emissionen. HYBRID Modus (der Standardmodus): kombiniert die Leistung von Benzinmotor und E-Motor. Dieses Programm optimiert den Komfort und die Effizienz des Hybrid-Systems, indem es automatisch und nahtlos die Kraft der beiden Antriebseinheiten nutzt. Dabei passt sich die Regelstrategie an die Fahrbedingungen und die verbleibende Spannung in der Hybrid-Batterie an. Darüber hinaus ist die Funktion Predictive Energy Optimisation (PEO) in der Lage, nach Eingabe eines Ziels im Navigationssystem auf Basis der vorgeschlagenen Route und von GPS Daten intelligent die Effizienz und den Komfort für die ausgewählte Fahrt zu optimieren.

Preislich startet der E-PACE bei 38.790,- Euro für das frontantriebene Modell D165. Der P300e PHEV AWD beginnt bei 58.340,- Euro als R-Dynamic S. Unter www.jaguar.de bieten die Briten einen Konfigurator an, der ein wenig Licht in die Modellvielfalt bringt.



Aufladung von 0 auf 80 % in bis zu 30 Minuten.



Sportlich orientiertes und übersichtliches Cockpit.



„Nur“ drei Zylinder, aber dafür äußerst genügsam.



Technik im Detail, Antriebseinheit und Motor.



Auch wenn es die Foto-Atmosphäre eventuell vermittelt, bei Land Rover herrscht keine Endzeitstimmung.

In zahlreichen Filmen war er der Typ fürs Grobe.

Der Land Rover Defender.

Seinen wohl berühmtesten Einsatz hatte er an der Seite von Lara Croft in Tomb Raider. Nach 68 Jahren Produktionszeit möchte nun sein Nachfolger das Abenteuer-Erbe antreten. Wo geht das besser als im neuen James Bond 007-Streifen „No Time to Die“?

Als Land Rover im Jahre 1948 seinen ersten Defender auf die Straßen schickte, konnte noch niemand ahnen, zu welcher Ikone er heranwächst. Zumal die Bezeichnung Defender erst ab 1990 offiziell zur Differenzierung weiterer Modelle übernommen wurde. Bis dato hieß er einfach nur „Land Rover“.

Bereits von Anfang an als Allrounder konstruiert, zeigte der Landy sowohl beim Militär wie auch im Zivilen seine schier unerschöpfliche Nutzungsvielfalt. Bei der Feuerwehr, Rettungskräften, Abschleppdiensten, der Bergrettung und als Offroad-Rettungswagen oder sogar im Safari-Einsatz konnte er zeigen, dass er für jedes Terrain gebaut war und damit zurecht kam. Unabhängig ob auf der Straße oder der Kinoleinwand. Denn schnell wurden die Filmemacher auf seine Stuntqualitäten aufmerksam und machten so weltweit kostenlose Werbung für ihn.

Apropos Safari, einen seiner prägnantesten Film-Auftritte hatte er an der Seite von Clarence, dem schielenden Löwen und Judy, der Schimpansin in der Fernsehserie Daktari Mitte der 60er Jahre. Doch seine Filmkarriere entwickelte sich prächtig weiter. In „Lara Croft - Tomb Raider“, dem Oscar-prämiierten Streifen „Die Queen“, Sylvester Stallones Haut-drauf-Spektakel „The Expendables“ und natürlich in „James Bond - Skyfall“ durfte er zeigen, aus welchem Blech er gedengelt ist.

Nach sage und schreibe 68 Jahren, diversen Modellreihen und mehr als zwei Millionen gebauter Fahrzeuge endete die Produktion des Land Rover 2016. Nicht ohne Aussicht auf einen Nachfolger.

Und nun steht er da, vier Jahre später, moderner, noch stabiler und bulliger, angepasst an die neue automobilen Zeit und ihre Ansprüche. Trotz allem unverkennbar ein Land Rover, ein Defender. Ein Kasten auf vier permanent angetriebenen Rädern, mit leichten Windkanalkorrekturen, damit der CW-Wert nicht in Richtung IKEA-Wandschrank tendiert.

Ja, der neue Defender tritt in mächtige Fußstapfen, ähnlich denen, die sein Urahn in Jurassic Park durchfahren musste. Aber ja, man traut es ihm auf den ersten Blick zu, dass er dieser Bürde gewachsen ist.

Der erste Kontakt: ich stehe mit meinen 1,98 m seit langer Zeit wieder einmal vor einem Auto, bei dem ich nicht, ohne mich auf die Zehenspitzen zu stellen, über das Dach schauen kann. Ist die Luftfeder nämlich auf Offroadhöhe gepumpt, streckt sich der Defender 1,97 Meter hoch. Diese Luftfederung verfügt über drei Stufen: niedrig, zum besseren Einsteigen, normal für den Alltag und Gelände, um im Ernstfall Flussdurchfahrten bei 900 Millimeter Wattiefe zu absolvieren.

Mein Versuch, in den Landy im hochgepumpten Modus zu steigen, dürfte Beobachter an Judy erinnert haben, wie sie sich in Daktari in den damaligen Defender hangelte. Nur bei ihr sah es elegant aus, bei mir wie Freeclimbing auf einem Termitenhügel. Manchmal hat man es nicht leicht.

Thema „Leicht“. 4.758 mm Länge, 1.996 mm Breite und die 1.974 mm Höhe beherbergen ein Leergewicht von 2.323 kg. Eine ganz schöne Wuchtbrumme, dieser Engländer. 200 kg mehr gegenüber dem Alten. Beunruhigender wäre ein Gewicht unter zwei Tonnen, dann kämen leichte Zweifel an seiner Stabilität auf.

Reinsetzen, Umgebung inspizieren. Da ist viel passiert, verdammt viel. Modernes Cockpit, ein Schaltknubbel für die 8-Gang-Automatik, Querverstrebungen, Ablageflächen in allen Winkeln, und..., wahnsinnig viel Innenraum! Bis zu sieben Personen finden im Modell 110 Platz (der Defender 90 verfügt über zwei Türen weniger und 4.323 mm Länge, sprich auch einen kürzeren Radstand). Ich sitze aufrecht auf dem bequemen Gestühl, über mir locker noch vier Handbreit Spielraum zum Dachhimmel. Gut zu wissen, falls ich mal querfeldein einen Absatz herunter rausche. Dann bleibt zumindest der Kopf-Dachkontakt aus.



Im neuen James Bond-Film „No Time to Die“ zeigt der Defender seine Stuntfähigkeiten.



Reserverad außen schafft Platz im Innenraum.



Größenvergleich. John Deere 6155R 2,95 m hoch, Defender 1,97 m, Hund 0,6 m bis zu den Ohrspitzen.

Daten Land Rover Defender 110 - D240

Motor/Antrieb:	4-Zyl.-Turbodiesel, 1.999 cm ³ , 177 kW/240 PS, 430 Nm bei 1.400 U/min/8-Gang-Automatik
Antriebsstrang:	Permanenter Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe, sperrbares Mittendifferenzial, aktives Sperrdifferenzial (hinten) (optional)
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker vorne Einzelradaufhängung, Integral-Hinterachse hinten
Bremsen:	vorne/hinten innenbelüftete Scheiben vorne 349 mm Durchmesser, hinten 325 mm
Felgen (Zoll):	8,0J x 19"
Reifen:	255/65 R 19
Länge:	4.758 mm
Breite:	1.996 mm
Höhe:	bis zu 1.974 mm
Leergewicht:	2.323 kg
Anhängelast:	3.500 kg
Gepäckraum:	857 - 1.946 Liter
Tankinhalt:	85 Liter
Beschleunigung:	0 - 100 km/h in 9,1 Sekunden
Vmax:	188 km/h
Verbrauch NEFZ:	7,6 - 7,8 l Diesel/100 km
CO₂-Emission:	199 - 205 g CO ₂ /km
Abgasnorm:	Euro 6d-Temp

Karosserietechnisch ist also viel passiert, da darf der Antrieb nicht zurückstecken. Permanenter Allrad ist klar, dazu stehen Diesel-, Benziner und Hybridtriebwerke zur Verfügung. Der 2-Liter Vierzylinder-Turbobenziner leistet 221 kW (300 PS). Der Sechszylinder-Turbo schöpft aus drei Litern Hubraum 294 kW (400 PS). Der Vierzylinder-Diesel ist mit 147 kW (200 PS) oder 177 kW (240 PS) erhältlich. Alle Motoren sind mit einer 8-Gang-Automatik kombiniert. Brandneu sind der V8 mit 386 kW (525 PS) und der P400e Plug-in Hybrid (PHEV).

Für unsere Testtour stand der stärkste 240 PS-Diesel von Premium Cars Koblenz bereit, ein vor allem im unteren Drehzahlbereich sehr kultivierter Vierzylinder, der über ein sattes Drehmoment von 430 Nm verfügt. Und auch wer die enorme Anhängelast von 3.500 Kilo ausnutzt, wird nie das Gefühl haben, untermotorisiert zu sein.

Die komfortabel schaltende 8-Gang-Automatik passt gut zum starken Diesel. Allerdings sind die unteren Gänge für bessere Geländegängigkeit relativ kurz übersetzt, wodurch der Selbstzünder bei hohen Drehzahlen etwas lauter wird.

Auf der Straße beeindruckt, wie agil sich das Dickschiff auch auf kurvenreichen Straßen bewegen lässt. Das Fahrwerk (im Test mit Luftfederung) ist straff und trotzdem nicht unkomfortabel abgestimmt, lässt kaum Wankbewegungen zu. Hervorragend passt dazu auch die Lenkung, die mit wenig Kraftaufwand jede Biegung zielgenau in Angriff nimmt.

An Ausstattung stehen insgesamt fünf verschiedene Niveaus und eine First Edition zur Wahl, außerdem werden vier Zubehörpakete (Explorer, Adventure, Country und Urban) mit 170 Detailoptionen angeboten. Und natürlich gibt es zusätzlich eine breite Palette an Optionen, Zubehör- und Ausstattungsdetails - aber das kennen die eingefleischten Landy-Fans ja schon.

Das Einstiegsmodell des Defender 110 kostet 55.600,- Euro. Der Defender 90 ist ab 52.700,- Euro zu haben.

Und wer sich von seinen Offroad-Qualitäten beeindrucken lassen möchte, der sollte sich aktuell den ersten großen Leinwandaustritt des Defender im neuen 007-Streifen nicht entgehen lassen.



Außer dem Namen erinnert nichts mehr an den alten Defender, das Moderne hat Einzug gehalten.



Harter Typ mit starkem Kern, der 2-Liter Diesel.

Sechs Paletten Hilfsgüter in Andernach angekommen! - Besen, Eimer, Handschuhe, Stiefel & mehr



Groß war die Freude bei Patrick Stemmler, der für den DRK Ortsverein Andernach sechs Paletten Hilfsgüter angenommen hat, die am 27.07.2021 in Andernach angeliefert wurden.

Ausgegangen von der Initiatorin Natalie Karij (Waterlove) hat der Unternehmer und Geschäftsführer Rainer Andretzki (Rheintechnik Neuwied, Hersteller für Inhalatoren für Pferde) zusammen mit dem führenden Hersteller und Vertriebspartner Albert Kerbl GmbH aus Burbach bei München dieses Projekt gestartet.

„Am Montag bestellt und heute durch die Spedition kostenfrei geliefert wurden zahlreiche Eimer, Handschuhe, Stirnlampen, Schaufeln, Besen und vieles mehr,“ freut sich Natalie Karij.



„Wir werden nun diese Hilfsmittel genau dorthin bringen, wo sie am dringendsten benötigt werden. Wir fahren mit unserem DRK Ortsverein in die Gebiete, wo es bisher an noch so vielem fehlt und verteilen dort gezielt an die Helfer,“ so Stemmler abschließend. Text/Fotos: Thomas Manstein



Neuborner-Hof
Vom Erzeuger zum Verbraucher

Unser Hofladen für Andernach & die Region

Wir sind ganzjährig für Sie da:
 Montag, Donnerstag, Freitag: 8:00 - 18:00 Uhr
 Dienstag, Mittwoch, Samstag: 8:00 - 13:00 Uhr
 Sonn- und Feiertags geschlossen!





Hausgemachte Eigenerzeugnisse und sorgfältig ausgewählte Produkte anderer Landwirte
Frische Eier, Kartoffeln, Zwiebeln und vieles mehr...



Herzlich Willkommen



100 qm Souterrain-Ferienwohnung für bis zu 4 Personen

Neuborner-Hof Agrardienste GmbH & Co. KG · Familie Geisen · Neuborner-Hof · 56626 Andernach
 Telefon: 0 26 32 - 44 636 · Email: neuborner-hof@t-online.de · www.neuborner-hof.de



Teamwork

Unzählige Menschen, Firmen, Vereine und Institutionen engagieren sich seit der Stunde Null für die Flutopfer im Ahrtal - so wie das REWE Team in Andernach, um nur ein Beispiel zu nennen.

Seit Nico Grunert seinen REWE-Markt in Andernach 2015 eröffnete, macht dieser von sich reden. Und das nur positiv.

Von Beginn an setzt sich das REWE-Team regelmäßig für sozial benachteiligte Menschen und sozial engagierte Institutionen ein. Sei es beispielsweise für die Tafel, die Obdachlosenhilfe Koblenz oder auch die Andernacher Tafel für Tiere.

Das ganze Jahr über laufen Spenden- und Sammelaktionen, die von den Kunden im Markt bedingungslos unterstützt werden. Und die auch dort ankommen, wo sie benötigt werden.

So war es schon fast selbstverständlich, dass man, spontan nach Bekanntwerden der furchtbaren Hochwasserkatastrophe in unmittelbarer Umgebung im Ahrtal, am 15. Juli einen Spendenaufruf über die sozialen Medien verbreitete.

Was dann passierte, damit konnte niemand, allen voran Nico Grunert, rechnen. Bereits am 16. Juli gegen 10 Uhr stand der Eingangsbereich des REWE-Marktes voll mit Sachspenden, Bekleidung für alle Altersschichten, Kinderwagen, Bettzeug, Sach- und Spielspenden, Tiernahrung, Lebensmittel, einfach alles, was benötigt wurde. Und die Menschen kamen permanent, fuhren mit Autos vor, leerten die Kofferräume und halfen beim Umladen.

Wir waren selbst vor Ort mit einem Sprinter, den uns die Firma ie-Supercars in Herschbroich ganz kurzfristig für den Abtransport der Spenden zu Verfügung gestellt hatte. Im Grunde wurden die ständig angebrachten Hilfsgüter geradewegs vom Spender in den Transporter umgeladen.



Glücklich und zufrieden! Der Sprinter ist voll.

Obwohl die Situation für alle neu, und unerwarteter Weise so überragend war, lief alles wie eingespielt, als hätte man nie etwas anderes gemacht. Das Teamwork, das die ganzen freiwilligen Helfer in und um das Ahrtal von der Stunde Null an zeigten, fand auch hier seinen Ursprung.

In Absprache mit den Organisatoren am Nürburgring wurden die Spenden unverzüglich zur zentralen Sammelstelle am Congresshotel transportiert.

Am nächsten Tag kam dann alles so richtig ins Rollen. Mit einem auf die Schnelle organisierten 30 Tonnen LKW von REWE konnte man endlich den Großteil der Spenden zum Ring fahren. Trotz allem blieb noch genug übrig, um Nachmittags weitere fünf Bundeswehr-LKWs zu beladen. Auch hier kann man nur den Hut, bzw. den Helm ziehen, wie schnell die Truppe vor Ort war und die ganze Aktion unterstützte.

Dies ist nur ein Beispiel für unfassbare Hilfsbereitschaft, für das Engagement ohne Wenn und Aber, für die bedingungslose Hilfe, durch die man in Kürze versuchte, denen zu helfen, die schlagartig alles, aber wirklich alles, verloren haben und auf unkomplizierte Unterstützung hofften.

Selbstverständlich werden weiterhin Spenden benötigt, der kommende Winter wird mit Sicherheit der härteste ihres Lebens für die Menschen in den betroffenen Gebieten. Deshalb denkt daran, jetzt schon warme Sachen für Erwachsene und gerade für die Kinder bereit zu stellen. Und seid versichert, alles kommt dort an, wo es benötigt wird. Dafür sorgt, wie bei vielen anderen Annahmestellen, erneut das REWE Team in Andernach...



In den Mercedes passen 13 Kubikmeter, letztendlich war auch soviel drin...



Der Vorräum im REWE-Markt Andernach wurde als Zwischenlager genutzt.



Bereits Freitags war sich die Sammelstelle am Nürburgring rasend am Füllen.

Es darf wieder verreist werden!



Mit uns zu den schönsten Traumzielen weltweit!



TIME
Travel

REISEBÜRO

Buchenstraße 1
56626 Andernach
Tel.: 0 26 32 - 44 0 71
Fax: 0 26 32 - 40 1 99
www.time-travel.de
Email: info@time-travel.de



- Wellness • Pauschal- und Fernreisen
- Kreuz- und Flußfahrten
- Kurreisen • Kurorte im Baltikum, Polen, Tschechien und anderen Ländern
- Flüge • Visaformalitäten



Pionierarbeit

Die Ur-Väter der Offroad-Szene haben einen für sie bis vor Kurzem noch undenkbaren Weg eingeschlagen. Setzte man früher auf Hubraum, V8, Big Blocks und keine allzu große Priorität auf den Spritkonsum, so passten sich die Amis in der jüngsten Vergangenheit immer mehr den Anforderungen an den Klimaschutz an. Mit dem Jeep Renegade 4Xe S kommt man dem neuen Umweltbewußtsein ein deutliches Stück näher.

Der jüngste Sproß der Renegade-Modellreihe macht den Anfang im Jeep-Portfolio. Trendgerecht bekommt das Benzinerherz nun elektrische Unterstützung, aber auch Allradantrieb.

Dass man bei Jeep erstklassige und emotionale Geländewagen baut steht außer Diskussion. Diese Qualitäten blieben auch mit den Wechsel in den Fiat-Chrysler-Konzern und nun in das Stellantis-Konsortium nicht auf der Strecke. Bester Beweis für die fruchtbare Zusammenarbeit ist der Renegade, der zeigt, Jeep kann auch ansprechende Kompakt- bzw. Mini-SUV fertigen. Und mit dem Renegade PHEV 4Xe wollen die Amis beweisen, dass sie auch Plug-in-Hybrid-Antriebe können.

Kommen wir also gleich zum Herzstück des Renegade: Zwei Ausbaustufen des neuen Doppelmotors treiben das 4,26 Meter lange SUV auf Wunsch an, die Basis ist bei beiden identisch. Den für die Reichweite verantwortlichen Teil übernimmt ein Vierzylinder-Turbobenziner, der 1.3l T-GDI. Er leistet 130 respektive 180 PS mit jeweils 270 Nm, die für den Antrieb der Vorderräder verantwortlich sind.

Unterstützt wird er durch einen Elektromotor mit 60 PS und 250 Nm, der die Hinterachse antreibt. Aus diesen beiden Hauptkomponenten entstehen die zwei Plug-in-Hybrid-Motoren mit dem elektrischen Allradantrieb 4Xe: der PHEV 140 kW

AT 4Xe mit 190 PS und der PHEV 190 kW AT 4Xe mit 240 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 1,9/2,0 Liter bzw. 22,9 kWh auf 100 km, 44/46 g/km CO2 und Energieeffizienzklasse A+).

Uns stand die kräftigere Ausführung zur Verfügung. Und mit ihr geht der immerhin 1.845 kg schwere Jeep im Sportmodus in 7,1 Sekunden auf 100. Die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ist ebenfalls respektabel. Mit verantwortlich für den zügigen Vortrieb ist die 6-Gang-Automatik mit hydraulischem Drehmomentwandler. Diese arbeitet recht flott, trotzdem vermißt man ein wenig die Möglichkeit, über Schaltpaddel am Lenkrad in die Schaltvorgänge eingreifen zu können.



Die Farbe „Jetset Blue Metallic“, dazu die dunkel abgesetzten Elemente stehen dem Jeep richtig gut.

Zwischen 330 und 1.277 Liter Gepäck passen rein.



Seine außergewöhnlichen Designelemente machen den Renegade auch von hinten unverwechselbar.

Neben den Leistungsdaten ist gerade bei einem Hybridfahrzeug der Verbrauch ein großes Thema, denn um ihn niedrig und die Abgaswerte in einem umweltfreundlichen Rahmen zu halten geht es bei dieser Technologie. Einerseits fällt der Normverbrauch Übergebühr optimistisch aus, mit gut 4,5 Litern muss man im Alltag jedoch rechnen. Dafür ermöglicht es der Teilzeitstromer, alltägliche Strecken rein batterieelektrisch zu absolvieren, und zwar ohne geringsten lokalen Schadstoffausstoß.

Möglich macht dies das dritte zentrale Element des Renegade 4Xe: der 11,4 kWh große Akku. Er erlaubt es dem Mini-SUV in unserem Test rund 46 Kilometer ohne konventionellen Antrieb voranzukommen. Zwar verringerte sich durch seinen Einbau die Kapazität des Kraftstofftanks um 12 Liter, mit 36,5 Litern bleibt aber genug Fassungsvermögen für ausführliche Fahrten auch außerhalb befestigter Straßen. Und gerade dort beweist der Jeep selbst ohne optionale "Trailhawk"-Ausstattung, was für ein Kletterer er ist. Hier darf er zeigen, welche Gene in ihm stecken.

Böschungswinkel von 19 Grad vorne und 27 Grad hinten, ein Rampenwinkel von 16 Grad, 400 mm Wattiefe und mindestens 183,6 mm Bodenfreiheit sprechen für sich. Der Renegade ist mehr als nur ein schmuckes Schönwetterfahrzeug, der kann auch richtig ernst und dreckig.

Im Inneren präsentiert sich das Plug-in-Hybridmodell mit einer eigens gestalteten Instrumententafel, die u.a. Ladestände und Reichweiten anzeigt und einem speziellen Menüpunkt im neuen Uconnect-Infotainmentsystem. In letzterem kann der Fahrer Details über die Ladezeiten, die Fahrhistorie und die Energieflüsse im System abrufen. Beim Laden und Bezahlen hilft das neue "My eCharge"-Paket des Infotainments, die Mobil-App "My Uconnect" zeigt die nächstgelegene Ladestation an. An ihr ladet der Akku in etwa 1,5 Stunden auf. Ähnlich schnell geht es zu Hause mit der "Easy"-Wallbox von Jeep.

Über eine mangelnde Ausstattung kann sich beim Renegade 4Xe S niemand beklagen. Die 19"-

Leichtmetallräder, „Granite“ mit 235/45 R19er Bereifung, Uconnect Smarttouch mit 8,4"-Touchscreen, Navigationssystem, Bluetooth, AUX-IN- und USB Anschluss sowie Digitalradio (DAB), Einfassungen in „Wizard Black“ im Fahrzeuginnenraum, Lederlenkrad beheizbar, Voll-LED-Paket (Abblend- und Fernlicht, Nebelscheinwerfer, Heck- und Bremsleuchten), Dachreling in Granite Crystal, Lederschaltstange, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, Regen- und Lichtsensor, Parkassistent für Quer- und Längsparken, Totwinkel-Assistent sowie Sitzheizung vorne sind hier im Paket enthalten.

Aber was kostet nun der Elektropionier aus dem Hause Jeep? Sowohl als „S“ wie auch als „Trailhawk“ steht er mit 42.600,- Euro in der Liste. Abzüglich des Umweltbonus von 6.750 Euro (inkl. Innovationsprämie), liegt der Plug-In somit lediglich 2.000 Euro über seinen nur mit Frontantrieb lieferbaren Benzinerkollegen. Dafür gibt es aber bei ihm einen Allradantrieb und ein unbezahlbares, umweltfreundlicheres Gewissen.



Unscheinbar, aber richtig Bums unter der Haube.



So sieht Übersichtlichkeit aus. Zur kompletten Bedienung empfiehlt sich aber ein Blick ins Handbuch.

Richtig und gezielt spenden

Wer heutzutage mit einer Spende helfen möchte, sieht sich oft mit vielen Fragen konfrontiert. Die wichtigste dabei ist wohl: „Kommt mein Geld auch dort an, wofür es gedacht ist?“

Nach der überwältigenden ersten Spendenwelle für die Flutkatastrophenopfer sollten wir nicht vergessen, dass die Betroffenen weiterhin auf Geld- und Sachspenden angewiesen sind. Gerade jetzt, wenn der Winter vor der Tür steht.

Die Flutkatastrophe hat in Rheinland-Pfalz und in NRW viele Todesopfer gefordert, unzählige Existenzen wurden innerhalb Minuten vernichtet. Was sie jedoch an Hilfsbereitschaft auslöste, das war und ist wohl einzigartig in der deutschen Nachkriegsgeschichte. Viele sind erschüttert angesichts der Verzweiflung, der Not und der Hilfslosigkeit in den von Überschwemmungen betroffenen Gebieten und wollen helfen - mit Sachspenden, Kleidung, Lebensmitteln oder auch mit einer Geldspende. Und gerade bei diesem Punkt sollte man sich die Zeit nehmen und nicht leichtgläubig seine Gelder verteilen, denn nicht jeder Spendenaufruf, der verspricht mit den Euros Gutes für die Betroffenen zu bewirken, ist so seriös und selbstlos wie er vorgibt. Jeder sollte wissen, was mit seiner Spende passiert, wo sie ankommt, wie sie eingesetzt wird.

Doch welchen Weg sollte man wählen, damit das Geld auch gezielt und wie gewünscht ankommt? Hier gilt der Grundsatz „Überweisung statt Sammelbüchse“. Vor allem die direkte Ansprache auf der Straße oder an der Haustür könne nämlich dazu führen, rasch und unbedacht zu spenden. Wer eine Organisation nicht kennt und unsicher ist, wie seriös sie wirklich ist, sollte sich neben Informationsmaterial auch einen Überweisungsträger von der sammelnden Organisation geben lassen. Man sollte dann seine Entscheidung in Ruhe überdenken.

Ganz wichtig: wie erkennt man, ob eine Organisation seriös ist? Wer seriös agiert, offenbart in seinem Geschäftsbericht, wofür das Geld aus Spenden oder Mitgliedsbeiträgen ausgegeben wird. Dieser sollte ganz klar beinhalten, wie viel in Werbung und Verwaltung fließt und dass der größte Anteil auch für den guten Zweck verwendet wird. Ist ein Verein oder eine Organisation als gemeinnützig anerkannt, ist dies ein Indiz für Glaubwürdigkeit.

Vorsichtig sollte man agieren, was Werbung und Spendenaufrufe im Internet, den sozialen Medien wie Facebook, Twitter und Instagram angeht. Eine eigene und gut aufgemachte Homepage ist nicht automatisch ein Garant für die Vertrauenswürdigkeit einer Organisation. Professionell gestaltete Internetseiten können zwar primär einen glaubwürdigen Eindruck erwecken, es ist jedoch besser, zuerst einmal hinter die Kulissen zu blicken und zu prüfen, ob im Impressum konkrete Ansprechpartner und eine ordentliche Adresse genannt werden. Wer Zweifel hat, sollte um Informationen wie beispielsweise Satzung, Jahresberichte, Prospekte bitten und nachschauen, was andere Quellen im Netz über die jeweilige Organisation, ihre Aktivitäten und Glaubwürdigkeit äußern.

Das gilt auch für die zahlreichen, über soziale Medien verbreiteten Spendenaufrufe. Dort tummeln sich in Krisenzeiten leider immer wieder etliche Organisationen, Vereine, aber auch Shops oder ein-

zelne Personen, die vorgeben, sich für die Betroffenen zu engagieren. Die jeweiligen Bankverbindungen für eine Überweisung springen meist sofort ins Auge. Gerne wird auch darauf hingewiesen, dass man „leider“ keine Spendenquittung ausstellen darf, da man kein Verein ist.

Jeder gespendete Euro wird zu 100% für die Helfer im Katastrophengebiet verwendet. Wir müssen allerdings darauf hinweisen, dass wir keine Spendenquittungen ausstellen können, da wir kein Verein sind. Über den Stand der Spenden und die Verwendung werden wir über unsere Kanäle informieren.*

Auswahl offiziell anerkannter Spendenkonten

Aktion Deutschland Hilft e.V.

IBAN: DE62 3702 0500 0000 1020 30, BIC: BFSWDE33XXX

Aktionsbündnis Katastrophenhilfe

IBAN: DE65 100 400 600 100 400 600, BIC: COBADEFFXXX

Deutsches Rotes Kreuz e.V.

IBAN: DE63 3702 0500 0005 0233 07, BIC: BFSWDE33XXX

Spendenkonto des Landes Rheinland-Pfalz

IBAN: DE78 5505 0120 0200 3006 06, BIC: MALADE51MNZ

Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.

IBAN: DE94 3702 0500 0433 0433 00, BIC: BFSWDE33XXX

Deutscher Caritasverband e.V.

IBAN: DE88 6602 0500 0202 0202 02, BIC: BFSWDE33KRL

Aktion Lichtblicke e.V.

IBAN: DE78 3702 0500 0000 0070 70, BIC: BFSWDE33XXX

Lotto Rheinland-Pfalz – Stiftung

IBAN: DE75 5705 0120 0000 3351 33, BIC MALADE51KOB

Stiftung RTL - Wir helfen Kindern e.V.

IBAN: DE55 370 605 905 605 605 605, BIC: GENODED1SPK

Sparkassenverband Rheinland-Pfalz

IBAN: DE75 6005 0101 0004 4262 71, BIC: SOLADEST600

Volksbank RheinAhrEifel

IBAN: DE71 5776 1591 0417 8949 00, BIC: GENODED1BNA

NRW hilft

IBAN: DE05 3702 0500 0005 0905 05, BIC: COBADEFFXXX

Alle Angaben ohne Gewähr!

Bestes Negativbeispiel: bei unseren Recherchen stießen wir auf eine Website aus dem Gebiet um Ingelheim. Hier wurde, und wird weiterhin, via Instagram zu Spenden aufgerufen, die unter dem Motto „Hilfe für Helfer“ laufen. Denn „Helfer aus Rheinland-Pfalz brauchen eure Unterstützung für den Einsatz in Ahrweiler“, so die Headline am 22. Juli 2021. Auffällig hierbei ist, dass der Spendenaufruf zwar groß bei Instagram und Facebook publiziert wird, die Seite mit den Zahlungshinweisen jedoch erst über sechs Klicks auf der Homepage erreicht wird. Wer wirklich seriös zu Spenden aufruft, der platziert dies auf der Hauptseite, für alle sichtbar. Verfasser und „Wohltäter“ M. D.*, bereits wegen ähnlicher Fälle einschlägig vorbestraft, weist außerdem darauf hin, Zitat: „Deshalb bitten wir, über unser PayPal - oder Bankkonto (Kontoverbindung unten) etwas zu spenden, damit wir davon weiterhin helfen können.“

Allerdings gehen die Spenden auf direktem Wege auf das geschäftliche PayPal- bzw. Bankkonto des websitebetreibenden Unternehmens. Um uns zu vergewissern, haben wir selbst einen kleinen Betrag auf das Paypalkonto überwiesen. Bis heute bleibt sowohl uns wie auch anderen uns bekannten Spendern Herr M. D. eine Antwort schuldig, was aus den Geldern wurde. Mittlerweile hat sich die Staatsanwaltschaft Mainz der Sache angenommen.

Damit Sie auf der sicheren Seite sind, haben wir offiziell anerkannte und legitimierte Spendenkonten aufgelistet, von Institutionen, deren Glaubwürdigkeit man nicht anzweifelt und bei denen die Spendengelder nicht in die eigene Tasche gewirtschaftet werden. Eine Garantie dafür können wir natürlich nicht geben, das Vertrauen jedoch ist da.

* Name der Redaktion bekannt

Bereits 358 Millionen Euro an Spenden für die Flutopfer

Das DZI - Deutsches Zentralinstitut für soziale Fragen veröffentlichte am 05. August 2021 einen ersten Zwischenstand bezüglich der eingegangenen Geldspenden für die Flutkatastrophenopfer bei offiziell anerkannten Organisationen.

In Deutschland wurden bis heute bereits 358 Millionen Euro für die vom Hochwasser betroffenen Menschen im Westen Deutschlands gespendet. Dies ergab eine Umfrage des Deutschen Zentralinstituts für soziale Fragen (DZI) mit Antworten von 30 Hilfswerken, staatlichen Einrichtungen und Verbänden. Den sammelnden Organisationen fließen weiterhin erhebliche Spenden zu.

Mit dem jetzt erreichten Zwischenstand von 358 Mio. Euro wird bereits die Spendensumme übertroffen, die nach dem Elbehochwasser 2002 (350 Mio. Euro) gespendet wurde. Nur aus Anlass des Tsunami in Südostasien wurde 2004 und 2005 mit 670 Mio. Euro in Deutschland innerhalb der letzten 20 Jahre für eine einzelne Notlage mehr Geld gespendet als aktuell für die vom Hochwasser Betroffenen (vgl. Grafik unten rechts).

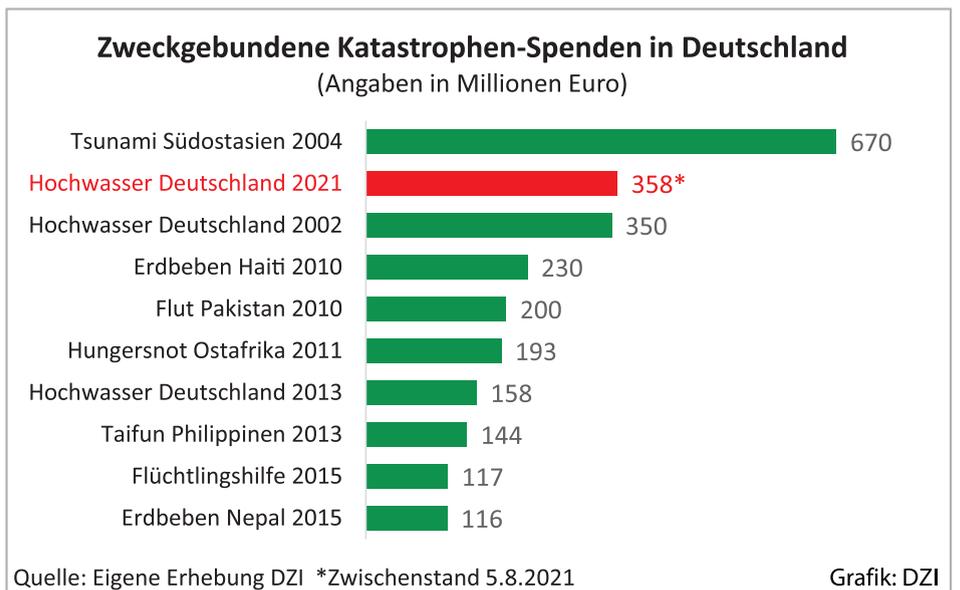
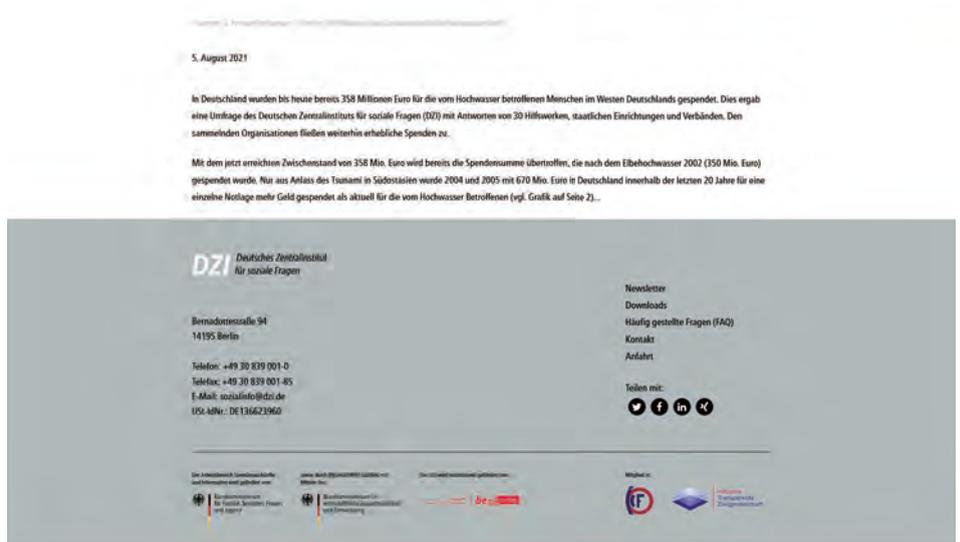
„Die hohe Spendenbereitschaft wurde neben dem großen Ausmaß der Katastrophe und den vielen aufrüttelnden Bildern und Berichten wohl auch dadurch begünstigt, dass es in der jetzt langsam zu Ende gehenden Urlaubszeit nur wenig andere Themen gab, die in die Schlagzeilen der Medien drängten“, erklärt Burkhard Wilke, Geschäftsführer und wissenschaftlicher Leiter des DZI in Berlin.

Nachfolgend die Zwischenstände der Organisationen bzw. Bündnisse oder Behörden mit den derzeit höchsten, dem DZI zum 5.8.2021 mitgeteilten Spendeneinnahmen zugunsten der vom Hochwasser Betroffenen:

- Aktion Deutschland Hilft e.V. (172 Mio.)
- Aktionsbündnis Katastrophenhilfe (74,9 Mio.)
- Deutsches Rotes Kreuz e.V. (20 Mio.)
- Spendenkonto des Landes RLP (14,7 Mio.)
- Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (10,6 Mio.)
- Deutscher Caritasverband e.V. (9,1 Mio.)
- Aktion Lichtblicke e.V. (9 Mio.)
- Stiftung RTL - Wir helfen Kindern e.V. (7,6 Mio.)
- Institute der Sparkassen-Finanzgruppe (5,7 Mio.)
- NRW hilft (5,2 Mio.)

„Die beeindruckende Höhe der bereits jetzt eingenommenen und weiter eingehenden Spenden stellt die Organisationen auch vor die große Herausforderung, bei der Mittelverwendung gut miteinander zu kooperieren, damit das Geld möglichst wirksam eingesetzt wird“, sagt DZI-Geschäftsführer Wilke. „Wichtig ist auch, dass die Spendenempfänger, die üblicherweise nicht mit privaten Spenden umgehen, also etwa die Länder und Kommunen, jetzt in puncto Spendenverwendung die gleiche Transparenz beweisen, wie sie von den gemeinnützigen Spendenorganisationen in aller Regel geleistet wird.“

Pressemeldung des DZI vom 05. August 2021



Konfuzius sagt...



„...betrachte die Fahrzeuge aus meinem Heimatland kritisch und mit Vorsicht!“
Nun ja, Morris Garage kennt wohl jeder, der sich für britische Sportwagen interessiert. Nun ist MG wieder auf dem europäischen Markt vertreten. Etwas weniger sportlich, dafür hochmodern und mit chinesischem Background. Aber auch wettbewerbsfähig?

Im Jahre 2005 kam für die traditionsreiche britische Sportwagenmarke MG die Insolvenz. Aber für den Markennamen noch lange nicht das Aus. Den sicherte sich neben den Werkseinrichtungen die chinesische Nanjing Automobile Group. Mittlerweile befindet sich MG in den Händen der SAIC Motor Corporation, dem größten chinesischen Autobauer.

Das Logo blieb unverändert, doch das automobiler Drumherum hat nichts mehr mit den Roadsterkonzepten von damals gemeinsam. Vielmehr setzen die neuen Hausherren auf SUV und zukunftsorientierte Antriebe.

Seien wir ehrlich, bis jetzt sind den Asiaten bei ihren Versuchen, speziell in Deutschland Fuß zu fassen, regelmäßig die Essstäbchen aus den Händen gefallen. Crashtests offenbaren die desaströse Verarbeitung und das mangelnde Knowhow bezüglich Sicherheit. Hier wurden die Modelle aus dem Land des Lächelns regelmäßig mitläufig belächelt. Und folgerichtig nicht gekauft.

Unsere Skepsis ist also berechtigt, als wir den neuen MG EHS Plugin-Hybrid zum Testen übernehmen. Doch wir werden eines Besseren belehrt...

Da steht er nun, ein schicker geräumiger SUV im C-Segment, ausgestattet mit umfangreichen Technologien in den Bereichen Sicherheit, Effizienz, Infotainment, Fahrdynamik, Benutzerfreundlichkeit, und: mit fünf Sternen in Euro NCAP-Sicherheitsstests ausgezeichnet. Die gab es vorher noch nie für einen Chinesen. Unsere Skepsis sinkt...

Sein Design spricht auf Anhieb an, von vorne hat er was von Mazda, das Heck erinnert an Mercedes und die Seitenansicht an Nissan. Mit einer Länge von 4.574 mm, einer Breite von 1.876 mm und einer Höhe von 1.664 mm verspricht der MG zumindest auf dem Papier einiges an Platz. In der Länge übertrumpft er sogar den VW Tiguan.

Der Innenraum ist sehr geräumig, selbst in der zweiten Reihe ist von Enge nichts zu spüren. Sein elektrisch öffnender Kofferraum faßt zwischen 448 und 1.375 Liter und ist damit vergleichbar mit dem des Mercedes GLC Coupé.

Der MG EHS Plugin-Hybrid ist das erste Fahrzeug aus dem Land des Lächelns, das sowohl qualitativ wie auch preislich das Zeug dazu hat, in Europa für Verkaufszahlen zu sorgen.

Die positiven Überraschungen gehen aber noch weiter. Optik, Haptik und Qualitätsanmutung des Cockpits brauchen sich keineswegs zu verstecken, sie werden den europäischen Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht. Die mit Kunstleder und Alcantara bezogenen Sportsitze mit ihren „Trophy“-Schriftzügen bieten genügend Seitenhalt und beste Langstreckentauglichkeit. Das unten abgeflachte und sowohl vertikal wie auch horizontal einstellbare Lederlenkrad liegt gut in den Händen, könnte aber in der Höhe etwas mehr Spielraum vertragen. Der aufgeräumte Arbeits-

platz des MG EHS zeichnet sich durch wenige Schalter und große Displays hinter dem Lenkrad und zentral im Armaturenbrett aus. Der mittige 10,1-Zoll-Touchscreen dient als Anzeige- und Bedieneinheit für das Infotainment-System, welches

unter anderem über GPS-Navigation, DAB-Radio und Smartphone-Integration verfügt. Alles ist übersichtlich an seinem Platz, die digitale Cockpit-Anzeige informiert ausführlich über Fahrzeug- und Ladezustand.

Womit wir beim Kernthema wären. Dem Antrieb. Unter der, ja tatsächlich, mit zwei Dämpfern öffnenden Motorhaube sitzt der Hybridantrieb, bestehend aus einem 1,5-Liter-GDI-Turbomotor mit 119 kW/162 PS, einem Elektromotor mit 90 kW/122 PS und einer 16,6 kWh starken Lithium-Ionen-Batterie. Kombiniert steht so eine Systemleistung von 190 kW/258 PS mit einem Spitzendrehmoment von 370 Nm zu Verfügung.

Im Fahralltag bedeutet dies 6,9 Sekunden auf 100 km/h und 190 Spitze. Rein elektrisch kommt der mit einem regenerativen Bremssystem versehene und famos rekuperierende MG 52 km weit. Die erforderliche Kraft wird über eine intelligente Zehngang-Automatik an die Vorderräder übertragen. Diese setzt sich aus sechs Gängen für den konventionellen Antrieb und vier für den Elektromodus zusammen. Irgendwie arbeiten alle Zehn zusammen, und sie funktionieren, denn sie ermöglichen dem Fahrzeug, den jeweils passenden Gang zu wählen und gleichzeitig zügig und komfortabel die Fahrstufen zu wechseln. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß des MG EHS Plugin-Hybrid wurde mit 43 g/km (WLTP) festgelegt, sein Kraftstoffverbrauch (kombiniert, WLTP) ist mit 1,9 l und 24 kWh/100 km angegeben. Beim Verbrauch kamen wir auf einen Durchschnitt von 2,8 l/100 km, wenn nur der Benziner bemüht wird, fließen ca. 7,8 Liter durch die Brennkammern.



4,5 Stunden benötigt der MG an der AC-Ladestation.

Auch im alltäglichen Fahrbetrieb demonstriert unser flinker Chinese, dass sein Fahrwerk nicht nur im Jangtsekiangdelta abgestimmt wurde, sondern bereits bei der Entwicklungsphase europäische Straßenverhältnisse berücksichtigt wurden. In der Praxis wird der Spagat zwischen Komfort und Kurvenlage bravourös gemeistert. Wanken und Aufschwimmen gibt es kaum, Bodenwellen und Querfugen im Asphalt werden ans Gesäß nur sehr zaghaft vermittelt. Flott genommene Biegungen nimmt der MG ohne Probleme, wobei Untersteuern nur mit grober Provokation ein Thema wird, das Größte gleicht aber letztendlich die serienmäßige elektronisch simulierte Sperre (XDS) an der Vorderachse aus.

Serienmäßig ist beim MG übrigens noch deutlich mehr an Bord. Zu den Fahrerassistenzsystemen (ADAS), die unter dem Namen MG Pilot zusammengefasst sind, gehören der adaptive Tempomat, die Überwachungsfunktion für den toten Winkel, die vorausschauende Kollisionswarnung, die automatische Notbremsung, die Spurverlassenswarnung und eine 360-Grad-Kamera. Und alles funktioniert vollkommen zuverlässig. In der Ausstattungliste der „Luxury“-Version stehen außerdem ein großes elektrisches Panoramastiebedach, die Sportsitze in Kunstleder, Aurora Innenlicht, das 12,3 Zoll große virtuelle Cockpit, Navigation und Smartphone-Verbindung (Apple Carplay und Android Auto), der 10,1 Zoll Infotainment Touchscreen sowie eine 2-Zonen-Klimaanlage. Erhältlich ist der MG EHS vorerst über **mgmotor.de** ab 32.312,50 Euro für die Comfort-Variante, mit Luxury-Paket kostet er 34.812,50 Euro. Zieht man noch den Umweltbonus ab, dann hat man für deutlich unter 30.000 Euro ein tolles Auto incl. 7 Jahre Garantie.

Unser Fazit: dieser MG stellt alle Erfahrungen mit Fahrzeugen aus China komplett auf den Kopf. Nicht nur, dass die Verarbeitung stimmt, der Antrieb mit anderen Hybridfahrzeugen absolut mithalten und der EHS ein unschlagbares Preis-Leistungsverhältnis vorweisen kann, nein, er fährt sich auch so, wie wir es, auch was die Sicherheitsstandards angeht, in Europa erwarten. Und merke dir eines: Konfuzius hat nicht immer recht.

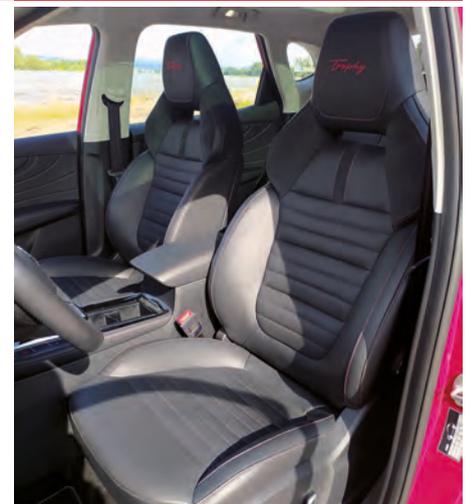
Bericht: Guido Strauss/Fotos: Theresa Weinand



Übersichtlich, dazu tolle Haptik im Cockpit des MG.



Alles im Blick, auch die Effizienz des Hybridantriebs.



Optisch sportlich, noch dazu bequem. Die Seriensitze.



Fassungsvermögen: bis zu 1.375 Liter und 460 kg.



Unscheinbar, aber effektiv. Der 1.5er GDI-Turbo.

neumann

küchen

Seit über 40 Jahren!

Neumann Küchen GmbH und Co. KG
 Pommerhof 1, 56637 Plaidt
 Telefon 0 26 32-95 47-0

Öffnungszeiten:
 Montag - Freitag: 10.00 - 17.00 Uhr
 Samstag: 10.00 - 13.00 Uhr

www.neumann-kuechen.de

AEG BLANCO Miele
 GROHE KWC rational

- unterschiedliche Stilrichtungen
- spezielle Auswahl an namhaften Markenküchen
- von der Planung bis zur Montage aus Schreinerhand
- Individualität auf über 800 m²

Erfolgs garant

Der Nissan Leaf gilt als Meilenstein in der Elektrogeschichte des Autobauers aus Yokohama. Seit seiner Einführung 2010 bis September 2020 wurden insgesamt über 500.000 Fahrzeuge weltweit verkauft. Seine Akkukapazität entwickelte sich von anfangs 24 kWh bis hin zu aktuell 62 kWh. Die Leistung stieg mit der Zeit von 109 PS auf 217 PS im aktuellen Leaf e+.

Mit der zweiten Generation des Elektrobestsellers Leaf, der nun mit größerer Reichweite, fortschrittlichen Assistenzsystemen, moderner Konnektivität und dynamischerem Design aufwartet, zeigen die Japaner erneut, dass der weltweite Verkaufserfolg nicht von ungefähr kommt.

Das aktuelle Modell wird mit zwei Akkuversionen angeboten, der Kunde kann zwischen 40 kWh und 62 kWh (wie im getesteten Leaf e+) wählen. Dabei sollen laut Nissan 270 bzw. 385 Kilometer Reichweite möglich sein. Nutzt man den Leaf größten-

teils in der Stadt, kommt man gut über 430 Kilometer weit, wir erreichten im Schnitt bei überlegter Fahrweise incl. Landstraße und Autobahn rund 320 Kilometer, der Verbrauch lag bei 20,7 kWh/100 km.

Was die Sicherheit angeht, so ist der Elektroflitzer inzwischen ganz vorne dabei. Beim Euro NCAP-Crashtest erzielte er die Höchstzahl von fünf Sternen. Dieses Ergebnis ist der Sicherheitsausstattung des Leaf zu verdanken. Dazu zählen Fahrerassistenzsysteme, die Technologien wie Kameras und Radartechnik einsetzen und Vorzüge wie die Fußgängererkennung bie-

ten. Diese Technologien bilden die Grundlage des ProPILOT-Systems welches das teilautomatisierte Fahren ermöglicht, der erste Schritt zum autonomen Fahren.

Angetrieben wird der Leaf e+ von einem Elektromotor mit 160 kW/217 PS Leistung und einem Drehmoment von 340 Nm, der eine bessere Beschleunigung und mehr Fahrspaß ermöglicht. In sportlichen 6,9 Sekunden ist der frontangetriebene Leaf bereits auf 100 km/h, allerdings verbleiben dann nur noch 57 Stundenkilometer bis zur Endgeschwindigkeit. Doch die ist vollkommen ausreichend.





Gut zugänglicher Kofferraum mit bis 1.176 Liter.



Aufgeräumt und übersichtlich geht es im Cockpit zu. Der kleine blaue Knubbel ist für die Automatik.

Im Leaf stehen ein Typ-2-Wechselstromanschluss mit bis 6,6 kW Ladeleistung, ein Stecker für die Haushaltssteckdose (bis 2,3 kW) und ein CHAdeMO Gleichstromanschluss mit bis zu 50 kWh für Schnellladesäulen zur Verfügung. Einmal voll laden an der Haushaltssteckdose mit 2,3 kW bei zehn Ampere dauert mit der kleinen Batterie zirka 17 Stunden und mit der großen rund 30. Eine geeignete Wallbox für zu Hause, die bei 4,6 kW rund 15 Stunden benötigt, ist daher schon empfehlenswert. An der Schnellladesäule lassen sich hingegen 80 Prozent der Batterie in 45 bis 60 Minuten aufladen.

Mit dem Update stieg natürlich auch die Alltagstauglichkeit. Wie in fast jedem Elektrofahrzeug kommt im Leaf eine stufenlose Automatik zum Einsatz. Das bedeutet Schub von 0 km/h bis hin zur Endgeschwindigkeit. Auch wenn er äußerlich mehr nach Biedermann aussieht, so kommt bei einem Tritt auf das Gaspedal der Brandstifter zum Vorschein. Die 6,9 Sekunden auf 100 km/h und ein Zwischenspurts von 3,6 Sekunden von 60 auf 100 km/h sowie die direkte Gasannahme bieten hier echten Fahrspaß und lassen manchen Sportwagen-Fahrer mit Verbrenner ungläubig schauend zurück. Dabei läßt

sich das Abrufen der Leistung gefühlvoll kontrollieren, was sich positiv bemerkbar macht, wenn man in den fließenden Verkehr einzufädeln gedenkt.

Ein weiteres feines Gimmick ist das sogenannte E-Pedal. Lupft man den Gasfuß nur minimal, bremst das Auto wenig. Nimmt man ihn dagegen komplett vom Pedal, öffnet sich gefühlt ein Bremsfallschirm. Nach kurzer Eingewöhnungsphase schafft man es, den Nissan durch Kurven zu zirkeln, ohne das Bremspedal überhaupt zu berühren. An roten Ampeln kommt man so vorrauschauend zum Stehen, ohne die Bremse zu benutzen. Im Großen und Ganzen eine tolle Sache, wer mit dieser Fahrweise nicht so klar kommt, der kann den Leaf auch ohne „One-Pedal-Driving“ bewegen: Deaktivieren, und das Auto bremst, rollt und rekuperiert normal.

Platztechnisch gesehen bietet der Leaf ein wohlwollendes Raumgefühl. Sind die Vordersitze für ca. 1,90 Meter große Fahrer eingestellt, finden im Fond Passagiere bis 1,80 Meter Körpergröße genügend Platz. Bauart bedingt, durch den im Boden verbauten 300 kg schweren Akku, bietet der Kofferraum mit 400 - 1.176 Liter guten Durchschnitt.

Im Modelljahr 2021 lässt auch die Ausstattung kaum Wünsche offen: Je nach Ausstattungslinie oder als Extra gibt es nun eine Einparkautomatik, LED-Vollscheinwerfer und sogar einen Stauassistenten mit Stop-and-go-Funktion. Zum Serienumfang zählt nun ebenfalls ein Totwinkel-Warner. In den höherpreisigen Ausstattungslinien ist auch ein digitaler Innenspiegel mit Bildschirm für die Rückfahrkamera Standard. Gegen Aufpreis gibt es einen Wifi-Hotspot. Darüber hinaus sind neue Funktionen für die Smartphone-App „NissanConnect“ verfügbar, die nun auch einen Geofencing-Alarm bietet. Verlässt das Auto eine zuvor definierte Zone oder fährt der Fahrer zu schnell, wird das per Push-Nachricht ans Smartphone gemeldet. Grundsätzlich ist der Leaf mit einem umfangreichen Multimediasystem inklusive Smartphone-Anbindung und Sprachsteuerung, Rückfahrkamera und einem adaptiven Tempomat ausgerüstet.

Der Einstiegspreis in die Modellreihe beträgt 29.990,- Euro für den Leaf Visia mit 40 kWh-Akku. Unser voll ausgestatteter Testwagen kommt auf 44.440,- Euro. Berücksichtigt man die diversen Elektrobonus-Pakete, so sind zusätzlich bis zu 12.000,- Euro Ersparnis möglich.



Unspektakulärer Anblick: die Antriebseinheit beim Nissan Leaf.



CHAdeMO-Schnelllade- bzw. Typ-2-Wechselstromanschluss.



Dank der Ladeanschlussvarianten ist das Stromtanken ein Kinderspiel.

My Car is my Castle



Das Cockpit bietet immens viel Platz und präsentiert sich edel in Haptik und Optik. Und zudem sehr benutzerfreundlich.



Im rückwärtigen Abteil sitzen selbst groß gewachsene Passagiere unbeengt und entspannt.



Mit der neuen Generation des Rexton zeigt der südkoreanische Autobauer SsangYong was er drauf hat und präsentiert mit seinem Flaggschiff ein SUV, an dem sich die Konkurrenz die Zähne ausbeißen wird:

- Platz für bis zu 7 Personen
- eine Anhängelast von 3,5 Tonnen und serienmäßige Anhängerstabilisierungskontrolle
 - bis zu 1.977 Litern Kofferraumvolumen
- Allrad und Achtgang-Automatik bereits beim Basismodell
- ein umfangreiches Sicherheitspaket

Das alles und noch weit mehr bietet der Rexton bereits ab 42.990 €!



So unverkennbar markentypisch wie der Rexton von vorne auftritt, zeigt er sich auch im Heckbereich.



Sie kennen das Gefühl. Man setzt sich in ein Fahrzeug und denkt, Donnerwetter, hier drin kann dir grundsätzlich nicht viel passieren.

Genau diesen positiven Eindruck von Sicherheit bietet der neue SsangYong Rexton wenn man das erste Mal in ihm Platz nimmt. Das gute an ihm ist, er bestätigt diesen Eindruck beim Fahren und ist kein bulliger Blender. Ja, er ist eine kleine Burg auf Rädern.

Die massive Tür fällt satt ins Schloß, die vordere Sitzreihe bietet sowohl hohen Komfort wie auch reichlich Platz. Als etwas überdurchschnittlich großer Fahrer von 1,98 m genügte mir etwa 3/4 der Sitzverschiebung in Richtung Fond. Theoretisch hätte ich mich sogar mit genügend Beinfreiheit hinter mich setzen können. Ähnlich verhält es sich mit den Dimensionen zum Dachhimmel.

Gut zwei Handbreit Luft verhindern den direkten Kontakt, sollte man sich einmal im Übermut offroad austoben wollen.

Zu den Neuerungen im Fahrgastraum zählt auch das unten abgeflachte und serienmäßig beheizbare Lenkrad. Das liegt nicht nur gut in der Hand, sondern erhöht auch die Beinfreiheit für den Fahrer. Ohnehin genießen die bis zu sieben Insassen bei knapp 2,87 Metern Radstand auf allen Plätzen mehr Freiraum und Komfort gegenüber dem schon großzügig ausgelegten Vorgängermodell. In der zweiten Sitzreihe verfügen die Kopfstützen nun über einen integrierten Dämpfer, der die Vibrationen eliminiert. Die vergrößerten Seitenwangen verbessern den Halt, während die größere, leicht angehobene Sitzfläche einer Ermüdung selbst auf längeren Strecken effektiv entgegenwirkt. In der Topausstattung „Sapphire“ sind die Sitze beheizbar und vorne zusätzlich sogar belüftet. Grundsätzlich fährt man im Rexton Business Class.



Länge läuft. Genauer gesagt 4,85 m.



Das Herzstück liefert 202 PS und 441 Nm.



Bis zu 1.977 Liter Volumen oder 7 Sitze.



Dank serienmäßigem Allradantrieb meistert der Rexton auch die extremsten Steigungen mit genügend Grip und Leichtigkeit.

Das Burg-Gefühl untermauert auch das zwischen 2,1 und 2,3 Tonnen liegende Leergewicht des Rexton. Soviel Masse benötigt selbstverständlich einen adäquaten Antrieb für den Vortrieb.

Diesen übernimmt der erstarkte und grundlegend verbesserte 2,2-Liter-Dieselmotor XDi220: Der ebenso lauffruhige wie effiziente Selbstzünder entwickelt in dieser Ausbaustufe 149 kW/202 PS, sein maximales Drehmoment klettert um 20 auf nunmehr 441 Nm, das bereits zwischen 1.600 und 2.600 U/min anliegt. Gerade bei niedriger Drehzahl weist das SUV-Flaggschiff ein spürbar direkteres Ansprechverhalten auf. Der Kraftstoffverbrauch beläuft sich auf 7,5 Liter je 100 Kilometer, was CO₂-Emissionen von 199 bis 198 g/km entspricht.

Die Harmonie der Kraftentfaltung wird durch die komplett neu entwickelte „Shift-by-Wire“ Achtstufen-Automatik verstärkt. Sie bietet eine flinkere Reaktion, ein sanfteres Schaltgefühl und ein breiteres Übersetzungsverhältnis, mit verbesserter Effizienz gegenüber der vorherigen Siebenstufen-Automatik. Im Sportmodus dürfte der Rexton so die 100 km/h in deutlich unter 9 Sekunden knacken, in der Spitze kratzt er an der 190 km/h-Marke.

Der neue Rexton ist laut den Südkoreanern der sicherste SsangYong aller Zeiten, und dürfte damit eine Spitzenrolle in seinem Segment einnehmen. Die erweiterten „Deep Control“-Assistenzsysteme, teilweise schon in der Einstiegsversion serienmäßig, unterstützen den Fahrer im Alltag und helfen, Unfälle zu vermeiden oder zumindest deren Folgen abzuschwächen.

Zur aktiven Sicherheit zählen ab Basis ein automatischer Notbrems-, ein Spurhalte- und ein Fernlichtassistent. Die ebenfalls kameragestützte Verkehrszeichenerkennung informiert den Fahrer über Geschwindigkeitsbegrenzungen, während der neue Aufmerksamkeitswar-

ner bei Müdigkeitsanzeichen und Ablenkung typischen Fahrmanövern alarmiert.

In höheren Ausstattungslinien (Crystal ab 42.990 €, Quartz ab 47.590 €, Sapphire ab 52.990 €) kommen weitere, teilweise erstmals für den Rexton verfügbare Assistenz- und Sicherheitssysteme hinzu. Neben der Frontkamera nutzt SsangYong hierfür Radareinheiten an Front und Heck. Die intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ermöglicht zeit- und streckenweise teilautonomes Fahren.

Neben seiner reichhaltigen Grundausstattung die u.a. Bordcomputer mit 3,5"-Display, Einparkhilfe vorne und hinten, Licht- und Regensensor, Navigationssystem mit hochauflösendem 9,2"-Display, Apple CarPlay und Android Auto und eine manuelle Klimaanlage beinhaltet, macht ihn noch ein Aspekt besonders als Zugmaschine so attraktiv. Er darf 3,5 Tonnen Anhängerlast ziehen. Damit die Fuhre dann auch sicher ankommt, profitiert der Fahrer zudem von der serienmäßigen Anhängerstabilisierungskontrolle: Sie bremst das Gespann gezielt ab und verhindert so ein Aufschaukeln des Anhängers. Dadurch ist man jederzeit sicher unterwegs.

Unser Fazit: Der neue Rexton beeindruckt nicht nur durch sein Erscheinungsbild, er bietet für sein Geld unverschämte viel Auto, Platz, Sicherheit, Ausstattung und richtig gute Qualität. Eigentlich ist er mehr edles Schloß als nur eine Burg...



Einfach chic - aus jeder Perspektive.

Bericht/Fotos: Guido Strauss

EROBERN SIE NEUES TERRAIN.



Abb. zeigt Sonderausstattungen.

3,5t
ANHÄNGELAST

5 JAHRE
GARANTIE +
MOBILITÄTS-
GARANTIE¹
BIS 150.000 KM

Der neue Rexton kennt keine Grenzen.

Und gibt Ihnen die Freiheit, die Sie sich wünschen. Mit markantem Design und mit Platz für bis zu sieben Personen bringt der neue Rexton Sie souverän und komfortabel an jedes Ziel.

Lassen Sie sich begeistern von Ausstattungs-Highlights wie:

- 3,5 Tonnen Anhängelast • Allradantrieb und 8-Stufen-Automatikgetriebe • LED-Scheinwerfer
- Deep-Control-Fahrassistenzsysteme, z. B. automatisches Notbremssystem und Frontkollisionswarner

Rexton 2,2 l Diesel, e-XDi 220
(148 kW/202 PS), 5-Sitzer

42.990 €²

DER NEUE REXTON – JETZT PROBE FAHREN!

**Kraftstoffverbrauch Rexton in l/100 km: innerorts 8,7-8,6; außerorts 7,0-6,8; kombiniert 7,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199-198 (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Effizienzklasse C.**

¹ Fünf Jahre Fahrzeuggarantie und fünf Jahre Mobilitätsgarantie (jeweils bis max. 150.000 km). Es gelten die aktuellen Garantiebedingungen der SsangYong Motors Deutschland GmbH. ² Inklusive 19% MwSt. und inklusive Überführungskosten in Höhe von 895,00 €.

AC-Auto Concept GmbH
Industriestraße 29
55543 Bad Kreuznach
Tel.: 0671-66993
info@acauto.de
www.acauto.de



SSANGYONG



Schön, wenn ein Konzept funktioniert



Vor nunmehr fast 24 Jahren hat Mathias Barth den Grundstein für die heutige AC Auto Concept GmbH in Bad Kreuznach gelegt und so die Erfolgsgeschichte des Unternehmens ins Rollen gebracht. Was mit dem An- und Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen begann, entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem florierenden Handel.

Im Jahre 2017 nutzte Mathias Barth schließlich die Gelegenheit und unterzeichnete die Vertragspartnerschaft mit SsangYong. Die südkoreanische Marke, deren Schwerpunkt auf bezahlbaren SUV und Pickups liegt, entpuppte sich als Glücksgriff. Mittlerweile zählt die AC Auto Concept GmbH zu den erfolgreichsten fünf Händler im Bundesgebiet. Wobei man aber auch bedenken sollte, dass die Fahrzeuge aus Pyeongtaek inzwischen durch ihr modernes Design, die gute Verarbeitungsqualität und das hervorragende Preis-Leistungsverhältnis den Verkauf erleichtern.

Doch der Verkauf alleine bestimmt nicht die Erfolgsgeschichte der AC Auto Concept GmbH, denn was nützt das alles, wenn man keinen guten Service zu bieten hat. Service bedeutet bei Mathias Barth aber auch Engagement. Nicht nur, dass sein Team und er über WhatsApp Business 24/7 erreichbar sind, nein, er setzt auch auf einen eigenen Außendienst, der die Fahrzeuge zu Hause bei den Kunden vorstellt. Gerade aktuell in der nach wie vor existierenden Coronazeit ein Service, der die Infektionsgefahr für die Kunden minimiert.

Wobei auch Corona zumindest im Jahr 2020 die Aktivitäten des SsangYong-Autohauses wohl oder übel auf ein Minimum reduzierte. Schließlich waren es vor Corona noch jährlich annähernd rund 35 Veranstaltungen, Messen, Ausstellungen und auch Charity-Events, die Mathias Barth mit seinem eigenen Promotion-Team der AC Auto Concept GmbH auf die Räder stellte. Aktuell läuft bundesweit eine einzigartige Roadshow-Werbekampagne von SsangYong, die ihren Ursprung im Ideenreichtum und den Umsetzungsmöglichkeiten der Bad Kreuznacher fand.

Zum Glück ist mittlerweile ein Licht am Ende des Tunnels zu sehen und die Mannschaft kann sich wieder auf mehr Veranstaltungen konzentrieren und freuen. Auf denen werden neben den Serienfahrzeugen und Sondermodellen auch eigene von SsangYong Deutschland abgeseignete Umbauten präsentiert. Der Pick Up Musso hebt sich dann durch mehr Off Road Accessoires wie Höherlegung, Ramm- und Unterbodenschutz oder einer Ladeflä-

marke geht es schneller zum Neuwagen. Neben vielen sofort verfügbaren Modellen im Handel profitieren Kunden von kurzfristigen Auslieferungen der Lager- und individuell konfigurierbaren Neufahrzeugen.

Vom kleinen Tivoli bis zum Flaggschiff Rexton: Wie alle seiner deutschlandweit rund 180 SsangYong Vertragskollegen hat auch Mathias Barth viele Fahrzeuge vorrätig. Abhängig von Modell und An-

gebot können Kunden trotzdem zwischen verschiedenen Ausstattungen und Motorisierungen wählen. Neben dem Bestand im Autohaus hat der Händler darüber hinaus Zugriff auf Lagerfahrzeuge, die binnen drei Wochen geliefert werden.

Doch selbst wer dort nicht fündig wird und einen individuell konfigurierten Neuwagen bestellt, muss momentan nur bis zu 4 Monate warten, trotz Fertigung in und Transport aus Übersee. Die Lieferzeiten vieler Wettbewerber sind da deutlich länger. Und wer letztendlich keinen Neuwagen möchte, der dürfte sicherlich unter den knapp 100 Fahrzeugen, die bei der AC Auto Concept GmbH be-



Willkommen bei der AC Auto Concept GmbH in der Industriestraße 29 in Bad Kreuznach.

reit stehen, seinen Favoriten finden. Wer mit einer speziellen Lackierung liebäugelt, für den gibt es bei AC Auto Concept GmbH in der eigenen Lackiererei das volle Programm.

Clever war auch die Entscheidung, neben der Automarke SsangYong als Adria Vertragshändler ins Wohnwagengeschäft einzusteigen. Beide Marken harmonieren aus einem ganz einfachen Grund perfekt miteinander. Das Flaggschiff im südkoreanischen Portfolio, der brandneue Rexton, darf nämlich als einer der ganz wenigen SUV in Deutschland bis zu 3,5 Tonnen ziehen. Da paßt doch ein Wohnwagen perfekt auf die optionale Anhängerkupplung.

Im Gegensatz zu vielen Konkurrenzmarken profitiert die AC Auto Concept GmbH als SsangYong-Händler aktuell von der Flexibilität und Schnelligkeit des Importeurs. Denn wer sich für einen neuen SsangYong entscheidet, muss nicht lange warten: Mit der südkoreanischen Automobil-

marken geht es schneller zum Neuwagen. Neben vielen sofort verfügbaren Modellen im Handel profitieren Kunden von kurzfristigen Auslieferungen der Lager- und individuell konfigurierbaren Neufahrzeugen.

Wie alle seiner deutschlandweit rund 180 SsangYong Vertragskollegen hat auch Mathias Barth viele Fahrzeuge vorrätig. Abhängig von Modell und Angebot können Kunden trotzdem zwischen verschiedenen Ausstattungen und Motorisierungen wählen. Neben dem Bestand im Autohaus hat der Händler darüber hinaus Zugriff auf Lagerfahrzeuge, die binnen drei Wochen geliefert werden.

Doch selbst wer dort nicht fündig wird und einen individuell konfigurierten Neuwagen bestellt, muss momentan nur bis zu 4 Monate warten, trotz Fertigung in und Transport aus Übersee. Die Lieferzeiten vieler Wettbewerber sind da deutlich länger. Und wer letztendlich keinen Neuwagen möchte, der dürfte sicherlich unter den knapp 100 Fahrzeugen, die bei der AC Auto Concept GmbH be-

reit stehen, seinen Favoriten finden.

Wirft man nun einen Blick auf die Entwicklung der AC Auto Concept GmbH, so kann man Mathias Barth eines attestieren: sein Konzept ist aufgegangen. In jeder Hinsicht.

Mehr Infos gibt es unter www.acauto.de

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Mathias Barth



Fast zu schade für ins Gelände, der Musso mit Umbau.

LEISTUNGEN

- Anpassung vergrößernder Sehhilfen
- Augendruckmessung
- Dämmerungssehen
- Diabetikerbetreuung
- Fluoreszenzangiographie
- Gesichtsfelduntersuchung
- Gutachten und Führerscheiuntersuchungen
- HRT und OCT
- Kontaktlinsenanpassung
- Messung individuelles Risiko des Grünen Stars
- Pigmentdichtenmessung zur AMD-Vorsorge
- Sehschule
- Ultraschall am Auge
- Untersuchung des Farbsehens
- Kinder-Vorsorgeuntersuchung

OPERATIONEN

- Operation Grauer Star (Katarakt)
- Laserbehandlung Grüner Star
- Laserbehandlung des Nachstars
- Netzhautlaser
- SLT Therapie

AUGENZENTRUM ANDERNACH

gemeinschaftspraxis für augenheilkunde **ambulante operationen**

Buchen Sie Ihren Termin online
im Augenzentrum Andernach bei

Doctolib

QR scannen, anmelden, buchen, fertig!



Praxis und OP-Zentrum: Buchenstraße 5 • 56626 Andernach
Telefon: 0 26 32-94 688-0 • Telefax: 0 26 32-94 688-11
Email: info@augenzentrum-andernach.de

Unsere Sprechzeiten:

Montag, Dienstag, Donnerstag: 07.30 - 17.00 Uhr
Mittwoch: 07.30 - 12.00 Uhr • Freitag: 07.30 - 14.00 Uhr
Mittagspause: von 12.00 - 13.00 Uhr

www.augenzentrum-andernach.de

Mit uns stimmt das Klima. - Und die Luft.

Kälte- und Klimaanlage sowie UV-C-Luftentkeimungssysteme von Kälte.Klima.Börsch.

Unsere Luftreinigungssysteme basieren auf der effektiven UV-C-Technologie und stellen damit die sicherste und effizienteste Alternative zu herkömmlichen Luftreinigungs-Verfahren dar.

- ▼ 99,99% Reinigungsrate in nur einem Durchgang
- ▼ 100% emissionsfrei & frei von chemischen Zusatzstoffen
- ▼ Hervorragende Luftqualität durch Downflow-Zirkulation
- ▼ Einfach, wirtschaftlich und flexibel installierbar (modulares System)
- ▼ Bis zu 90% Förderquote durch staatliche Zuschüsse



Erfurter Str. 48 ▼ 56626 Andernach
 Telefon: 0 26 32/92 51-79
 Telefax: 0 26 32/92 51-20
 Email: info@boersch.de ▼ www.boersch.de



Wir sind immer auf der Suche nach motivierten Mitarbeitern - gerne auch Quereinsteiger!

Peppig & Cross

Die Rüsselsheimer Traditionsausbauer frischen ihre Modelle nach und nach auf. Und das im wahrsten Sinne des Wortes. Das bereits beim neuen Mokka eingeführte, frisch-prägnante Opel-Markengesicht „Opel-Vizor“ zielt nun auch den neuen Crossland. Das „X“ in der Modellbezeichnung wie beim Vorgänger haben sie sich gespart, er ist sowieso auf den ersten Blick als Fahrzeug der Crossover-Kategorie zu erkennen. Dafür zieht sich der Name nun mittig-quer über den Kofferraum.

Ja, der neue Crossland hat sich äußerlich dezent verändert, und auch im Innern durften die Designer gute Laune an den Tag legen. Alles wirkt schön übersichtlich, nicht aufdringlich farbenfroh und, auf die Zielgruppe junge Familie ausgerichtet, peppig und clever gestaltet.

Auf 4,22 Meter Länge, 1,83 Meter Breite und gut 1,61 Meter Höhe finden beide Elternteile und zwei Kinder genügend Platz. Zur Not passen auch drei auf die Rückbank. Dann faßt der Kofferraum ca. 520 Liter Gepäck, ohne den Anhang sogar bis zu 1.255 Liter. So gesehen eine gute Kombination aus großzügigem Raumgefühl und hoher Variabilität.

Familienfreundlich ist auch der Preis des neuen Crossland: ab 18.995,- Euro ist er mit dem 1.2 Liter Dreizylinder Benziner und 61 kW/83 PS erhältlich. Wobei sich die Leistungsspanne des flotten Dreiers von eben diesen 83 PS bis hin zu 130 PS erstreckt. Alternativ arbeitet unter der Haube ein 1.5 Liter Vierzylinder-Diesel mit 110 oder 120 PS.



Cool und mit Pep, das Innenleben des Crossy.

Wir durften die Variante mit der höchsten PS-Stufe und der extra-sportlichen GS Line-Ausstattung mit roter Dach-Designlinie, schwarzen Zierelementen, Leichtmetallrädern, Zweifarblackierung mit kontrastierendem Dach und Dachreling testen. So bestückt liegen wir dann bei 26.245,- Euro. Neben zahlreichen Extras stechen hier die ergonomischen Aktiv-Sitze, zertifiziert von der Aktion Gesunder Rücken (AGR), für Fahrer und Beifahrer, ins Auge. Nur selten kommt man in den Genuß solch angenehmer Sitze, die sich auch auf längeren Strecken durch ihren Komfort bewähren.

Bei Opel als altem Dreizylinderpionier ist man selbstverständlich auf das „Motörchen“ gespannt. Sicher, die Laufruhe ist etwas kerniger als bei einem Vierzylinder, aber nicht störend. Mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 in unter zehn Sekunden darf man ihm sogar eine gewisse Spritzigkeit attestieren, und dass er 201 km/h in der Spitze erreicht, traut man ihm auf den ersten Blick gar nicht zu. In Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe (6-Gang-Automatik optional) genehmigte sich unser Crossy zwischen 4,5 und 6,1 Liter. Eine Tankfüllung ermöglicht so Strecken von über 700 km. Solch ein Verbrauch kommt ebenfalls der Zielgruppe sehr entgegen.

Glänzen kann das kleine SUV auch beim Fahrverhalten. Das Fahrwerk mit neu abgestimmten Dämpfer für die McPherson-Vorderachse und die Verbundlenkerachse hinten liefert einen guten Kompromiss zwischen sportlich und komfortabel. Hier federt der 1,3 to



Perfekt zu beladen, mit bis zu 1.255 Liter Volumen.

leichte Crossland satt und angenehm dumpf wie ein Großer. Im Vergleich zum Vorgänger hat sich auch das Lenkgefühl um die Mittellage stark verbessert, es ermöglicht wieder das Opel-typische agile Fahrverhalten in Kurven. Auch der Bremsweg von 36 Meter aus 100 km/h liegt für ein Fahrzeug dieser Gattung im grünen Bereich.

Kommen wir zur Ausstattung. Für einen Kleinen bietet der Opel Großes in Bezug auf Assistenz-, Infotainment- und Komfortfeatures: serienmäßig etwa den intelligenten Geschwindigkeitsregler und -begrenzer, Berg-Anfahr- und Spurassistent, Verkehrsschilderkennung, ISOFIX-Kindersitzbefestigung, Radio BT mit Graphic Info Display und DAB, Klimaanlage mit Fußraumheizung, Bordcomputer, Komfortlenkrad mit Chromelementen und Lenkradfernbedienung, Fensterheber vorne und, und, und...

Optional stehen Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung und Fußgängererkennung, ein Head-up-Display, die Müdigkeitserkennung, der Parkpilot vorne und hinten, ein automatischer Parkassistenten mit Toter-Winkel-Warner, eine 180-Grad-Panorama-Rückfahrkamera, LED-Scheinwerfer mit Abbiegelicht, Fernlichtassistent und automatischer Leuchtweitenregulierung sowie LED-Rückleuchten in der Preisliste. Und wem das Basisradio nicht genügt, der kann auch bis hin zum Multimediasystem „Navi Pro“ mit 8-Touchscreen-Farbdisplay aufrüsten.

Fazit: Gegenüber seinem Vorgänger hat sich der neue Crossland ganz schön ins Zeug gelegt. Dieser war schon kein schlechtes Auto, aber die Opelaner haben gezeigt, dass es immer wieder etwas zu verbessern gibt. Mit der Preisgestaltung gibt sich das Mini-SUV absolut familienfreundlich, sowohl was Anschaffung wie auch Unterhalt betrifft. Auf Konkurrenz dürfte er für eingefleischte Opel-Freunde nur im eigenen Hause treffen. Der stylischere, aber ähnlich viel Platz bietende neue Mokka liegt nur 1.000 Euro über dem Crossland. Hier entscheidet letztendlich der Geschmack.

Im Segment der Mini-SUV ist der neue Opel Crossland zu Hause – und damit eine echte Alternative für alle, die etwas höher sitzen möchten als in einem Kleinwagen.



Auch immer so überrascht von unseren günstigen Preisen?

Wir sind für Sie da:
 Mo-Fr: 05:00 - 22:00 Uhr
 Sa: 07:00 - 22:00 Uhr
 So: 08:00 - 22:00 Uhr
 Feiertag: 08:00 - 22:00 Uhr

Kerstin & Robert Masur und Team • Buchenstraße 1a • 56626 Andernach • ☎ 0 26 32-94 78 65



Einen Mokka mit Sahne, bitte!



Sparsam und doch flott. Der lauffruhige Dreizylinder.



Das Cockpit ist übersichtlich und bietet richtig Platz.



Riesige Räder und ein sauber gezeichnetes Heck.

Bei Opel setzt man aktuell speziell auf das frisch aufgebrühte Heißgetränk des Hauses: den neuen Mokka. Was der aromatische Namensvetter mit Koffein erreicht, das schafften die Rüsselsheimer Designer am Computer: einen erhöhten Herzschlag beim Anblick des neuen B-SUV.

„Mutig und klar – so sieht das Opel-Design der Zukunft aus. Der neue Mokka zeigt athletische Proportionen kombiniert mit präzise strukturierten, fließenden Oberflächen. Wir haben diese Philosophie in Anlehnung an die charakteristische, deutsche Formgebung entwickelt, die progressives, mutiges Design mit Klarheit verbindet“, erklärt Opel-Designchef Mark Adams.

Übersetzt heißt das: der neue Opel Mokka präsentiert das neue, unverwechselbare Markengesicht – den Opel-Vizor. Der elegante, horizontal verlaufende Vizor erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugfront unterhalb der Motorhaube und umrahmt dabei Markenfeatures wie die IntelliLux LED-Matrix-Scheinwerfer der jüngsten Generation und das charakteristisch flügelartige LED-Tagfahrlicht. Blickfang im Zentrum ist der legendäre, jedoch neu gestaltete Opel-Blitz.

So wuchtig er äußerlich mit 4.151 mm Länge, 1.791 mm Breite und 1.534 mm Höhe auftritt, so geräumig präsentiert er sich im Inneren. Selbst groß gewachsene Fahrer fühlen sich nicht beengt, die Anordnung der größtenteils digitalen Bedienelemente und die Haptik sind vorbildlich. Man kommt auch ohne einen Blick ins Bordbuch auf Antrieb klar. Reinsetzen und losfahren...

Und der neue Mokka enttäuscht auch diesbezüglich nicht. Unser Testwagen mit dem 1.2 Liter Dreizylinder-Turbo, 96 kW/130 PS und der optionalen 8-Stufen-Automatik ist ein wahrer Genuß. Spritzig, flott reagierende Schaltvorgänge und eine tolle Straßenlage verleiten dazu, den nur als Fronttriebler angebotenen Rüsselsheimer über kurvige Landstraßen zu scheuchen. 9,2 Sekunden auf 100 und 200 km/h Spitze reichen vollkommen aus. Wie alles am Mokka überzeugt auch der Verbrauch. Knapp über 4 Liter sind locker zu erreichen.

Auf Antriebsseite bietet Opel vier Optionen an: den 1.2 Liter Dreizylinder Benzinmotor mit 74 kW/100 PS respektive 96 kW/130 PS, sowie einen 1.5 Liter Vierzylinder Diesel mit 81 kW/110 PS. Das Highlight, und darauf ist man bei Opel besonders stolz, bietet der Mokka-e mit seinem 100 kW/136 PS leistenden Elektroantrieb.

Bei der Preisgestaltung haben die Opel-ler dem Mokka dann das Sahnehäubchen verpaßt. Bereits ab 19.486 Euro gibt es die Basis mit 100 PS und 6-Gang-Schalter, incl. Klimaanlage, jeder Menge Assistenz- und Sicherheitssystemen (Fernlicht-Assistent, Frontkollisionswarner, Fußgängerschutz, Tempomat und Multikollisionsbremse), einem BT-Radio mit 7"-Touchscreen und volldigitalem 7"-Fahrerinfodisplay.

Von seinem erfolgreichen Vorgänger hat der neue Mokka lediglich den Namen übernommen, doch der erste Eindruck läßt erwarten, dass er in Sachen Erfolg und Verkaufszahlen noch eine gehörige Schippe draufpackt.

Schöner Wohnen

Aus dem heimischen Wohnzimmer ins mobile Wohnzimmer, so ähnlich fühlt man sich, wenn man in das erfolgreichste Modell von Mazda einsteigt. Mit rund 3,2 Millionen in 130 Ländern verkauften Einheiten zählt der CX-5 auch in Europa zum beliebtesten Modell des Herstellers.

Im aktuellen Modelljahr präsentiert sich das Mittelklasse-SUV mit verfeinertem Kodo Design und weiterentwickelter Skyactiv Technologie, verbessertem Komfort und erweiterter Konnektivität.

Unter der wuchtigen Haube setzt man im Gegensatz zu den Konkurrenten nicht auf Turboaufladung sondern ganz unkonventionell auf einen Sauger. Der 2-Liter Vierzylinder Ottomotor SKYACTIV-G, mit Zylinderkopf und Motorblock aus Aluminium-Legierung, i-stop Motor Start-/Stopp-System sowie Zylinderabschaltung bringt es auf 121 kW/165 PS und entwickelt dabei ein max. Drehmoment von 213 Nm. In Verbindung mit seinem Skyactiv M/T Sechsgang-Getriebe und dem Allradantrieb i-Activ AWD schafft es der 1,6-Tonner in 10,8 Sekunden auf Hundert und eine Spitzengeschwindigkeit von 198 km/h. Dabei begnügt er sich im Schnitt mit ca. 6,5 Liter Super.

Das Innere des Mazda CX-5 besticht durch eine hochwertige Qualitätsanmutung mit durchdachter Ergonomie und optimierten Anzeigen. Alle wichtigen Instrumente und Bedienelemente sind so arrangiert, dass sie mit höchster Präzision und geringstem Aufwand bedient und abgelesen werden können.

In der von uns getesteten Ausstattungsvariante „Sports-Line“ (ab 38.390,- Euro, Baureihe ab 27.690,- Euro mit Frontantrieb) dürfen sich die Insassen über jede Menge Assistenzsysteme und elektrische Features freuen. Primär jedoch über das großzügige Platzangebot und die hochwertige Materialanmutung.

Ja, man fühlt sich gut und sicher aufgehoben hinter dem Volant. Bewegungs- und Kopffreiheit lassen nichts zu wünschen übrig, sogar in der zweiten Reihe sitzt man unbeengt. Wirft man dann noch einen Blick in den Kofferraum mit seinem Fassungsvermögen von 494-1.608 Liter, spricht nichts gegen einen Familienurlaub mit Auto.

Sein Fahrverhalten pendelt sich gefühlsmäßig zwischen sportlich und komfortabel ein. Okay, er ist kein Beschleunigungswunder, aber es geht zügig voran. Und er liegt satt auf dem Asphalt. Das verdankt der CX-5 seinem permanenten Allradantrieb mit geringerer Reibung, was auch dem Verbrauch zu Gute kommt.

Kurven durchzieht er spurtreu auf seinen 225/55 R19er Räder wie auf Schienen, selbst wenn man sie als Fahrer etwas zu euphorisch angeht. Der große Mazda ist eh mehr Sänfte als Athlet und birgt seine Vorzüge im Gesamtpaket. Alles ist stimmig, selbst die Bedienung des Zehn-Zoll-Infotainment-Systems via Dreh-Drück-Steller funktioniert ohne große Handbuchlektüre. Und Dank des gut platzierten und ablesbaren Head-Up-Displays lenkt den Fahrer nichts vom Wesentlichen ab.

Fazit: das Wohnzimmer auf vier allrad angetriebenen Rädern bietet richtig komfortablen Platz, eine Verarbeitung auf hohem Niveau, sehr gute Serienausstattung und, auffällig gerade auf Autobahnetappen, Ruhe. Herrliche, entspannte Ruhe im Innenraum. Also fast wie zu Hause, nur eben etwas schneller...



Bericht/Photos: Nico Strauss



Selbst große Fahrer fühlen sich hier wohl.



Unverkennbar ein Mazda: das Heckdesign.



Kein Sportler, dafür ein Sparer. Der 2-Liter.

Voller Spannung erwartet



In Wolfsburg könnte man ihn als dritten Meilenstein in der Automobilhistorie von Volkswagen sehen: der mit Spannung erwartete ID.3 soll nun die Elektroepoche einleiten. Der Käfer setzte den Grundstein, der Golf liefert bis dato die Benchmark bei den Verkaufszahlen. Die Reifenspuren sind groß, die seine Vorgänger hinterlassen haben...

Die Zeichen stehen auf Strom in Niedersachsen. Mit dem ID.3 möchte man in Wolfsburg das dritte große Kapitel erfolgreicher Serienfahrzeuge einläuten. Käfer und Golf haben es vorgemacht, nun darf das erste, auf der hauseigenen MEB-Plattform entwickelte Elektroauto von VW zeigen, ob es das Zeug dazu hat ebenfalls ein Millionenbestseller zu werden.

Um herauszufinden, in wie weit man bei VW die Hausaufgaben im Fach Elektromobilität gemacht hat, steht uns der ID.3 1ST Max Pro Performance zu Verfügung.

Mit einer Batteriekapazität von 58 kWh, welche einen Heckmotor mit 150 kW, sprich 204 PS antreibt, liegt man Akku- und Leistungsmäßig auf dem Niveau der Konkurrenz, speziell aus Südkorea. Für Elektroautos typisch, liefert der Antrieb ein hohes, permanentes Drehmoment von 310 Nm an die Hinterachse. Aufgeladen wird über einen Typ 2 Anschluss AC mit 11 kW bzw. über CCS an einem Schnelllader mit bis zu 100 kW.

Volkswagen gibt optimistisch eine WLTP Reichweite von 426 km an, laut Prospekt soll eine "kundennahe" Reichweite zwischen 300 und 420 Kilometern erreicht werden. 420 km erscheinen allerdings ein wenig hoch gegriffen: nur wer mit entsprechendem Eco-Fahrprofil unter Idealbedingungen unterwegs ist, kann auch mal 400 schaffen, realistischer sind jedoch 350. Wir schaffen im besten Fall 337 Kilometer, was ebenfalls nicht übel ist, jedoch 20% unter den Angaben liegt. In Verbrauchszahlen bedeutet dies einen Stromkonsum von 17,2 kWh. Aber auch der geht mit den Verbräuchen der Konkurrenten konform.

Und wie steht es um die Ladequalitäten? Prinzipiell sehr gut! An Schnellladesäulen sind bis zu 100 kW möglich, wobei der Akku in etwa 35 Minuten im Schnitt mit 77,2 kW Ladeleistung zu 80 Prozent gefüllt ist. An AC-Säulen dauert es rund 6 Stunden.

Nun wollen wir mal neben dem Verbrauchsthema schauen, wie er sich eigentlich fährt. Unser erster Eindruck war zwiespältig. Kann dieser futuristisch und aerodynamisch gestylte Kompaktwagen eigentlich auch Fahrspaß bringen, mal abgesehen von dem Gefühl der Freude über das eigene Umweltbewußtsein? Nach den ersten Kilometern auf der Landstraße konnten wir die Frage nur mit einem klaren JA beantworten.

Wie schon erwähnt, die ganze Leistung geht an die Hinterachse. Damit schiebt der ID.3 ICE-gefühlsmäßig in 7,3 Sekunden auf 100 km/h. Und auch die restlichen 60 Stundenkilometer bis zur Höchstgeschwindigkeit spulen sich fix im Digitaldisplay ab. Besonders in Kurven und im Sportmodus legt der Elektro-VW eine Agilität an den Tag, die man ihm auf den ersten Blick wahrlich nicht zugetraut hätte. Die Straßenlage ist perfekt, satt, nicht unbequem. Typisch auch das direkte Ansprechverhalten beim Gas, respektive Strom geben.

Klar zeigen die elektrischen Sicherheitshelferlein dem Übermut des Fahrers die Grenzen auf, lassen aber noch genügend Spielraum um am Limit dem Piloten ein Grinsen ins Gesicht zu zaubern. Das mitunter auch daraus resultiert, dass viele den ID.3 einfach vom äußeren Erscheinungsbild her unterschätzen und ihm nicht unbedingt ein sportliches Fahrverhalten zutrauen.



Zur Ladeauswahl stehen AC und CCS-Anschluß.



Zwischen 315 und 1.170 l Kofferraum genügen.



Durch seine charakteristische Heckpartie ist der VW ID.3 auch aus dieser Perspektive unverkennbar.

Nehmen wir nun das Innere unter die Lupe. Unser besonderes Augenmerk gilt den Vordesitzen, die optisch eher schlicht gehalten, dafür aber sehr bequem und mit einer Massagefunktion und schmalen Armlehnen versehen sind. Die Mittelkonsole liegt sehr tief, da ein Getriebetunnel fehlt, und die Sitzverstellmöglichkeiten liefern gerade für überdurchschnittlich große Fahrer eine hervorragende Fahrposition, da diese in einem grossen Bereich verstellt werden kann.

Dank seines enormen Radstandes von 2.770 mm existiert deutlich mehr Raum und Platz im Innern und so gibt es auf der Rückbank problemlos Platz für erwachsene Personen, auch wenn vorne jemand Grosses sitzt. Nennenswert an diesem ID.3 wäre noch das Head-up-Display, das später mit AR Features aufgerüstet werden soll,

ebenso das große Panoramadach wie auch der Fahrassistent „Travel Assist“ inklusive Spurwechselassistent „Side Assist“ und „Emergency Assist“. An dieser Stelle sollte man erwähnen, dass Volkswagen den ID.3 bilanziell klimaneutral fertigt und damit einen wichtigen Schritt zum Klima-Gesamtpaket beisteuert.

Außergewöhnlich wie der ganze ID.3 ist auch seine Bedienung. Auf ein Minimum reduziert, befindet sich rechts neben dem Armaturendisplay die Schalteinheit, ein kleiner Drehknubbel, mit dem man Vorwärts, Rückwärts und Neutral wählen kann. Bis auf die konventionelle Bedienung der Klimaanlage spielt sich alles andere auf digitaler Ebene ab.

Zu guter Letzt noch die Preisfrage. Für den Basis-VW-ID.3 mit 45 kWh-Akku ste-

hen 31.495 Euro in der Liste, der ID.3 Pro Performance 1st Max mit der mittleren Batterie (58 kWh) ist zwar top ausgestattet, schlägt aber mit stolzen 48.735 Euro zu Buche. Hiervon lassen sich allerdings noch gut 9.000 Euro im Rahmen der aktuellen Elektroauto-Förderung abziehen. Wer mit weniger Ausstattung klar kommt, bekommt den ID.3 mit 58-kWh-Batterie zum Listenpreis von 34.995 Euro (vor Abzug der Prämie). Die "große" Version mit 77-kWh-Akku gibt es ab 41.995 Euro – die soll bis zu 550 Kilometer Reichweite packen. So viel Energie hat bis dato noch kein Konkurrent der Kompaktklasse in den Akkus zu bieten.

Fazit: der ID.3 ist schon ein großer und guter Schritt für VW in Richtung E-Mobilität. Ob er später in einem Atemzug mit Käfer und Golf genannt wird, bleibt abzuwarten. Spaß bereitet er auf alle Fälle...



Gut verständlich: die digitale Infozentrale.



Über genau 4.261 mm erstreckt sich der ID.3.



Dieses Cockpit ist etwas für Minimalisten, liefert aber alle Infos und Bedienelemente, die wichtig sind.

Der Nürburgring macht mobil



Dass man nicht nur AUF dem Nürburgring schnell sein kann, stellten die Ring-Verantwortlichen bereits kurz nach Bekanntwerden der Flutkatastrophe unter Beweis. Was in Adenau bewerkstelligt wurde, verdient höchsten Respekt!

Wir haben es selbst erleben dürfen. Bei unseren Hilfslieferungen für den REWE in Andernach waren wir überwältigt von der Organisation am Nürburgring. Unfassbar, was dort in kürzester Zeit und mit einer Professionalität aufgebaut wurde. Die schnelle Reaktion der Verantwortlichen vor Ort, die hunderte freiwillig helfenden Hände beim Abladen der Hilfsgütern, die Logistik, die Helfer bei der Anfahrt, im Sortier- und Verteilzentrum, die bereitgestellten Räumlichkeiten, all das ist wohl einzigartig.

Freitagmorgen, 16. Juli 2021 um 10.45 Uhr kamen wir mit den ersten Spenden der REWE-Kunden vor dem Congress-Hotel am Nürburgring an. Trotz ellenlanger Fahrzeugschlange mit Fahrzeugen aus allen möglichen Gebieten, lief das Koordinieren und Abladen mit einer Schnelligkeit ab, bei der man glaubte, die Helfer würden ihr Lebtag nichts anderes tun. Ratzfatz war der Kofferraum leer, die Tüten und Säcke nach Inhalten zu den Sortierstationen gebracht und das nächste Fahrzeug entladen.

Zahlreiche Helfer waren zu diesem Zeitpunkt bereits über 24 Stunden im Einsatz, freiwillig wohl-gemerkt. Aber der Wille und die Bereitschaft schnellstmöglich zu helfen trieb vermutlich jeden zu ungeahnten Höchstleistungen an.

Bei unserer zweiten Fahrt am Nachmittag mit einem vollbeladenen Sprinter das gleiche Bild. Hat-ten wir zum Beladen mit ca. 10 Leuten gut zwei Stun-den benötigt, so war das Entladen eine Sache von 6 bis 7 Minuten. Bestes Beispiel: das Team von Mant-hey-Racing, das uns beim Abladen half, zeigte, dass sie wie eine eingespielte Boxencrew auch abseits der Rennstrecke mit einer Genauigkeit und Präzision ar-beiten können. Was noch besonders auffiel: ALLE, vom Einweiser an der Straße bis zum Helfer beim Entladen, waren unglaublich euphorisch, enthusias-tisch und vor allem super freundlich. Die Anspan-nung, unter der sie garantiert standen, ließ sich kei-ner anmerken. An soviel Professionalität sollten sich die „Helfer“ auf den Ämtern mal ein Beispiel nehmen.



Mehr als 65 Wohnungen über Portal der Kreisverwaltung Ahrweiler an Flutbetroffene vermittelt.



Pressemitteilung der KV Ahrweiler/Foto: ROB/Blick Aktuell

Kreis Ahrweiler. Vor rund fünf Wochen ist das Wohnraumportal der Kreisverwaltung Ahrweiler an den Start gegangen, um Betroffene der Flutkatastro-

phe bei der Suche nach einer Unterkunft zu unterstützen. Ziel dabei ist, vor allem mittel- beziehungsweise langfristig zur Verfügung stehenden Wohnraum anzubieten. Eine erste Zwischenbilanz zeigt jetzt: Mehr als 65 Unterkünfte konnten bereits erfolgreich vermittelt werden. Das Portfolio des Portals umfasst aktuell rund 180 Wohnangebote; insgesamt wurden bereits mehr als 250 Unterkünfte inseriert. Die Angebotspalette reicht hierbei von Ein-Zimmer-Appartements über mittelgroße Wohnungen bis hin zu Häusern, die Platz für Großfamilien bieten.

„Diese Angebote sind auch rund neun Wochen nach der Flutkatastrophe noch immer gefragt. Denn der Bedarf an Unterkünften – ganz besonders aus dem Kreis Ahrweiler selbst – ist nach wie vor sehr hoch. Viele Menschen möchten in unserem schönen

Kreis bleiben“, betont der Erste Kreisbeigeordnete Horst Gies, MdL. Da auch viele ältere Menschen oder Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen von den Auswirkungen des Hochwassers betroffen sind, wird zudem dringend barrierefreier Wohnraum benötigt.

Anbieter können ihre Angebote online registrieren, veröffentlicht werden lediglich die Daten des eingestellten Wohnobjekts. Sofern sich Interessenten melden, vermittelt die Kreisverwaltung Ahrweiler den entsprechenden Kontakt zum Anbieter. Hierzu dient die Hotline 02641 / 975-930. Diese ist montags bis donnerstags, von 8 bis 16 Uhr, und freitags, von 8 bis 13 Uhr, erreichbar.

Das Portal für Anbieter und Suchende ist online zu finden unter <https://kreis-ahrweiler.de> > Button „Wohnraumvermittlungsportal Kreis Ahrweiler“.

Warnung bei Katastrophen: „Sirenen gelten als effektivste Variante“

Kreis Ahrweiler. In einem Schreiben an Innenminister Roger Lewentz fordert der Erste Kreisbeigeordnete Horst Gies, MdL, die kurzfristige Umsetzung einer Lösung zur Warnung der Bevölkerung im Ahrtal mittels Sirenen. „Neben der Warnung beispielsweise durch appbasierte Lösungen oder Durchsagen per Lautsprecher gilt die Warnung mittels Sirenen noch immer als eine der einfachsten und zugleich in der Fläche effektivsten Varianten. Daher benötigen wir eine schnelle Lösung, um für mögliche künftige Szenarien gewappnet zu sein“, erläutert Gies. Mit der im Kreis Ahrweiler vorhandenen ana-

logen Sirenentechnik ist derzeit nur eine Auslösung der Feuerwehralarmierung möglich. Eine Rheinland-Pfalz-weite Umstellung auf eine digitale Alarmierungstechnik, mit der auch Warnsignale mittels Sirenen ausgesandt werden können, ist bereits in der Umsetzung. Laut einer durch das Land festgelegten Reihenfolge ist eine entsprechende Netzerrichtung für den Kreis Ahrweiler zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht vorgesehen. Hinzu kommt, dass einige der im Ahrtal vorhandenen Sirenen durch die Flut selbst zerstört wurden. Der Erste Kreisbeigeordnete bittet Innenminister Lewentz daher unter an-

derem darum, folgende Aspekte zu prüfen:

1. eine Sonderförderung seitens des Landes für die kurzfristige Errichtung eines modernen, leistungsfähigen Sirenenetzes zur Warnung der Bevölkerung;
2. eine Änderung der Reihenfolge für die weitere Planung des Landes zum Aufbau einer digitalen Alarmierungstechnik, um den Kreis Ahrweiler vorzuziehen;
3. eine Möglichkeit Sirenenwarnungen durch anderweitige Techniken auszulösen.

Pressemitteilung der KV Ahrweiler

TOTEM
THE BICYCLE HAS A SOUL

E-Bike & Sportwagen powered by HR-SPORTAUTO ANDERNACH

j.rousek@hr-sportauto.de © 0171-629 85 59

HR-SPORTAUTO ANDERNACH

Beratung, Vermittlung An- und Verkauf sowie Langzeitvermietung sportlicher und exklusiver Fahrzeuge

TOTEM Exklusiv-Händler
NCM E-Bikes



Das Letzte seiner Art

Nachdem die offenen Varianten von Golf, Beetle und Eos das Zeitliche gesegnet haben, darf bei Volkswagen der T-Roc als Cabrio die Freunde des Offenfahrens beglücken.

Offener geht es aktuell bei den Wolfsburgern nicht. Und mit dem T-Roc Cabrio hat man derzeit auch den einzigen Exoten in diesem Fahrzeugsegment auf dem Markt: ein Kompakt-SUV für die Sonnentage des Jahres.

Zwei Motoren stehen zur Auswahl: die Basis-Version mit drei Zylindern und 115 PS und die empfehlenswertere Top-Motorisierung als Vierzylinder mit 150 PS. Serienmäßig gekoppelt an ein 6-Gang-Getriebe empfiehlt sich alternativ das aufpreispflichtige 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Wählt man nun noch das sportliche R-Line-Paket, so bekommt das T-Roc Cabrio richtig Pep und bietet neben dem Blick in den end-

losen Himmel zusätzlich etwas sportliches Flair.

Ja, man ist sogar geneigt, dem T-Roc Cabriolet eine gewisse Alltags- und Ganzjahrestauglichkeit zu attestieren. Zu einem Preis etwa auf dem Niveau eines Golf GTI bekommt man hier Fahrspaß der etwas anderen Art, nicht so spritzig und rasant, aber halt eben viel mehr Frischluftfreude.

Zwar wünscht man sich ab und zu einen stärkeren TDI unter der Haube, doch um flott von A nach B zu kommen, genügen auch die 150 PS des Benziners. Er beschleunigt das Cabrio in 9,5 Sekunden auf 100 km/h und schafft maximal 205 Spitze.

Geschlossen hat der T-Roc sich besonders auf der Autobahn bewährt. Sehr gut gedämmt, laufruhig - und die bequemen Sitze machen ihn zu einem echten Langstreckenfreund. Zumal er Dank der automatischen Zylinderabschaltung den Spritkonsum erfreulich gering hält. So ist ein Verbrauch von unter sechs Liter kein Hexenwerk. Im Alltag und unter Berücksichtigung der Freude am Fahren sind es dann aber auch gerne mal über sieben Liter.

Der Innenraum bietet bis auf die mäßige Fond-Kniefreiheit ein ordentliches Platzangebot. Sein Kofferraum faßt lediglich 280 Liter, aber Dank einer Luke ist auch die Rückbank für sperriges Gut nutzbar.



Der 1.498 ccm große Benzinmotor hat es nicht leicht mit den knapp 1,6 Tonnen.



Auch mit Mütze bleibt die tolle dynamische Form des Zweitürers erhalten.



Im Heck setzt sich die ganze Karosserie-Dynamik fort.



2-Zylinder-Modus um den Spritkonsum einzudämmen.



280 Liter sind nicht die Welt, aber für im Alltag ausreichend.



Platz für Vier, bequeme Sitze, gute Rundumsicht. Der VW T-Roc ist ein klassisches Alltagscabriolet.

Ohne Fehl und Tadel erweisen sich Sitzposition, Ergonomie und Haptik, die Bedienung des Multimediasystems mit Drehreglern ist easy. Alle Digital-Instrumente sind auch bei Sonneneinstrahlung gut ablesbar und recht variabel und individuell zu konfigurieren. Für die schlechtere Sicht nach hinten bietet VW eine Rückfahrkamera plus Einpark-Automatik an. Smartphone-Anbindung ist Serie, induktives Handyladen allerdings gegen Aufpreis. Dafür gibt es serienmäßig genug Ablagen, E-Parkbremse mit Auto Hold, Cabrio-übliche vier Airbags sowie einige Assistenzsysteme. Weitere wichtigste E-Helfer sind als Extras zukaufbar.

Erstaunlich für einen Frontantriebs-Vier-sitzer: die gute Verwindungssteifigkeit. Das ordentlich gefütterte Stoffverdeck öffnet bis 30 km/h in neun und schließt in elf Sekunden, bei einem überraschenden Wolkenbruch dürfte das entscheidend sein.

Am Fahrverhalten gibt es ebenfalls nichts zu mäkeln, das hochbeinige Cabrio liegt, sicher zurückzuführen auf das R-Line-Paket, schön satt und schaukelt nicht auf. Die 215/50 R 18er Bereifung trägt ihren Teil dazu bei. Im Normalmodus wirkt alles ein bisschen phlegmatisch, doch nach Freischalten der Sportparameter legt der T-Roc eine kleine Schippe drauf und reagiert deutlich besser

auf die Befehle des rechten Fußes. Im Gegenzug geben sich die Bremsen keine Blöße beim Verzögern der 1.540 kg-Masse.

Fazit: das T-Roc Cabrio ist ein absolutes Spaßauto für Sonnenanbeter, toll verarbeitet, alltagstauglich und chic anzuschauen. Die Transformation vom geschlossenen Fünf- zum offenen Zweitürer ist den Wolfsburger Designer meisterlich gelungen. Preislich startet der VW bei 28.165,-€. Wer etwas mehr möchte, speziell was Leistung und Ausstattung betrifft, der landet schnell bei über 42.000,-€. Dafür fährt er dann aber auch den aktuell offensten und sicherlich auffälligsten VW.

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Theresa Weinand

Damit auch ihr gutes Stück ein Dach über dem Kopf hat.

Beratung und Verkauf:
Montag - Freitag
8.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 17.00 Uhr
Samstag von 9.00 - 12.00 Uhr

HAUS DER BAU- UND KUNSTSTOFFE

Haus der Bau- und Kunststoffe Hinrichs GmbH
Werftstraße 47-49 • 56626 Andernach
Telefon: (0 26 32) 92 55-0 • Fax: (0 26 32) 92 55-15
info@kunststoffzentrum.de • www.kunststoffzentrum.de

Perfekt für Carport oder Terrassenüberdachungen:
Wellplatten aus schlagzähem Acrylglas
Acryl-Hohlkammerplatten
Witterungs- und hagelsichere PC-Stegeplatten
(wärmedämmend, bruch- und schlagfest)

Außerdem in unserem Lieferprogramm:

- Kunststoffe
- Trapezlichtplatten
- Aluverbundplatten
- Frei- & Hartschaumplatten
- Montagezubehör

BODENBELÄGE
LIEFERUNG & VERLEGUNG

Hochwertige Hundenahrungspende für die vierbeinigen Opfer der Flutkatastrophe im Ahrtal



Frank Fett und Nico Grunert bei der Spenden-Übergabe.



Claudia Machwirth übernahm die eine Hälfte der Futterspende...

Durch die Flutkatastrophe wurden nicht nur die Menschen in Mitleidenschaft gezogen, auch den unzähligen Haustieren setzte die Notlage zu.



Frank Fett von der Fett-Group in Ebernhahn, die sich auf die Herstellung hochwertiger Tiernahrung spezialisiert hat, zögerte keinen Moment und stellte einen Anhänger mit Hundetrockenfutter zur Verfügung. Beachtet werden sollten die Organisationen „Metalheads4Pets.de“ und die Andernacher Tafel für Tiere. Beide privaten Tierhilfen sorgten dafür, dass die Spende zielgerecht im Katastrophengebiet verteilt wurde.

Initiiert wurde die Übergabe durch Nico Grunert vom REWE-Markt in Andernach. Claudia Machwirth von Metalheads4Pets nahm dankend die Hälfte der rund 150 3-kg-Säcke vor Ort entgegen, die andere Hälfte wurde umgehend Iris Abels zur Tiertafel nach Eich geliefert.

Text/Fotos: Guido Strauss



...die andere Hälfte ging an die Andernacher Tafel für Tiere.



Fertig umgeladen für den Weitertransport nach Eich.



Aus einer spontanen Hilfsidee wurde „Mendig Hilft!“ Langfristige Unterstützung ist geplant.

Direkt am nachfolgenden Morgen des Ahr-Unglücks starteten wir hier bei uns in Mendig, zusammen mit @videoalarm.de aus Koblenz, eine Sammelaktion für die Opfer der Flutkatastrophe an der Ahr.

Überwältigt von der Spendenbereitschaft, sammelten wir fast 3 Sattelzüge voller Hilfsgüter, in nur sieben Stunden - absolut überwältigend!

Schnell wurde uns klar, dass wir dieses Projekt längerfristig anlegen müssen - und so wurde durch ein wahnsinniges Engagement einiger Mendiger das Projekt „Mendig Hilft!“ gegründet. Es formierte sich ein Team um Ulla Braun, die als Mendiger Urgestein schon viele großartige Projekte in die Wege geleitet hat.

Kurzerhand wurde in Mendig in der Siemensstraße (ehemalig Fliesen Müller) ein Lager bezogen, welches Heiko und Jörg Bell kostenfrei zur Verfügung stellen. Hier können sich durch die Flutkatastrophe Geschädigte mit den Dingen des täglichen Bedarfs kostenfrei eindecken!

Die Ahr wird nicht vergessen. So ist das Projekt, welches täglich besetzt ist, für mindestens zwei Monate angesetzt.

Wenn ihr selber betroffen seid oder Freunde und Verwandte habt, die betroffen sind - so kommt gerne vorbei!

Wir danken Ulla und Ihren Mitstreitern, dass ihr mit uns von Tag Eins an mit dabei seid und das Management nun übernommen habt, sodass wir wieder in unser Tagesgeschäft übergehen konnten.

Quelle: Facebook



www.mendig-hilft.de

Reichweiten-Spezi

Mit einem Dacia Sandero über 1.300 km weit kommen? In der LPG-Variante kein Problem, denn die Kombination macht's möglich...



Der berühmte Werbeslogan vom Statussymbol, das keiner braucht, hat sich inzwischen in den Köpfen der Dacia-Interessenten eingebraunt. Der von Anfang an sehr erfolgreich etablierte Sparabteiler von Renault überrascht nach Jahren des Biedermannimages mit frischem Design, ja fast schon luxuriösem Auftritt, aber weiterhin unschlagbaren Preisen. Auch was die Qualität angeht, kann man nicht mehr von einem Billigprodukt sprechen. Nach dem kleinen SUV Duster ist der Sandero in Deutschland das meistverkaufte Modell der Rumänen. Wen wundert's, denn der Kleinwagen gilt als günstigster Neuwagen auf unserem Markt. Die dritte und aktuellste Generation gibt es bereits ab unschlagbaren 8.490 Euro.

Punkten kann der neue Sandero indes nicht nur mit seinem Preis, er bietet weitaus mehr Vorzüge als vielleicht erwartet.

Beginnen wir beim Design. Die Rumänen haben hier einen richtig adretten und modernen Kleinwagen auf die Räder gestellt und das sieht man sofort: Vor allem die Front mit großem Kühlergrill und serienmäßigen LED-Scheinwerfern kommt sehr selbstbewußt einher, eine breitere Spur und das flachere, zum Heck hin abfallende Dach stehen dem Fünftürer ebenfalls gut.

Im Innenraum wichen die großflächiger Plastikwüsten einem mehrteiligeren Design, damit kaschiert man geschickt die weiterhin etwas einfachen



Der schluckt was. Respektable 328 – 1.108 Liter.

Verkleidungsmaterialien. Verzichtet man auf die Basis und wählt eine der höheren Ausstattungslinien werten Stoff- und Chrom-Applikationen sowie das Touchscreen- Multimediasystem das Ambiente zusätzlich auf.

Unser Testwagen war mit dem „Antriebshighlight“, dem Einliter-Benziner mit LPG-Autogasbetrieb und 74 kW/100 PS ausgestattet. Dieser TCe 100 ECO-G stellt gleichzeitig neben den 48 kW/65 PS und 66 kW/90 PS-Varianten den stärksten Antrieb in der Modellpalette dar. Und er ist wirklich empfehlenswert, denn außer den Vorzügen Raumangebot und chicem Design bietet er in dieser

Klasse Dank vollwertigem Gas- und Benzintank wohl die mit Abstand größte Reichweite von über 1.300 km. Und das zu einem kaum wahrnehmbaren Aufpreis von 100 Euro gegenüber der 90 PS-Version. So gerüstet gibt es auch an den Fahrleistungen nichts zu meckern. 11,6 s auf 100 km/h und 183 km/h Spitze sind in dieser Klasse oberer Standard, der Verbrauch von unter 5 Liter Benzin und durchschnittlich 6,5l LPG/100 km mit einem CO₂-Ausstoß von 106 – 112 g/km angenehm vertretbar.

Zwar lockt Dacia beim Sandero wie schon erwähnt mit einem Basispreis von 8.490 Euro, gegenüber seinem Vorgänger ist das Einstiegsniveau "Access" aber um knapp 1.000 Euro gestiegen, bei den anderen Varianten liegt der Aufpreis dagegen nur noch bei einigen Hundert Euro. Wer ein einigermaßen ordentlich ausgestattetes Modell mit Klimaanlage und ein paar kleineren Komfortextras will, sollte mindestens zur dritten Ausstattungslinie "Comfort" greifen, die bei 9.990 Euro startet. Aber auch das ist immer noch sehr günstig.

Das von uns gefahrene LPG-Modell ist ab 10.490 Euro erhältlich, berücksichtigt man dazu noch die Unterhaltskosten und was man für sein Geld bekommt, dürfte es keinen mehr jucken, ob er ein Statussymbol sein Eigen nennt oder einen Dacia. Und von billig im negativen Sinne hat sich der Sandero inzwischen deutlich entfernt. Mehr Auto für so günstig geht aktuell nicht.



Niedrige Ladekante und bis zu 1.444 Liter Fassungsvermögen.



Alles an seinem Platz, übersichtlich und einfach zu bedienen. Passt schon...

Yellow Funmaschine



Bei Suzuki läuft momentan alles auf eine Lieblingsantriebsquelle hinaus. Der 1,4 Liter BoosterJet Hybrid mit seinen 95 kW / 129 PS arbeitet bereits erfolgreich im Vitara und im SX4 S-Cross. Nun darf auch er auch im Swift Sport zeigen, was er kann. Wer nun glaubt, die 11 PS weniger zur Vorgängermotorisierung seien ein Verlust, der irrt gewaltig..



Das aktuelle Sportstudio. Die Sitze sehen nicht nur sportlich aus.



Der 1.4er wirkt unscheinbar, hat es aber faustdick hinter den Kolben.



Der Swift Sport lechzt nach Kurven - also gib sie ihm!

Der Suzuki Swift Sport macht sich zum hybriden Durchstarten bereit. Starker Durchzug, neue Leichtigkeit, mehr Ausstattung und ein charakterstarkes Design: Das sind die bereits bekannten Eigenschaften der aktuellen Modellgeneration, die seit Sommer 2018 die Straßen bereichert. Während die überarbeitete Plattform die Grundlagen für eine spürbare Gewichtseinsparung liefert, sorgt neuerdings ein Mildhybrid für einen sportlichen Antrieb des kleinen Kompakten und für mehr Fahrspaß in allen Lebenslagen. Ob im Stadtverkehr oder auf kurvenreichen Landstraßen: Überall stellt der Japaner seine Wendigkeit und Agilität eindrucksvoll unter Beweis.

Der Turbolader des 1.4 Liter Boosterjet-Motors bekommt vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich durch den 48-Volt Startergenerator ein schnelleres und kraftvolleres Ansprechverhalten. Sieben-Loch-Injektoren garantieren eine präzise Direkteinspritzung mit hohem Druck und feiner Zerstäubung - und damit einen effizienten Umgang mit dem Kraftstoff (NEFZ-Verbrauch: komb. 4,7 l/100 km, unser Testverbrauch lag bei 5,6 Liter; CO₂-Ausstoß: komb. 106 g/km). Weitere Features des kompakten und leichten Boosterjet-Motors sind der in den Zylinderkopf integrierte Abgaskrümmter und der luftgekühlte Ladeluftkühler. Der Vierzylinder atmet kurz durch, um ab 2000 Touren richtig souverän durchzustarten. Das liegt nicht nur am unterstützenden Elektro-Boost, sondern auch am Drehmoment von 235 Nm.

Das Plus an Durchzug und Direktheit, das der neue Swift Sport Mildhybrid vermittelt, lädt zu einer dynamischen Fahrweise ein. Schon in den

Generationen davor lieferte die Topversion der Swift-Baureihe eine bemerkenswerte Mischung aus Handlichkeit und spielerischer Leistungsentfaltung. Eine Vielzahl von Optimierungen an Fahrwerk, Lenkung und Getriebe gewährleisten nun noch direktere Fahreigenschaften, mehr Kontrolle und höhere Agilität. Dazu zählen Monroe-Stoßdämpfer an Vorder- und Hinterachse, verstärkte Stabilisatoren und Lager vorne sowie eine steifere Verbundlenkerachse hinten. Das handliche Lenkrad sowie das knackige Sechsgang-Schaltgetriebe sind weitere Garantien eines aktiven und direkten Fahrerlebnisses. Dank dieser Performance geht er in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 und schafft 214 Spitze. Aber was wirklich zur Fahrfreude beiträgt, ist, wie der kleine Hot Hatch am Gas hängt. Immer ist Vortrieb da, egal welcher Gang, welche Drehzahl. Gefühlt hat er locker 170 - 180 PS. Hier zeigt sich das große Spektrum dieses Motors, im Vitara und im SX4 S-Cross ist er auf Komfort ausgelegt, hier darf er zeigen, welches Sportpotential er hat.

Auf der Autobahn schwimmt der Suzuki Swift souverän mit, aber erst auf der Landstraße kommt sein wahres Ich zum Vorschein. Geradeaus kann jeder, hier freut man sich in den toll kontourierten Sportsitzen auf jede Kurve, jede Spitzkehre. Vorher sauber mit den gut dosierbaren Stopper abgebremst, zweiter Gang, Kurve anpeilen, einlenken und noch vor dem Scheitelpunkt den rechten Fuß durchgedrückt. Nun kommt er leicht aber sicher kontrollierbar mit dem Heck und stellt sich durch kurzes Gegenlenken zum Kurvenausgang peilgerade um die nächste anzuvisieren. Dieses ausgewogene Handling verdankt er allerdings auch seiner 195/45R17er ContiSportContact Bereifung.

Zum lebendigen Charakter passt auf alle Fälle seine starke optische Präsenz. Das liegt nicht zuletzt an den Abmessungen: In 3,89 m Länge steckt ein 2,45 m Radstand, seine Breite von 1.735 mm und seine Höhe von 1.480 mm lassen ihn dadurch noch athletischer wirken. Der betont sportliche Kühlergrill und der markante vordere Stoßfänger sorgen für eine starke und selbstbewusste Frontpartie. Weitere Akzente setzen die muskulösen Schultern, eine Frontspoilerlippe, Seitenschweller und Heckdiffusor in Carbon-Optik, zwei kegelförmige Auspuffrohre (schon immer eines der prominentesten Erkennungsmerkmale der Sportvariante), ein Dachkantenspoiler sowie das Dank der schwarzen A- und B-Säulen scheinbar schwebende Dach. Noch stärker zur Geltung kommt der sportive Look mit der passenden Außenfarbe - zum Beispiel dem exklusiven „Champion Yellow“.

Das Interieur offeriert mit seiner Farbgebung und Fahrerorientierung die passende Umgebung für ein sportlich-aktives Fahrerlebnis. Das unten abgeflachte Lederlenkrad mit seidenmattem Finish und roten Nähten überzeugt mit bester Griffbarkeit, der Schalthebel mit Chrom-Finish und die Aluminium-Pedale bieten perfekte Kontrolle. Leuchtend rote Instrumente und Anzeigen für Ladedruck und Öltemperatur komplettieren das sportliche Ambiente. An Bord ist zudem ein Audio-System mit 7-Zoll-Touchscreen, Navi, Rückfahrkamera und Smartphone-Anbindung für Apple und Android. Und all dies zu einem verhältnismäßigen Schnäppchenpreis ab 23.850,- Euro. Einen Suzuki Swift Sport, freie Landstraße und eine Kurve nach der anderen. So geht echte Fahrfreude.



265 - 947 Liter passen rein. Im Notfall.



Sportlich kompakt, verteilt auf 3,89 m mit nur 1.095 kg Leergewicht. Da verwundert einen nichts mehr.

Darf es etwas mehr sein?

...als nur ein quirliges kompaktes Südkorea-Crossover? Der KIA Stonic 1.0 T-GDI bietet zum bekannten Fahrspaß nun auch mehr Sparspaß. Dazu soll die 48 Volt-Mildhybridisierung ihren Teil beitragen.

Das Segment der kompakten Crossover wird immer vielfältiger, die handlichen Mini-SUVs immer beliebter. Kein Wunder also, dass einer der SUV-Vorreiter, nämlich KIA diesen Bereich ganz clever abdeckt. Doch nicht nur bei den Geländefahrzeugen war man immer vorne dabei, auch was die Elektrifizierung der Modelle angeht sind die Südkoreaner stets Up-to-date.

Wie aktuell mit dem Stonic, der nun auch als 1.0 T-GDI Mildhybrid mit 120 PS, 48V und Doppelkupplungsgeriebe zu bekommen ist. Ganz nebenbei hält das City-SUV überraschend viel Platz parat und bietet jede Menge Auto für sein Geld.

Im Innenraum wirkt alles sehr aufgeräumt und übersichtlich. Um großen Schnickschnack machen die Südkoreaner einen Bogen, die Bedienelemente für Sitzheizung und Assistenzsysteme sind bestens positioniert. Für sportliches Flair sorgt die optionale GT-Line-Ausstattung, gut zu erkennen an den farblichen Akzenten in und am Fahrzeug. Beim Multifunktionslenkrad greift man gerne auf Bewährtes zurück, man kennt die Anordnung der Knöpfe und Schalter bereits aus den größeren Modellen. In der Mittelkonsole thront der Schalthebel für das Doppelkupplungsgetriebe, das auch über eine manuelle Option verfügt. Leider ohne Schaltwippen am Lenkrad.





Im Kofferraum befindet sich die 48-Volt-Einheit.



Da geht schon was rein. Bis zu 1.155 Liter.

Außen dominieren diverse Farbkombinationsmöglichkeiten, dies setzt sich auch im Innenraum fort. Die peppigen Farbakzente im Inneren spiegeln auf Wunsch die Kontrastfarben der Außenhülle wider.

Dass man in preisgünstigen Fahrzeugen nicht auf angenehmen Sitzkomfort verzichten muß, demonstrieren die Sitze im Stonic. Passend zum optisch sportlichen Charakter bieten sie guten Seitenhalt, feste Popo-Unterstützung und sind sogar auf Langstrecken überraschend entspannend. Wobei der kleine KIA den Großteil seiner Klientel wohl eher im urbanen Umfeld befördert.

Das gelingt Dank des modernen 1.0-Liter-Dreizylinders mit Direkteinspritzung, Turboaufladung und jetzt auch 48-Volt-



Kompakt, laufruhig und sparsam. Und mit 48 Volt.



Der kurze Radstand und die kompakte Bauweise sind mitverantwortlich für sein knackiges Handling.

Mildhybridtechnik recht spritzig. Seine 88kW/120 PS, die ein maximales Drehmoment von 200 Nm aufbieten, haben in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit den 1,2 Tonnen leichtes Spiel.

Die Null auf Hundert werden in rund 10 Sekunden absolviert, bei 185 km/h ist dann Ende Gelände. Um zügig von A nach B zu gelangen vollkommen ausreichend. Zumal sich der agile Motor bescheiden aus dem 45-Liter Tank bedient. Ein Verbrauch unter 5 Liter ist absolut realisierbar, selbst wenn er einmal über die 6-Liter-Marke springt, kann sich sicher niemand beschweren.

Apropos sicher: Mit seinem aufpreispflichtigen Sicherheitspaket, das unter anderem den Fußgänger-AEB (Notbremsautomatik), AEB-City-Notbremsassistent,

AEB-Notbremsassistent für außerorts, Geschwindigkeit- und Spurhalteassistent beinhaltet, erreichte das kleinste SUV im KIA-Portfolio fünf Sterne im Euro NCAP-Test.

KIA Deutschland ruft aktuell für den Stonic mit der kleinsten Motorisierung (84 PS) 16.650,- Euro auf. Unser Testfahrzeug in der empfehlenswerten GT-Line-Ausstattung, mit Automatik und in Schneeweiß & Signalrot Metallic (Lackierung Aufpreis 880,- Euro) steht mit 24.450,- Euro in der Liste. Hinzu gesellen sich das Navigationssystem für 1.190,- Euro und das Technologie-Paket GT-Line für 390,- Euro.

Fazit: neben seinem attraktiven Auftreten begeistert der Stonic durch sein unkompliziertes und sportliches Fahrverhalten. Und seine Spritknauerigkeit.



Bitte Platz nehmen und sich wohlfühlen. Die Haptik im Stonic läßt keine Wünsche offen.

Mobiles Essen für die Betroffenen im Ahrtal. In Koblenz wird dafür tagtäglich frisch gekocht.



Hier sind wahre Profis am Werk, um täglich eine solch große Menge an Essen zuzubereiten.

Koblenz/Kreis Ahrweiler. Und wieder einmal zeigt sich, was gute und freundschaftliche Verbindungen in der Not ausmachen. Normalerweise wird bei Fahrzeug-Neuvorstellungen ein Catering-Service eingesetzt, um die Gäste zu bewirten. Warum also nicht einmal selbst Initiative ergreifen und für diejenigen kochen, die es dringend nötig haben, dachten sich Nina Oertel und Dr. Manfred Oertel vom Ford Store Foerster in Koblenz.

Im Ahrtal sind seit der Stunde Null unzählige Betroffene und Helfer im Einsatz, um die Region wieder einigermaßen aufzubauen. Es mangelt grundsätzlich an allem, aber ganz wichtig sind regelmäßiges Essen und Trinken. Ein Rundruf vom Ford Foerster Team in den umliegenden Hotels und Gastronomien wurde von Erfolg gekrönt. Im Wechsel geben sich in einer eigens dafür eingerichteten Küche in

Koblenz Topp Köche den Kochlöffel in die Hand. Unter der Regie von Chefköchin Steffi, werden so jeden Tag frische und schmackhafte Essen für mehr als 600 Menschen zubereitet, die vom Hochwasser im Ahrtal betroffen sind.

Diese Aktion stieß selbstverständlich auch in Köln auf offene Ohren. Jörg Ullrich von Ford Deutschland übergab zur Unterstützung das perfekte Fahrzeug für den täglichen Transport von Koblenz ins Ahrtal, einen Ford Ranger Pick Up, und sprach ein herzliches Dankeschön an das gesamte Team aus, das jeden Tag so hart arbeitet, um den Menschen zu helfen, die alles verloren haben.

Selbstverständlich ist weiterhin Hilfe erforderlich, um diese Initiative am Laufen zu halten, bis die Infrastruktur wieder da ist, gerade jetzt, wo ein möglicherweise harter Winter vor der Tür steht.

Bericht/Fotos: privat

Handwerkskammer Koblenz und Wiederaufbau-Partner schalten www.handwerk-baut-auf.de frei

Koblenz/Kreis Ahrweiler. Betriebe aus ganz Deutschland bauen das Ahrtal nach der Flutkatastrophe wieder mit auf und sind mit ihren Hilfestellungen ab sofort auf der Internetplattform www.handwerk-baut-auf.de zu finden. Viele Partner und verschiedene Ansprüche an das bisherige Tool baut-mit-auf.de haben zu der Entscheidung geführt, sich von dieser Domain zu trennen.

Sowohl Betriebe als auch Betroffene sollen in Zukunft weiterhin sichere Ansprechpartner finden – dafür stehen die Handwerkskammern, Kreishandwerkerschaften und Innungen. Die bisherige Internetseite, die von der Handwerkskammer (HwK) Koblenz unmittelbar nach der Flutkatastrophe im Ahrtal zusammen mit weiteren Handwerksorgani-



Die Aufräumarbeiten in Ahrweiler sind in vollem Gange.

sationen, der Kommunikationsagentur Marketingflotte GmbH aus Bad Neuenahr-Ahrweiler und anderen Partnern aufgelegt wurde, wird daher mit den

vorhandenen Daten unter der neuen Domain www.handwerk-baut-auf.de fortgeführt und weiterentwickelt.

Die HwK Koblenz steht damit verlässlich an der Seite von Betrieben und Betroffenen für den Wiederaufbau im Ahrtal. Ziel der Online-Plattform ist es, Hilfsangebote des Handwerks passgenau an Betroffene der Flutkatastrophe im Ahrtal zu vermitteln. Hier werden alle Leistungen des helfenden Handwerks präzise und übersichtlich vorgestellt, Betroffene können nach den erforderlichen Gewerken ganz einfach filtern.

Pressemitteilung der Handwerkskammer Koblenz
Foto: Daniel Robbel/Blick Aktuell

Personalnot im Hochwassergebiet: das Deutsche Rote Kreuz braucht dringend weitere Helfer

Kreis Ahrweiler. Anerkennenden Dank seitens der Bevölkerung in den Hochwassergebieten an der Ahr gibt es für die nun schon über Wochen laufende, überwältigend hohe Beteiligung der Helfer/Innen aus allen Teilen Deutschlands. Darunter eine erfreulich hohe Zahl Jugendlicher sowie Menschen, die aus ihrer Heimat flüchten mussten.

Das Deutsche Rote Kreuz (DRK) Bonn sucht aber weiterhin Helfer, die sich bei den verschiedensten Arbeiten engagieren möchten. Mathias Putschl

vom DRK Bonn weist darauf hin, dass sich diese unter „DRK-TEAM-Bonn.de“ registrieren können. Damit sind die Helferinnen und Helfer gleichzeitig auch versichert.

Für weitere Rückfragen wenden Sie sich bitte an:
Mathias-Putschl@drk-bonn.de

Foto: Daniel Robbel/Blick Aktuell



albert
zahntechnik

Buchenstraße 10 • 56626 Andernach
Telefon: 0 26 32-25 220 • Email: info@albert-zahntechnik.de

Die

Rennsemmel

Bei Kia backt man schon lange keinen kleinen Brötchen mehr, Dank frischem Design und interessanten Modellen haben sich die Südkoreaner oben etabliert.



Flotter Flitzer: der Kia Picanto GT Line



Cockpit mit sportlicher Haptik, 5-Gang-Getriebe



Große Klappe mit bis zu 1.010 Liter Volumen



Ein unverkennbares Gesicht in der Menge



Das große Herz des kleinen Sportlers

Knuffig, sportlich und selbstbewusst tritt der KIA Picanto im neuen Modelljahr und als meist verkauftes KIA-Modell auf den Kleinwagenmarkt an. In der Ausführung „GT Line“ gibt sich der 3,60 m lange, 1,60 m breite und lediglich 1.100 kg leichte Flitzer besonders sportlich. Ein Genuss ist der lebhafteste 1,0-Liter-Dreizylinder mit 74kW/100 PS, Turboaufladung und Direkteinspritzung. Mit großen Luftöffnungen in der Front, LED-Tagfahr- und Rückleuchten, Seitenschweller sowie einem Heckdiffusor mit (angedeutetem) Doppelrohrauspuff sieht der Picanto nicht nur bissig aus, sondern ist mit einem CO²-Ausstoß von 99g/km recht umweltfreundlich. Dank seiner gut konturierten Sitzen, der präzisen Lenkung, aber vor allem dem überraschend guten Ansprechverhalten kommt speziell auf kurvigen Strecken eine Fahrfreude auf, mit der wohl aktuell in dieser Klasse keiner der Kleinen mithalten kann. Da kommt einem sofort der klassische Begriff „Rennsemmel“ in den Sinn.

Von Null auf Hundert geht es in 10 Sekunden, und wer es auf der Autobahn wissen will, schafft knapp über 180 km/h. Dabei gibt sich der flotte Dreier unter der Haube dank verbesserter Schalldämmung eher kernig statt nervig. Und genügsam kann er auch sein: wir kamen bei normaler Fahrweise auf einen Verbrauch von unter vier Liter, läßt man die Zügel los, pendelt er sich zwischen fünf und sechs Liter ein. Trotz seines kleinen 35-Liter Tanks bietet der Picanto daher eine erstaunliche Reichweite.

„Alles andere als klein“ denkt man sich, wenn man im Picanto Platz nimmt. Man vergisst schnell, dass man mit einem Kleinwagen unterwegs ist. Ebenso wird man mit stilvollem Design, hochwertigen, bequemen Ledersitzen und einem übersichtlichen Cockpit überrascht. Das 7-Zoll Display mit Navigation, Smartphone-Schnittstellen für Android

Auto und Apple CarPlay, SmartKey und Startknopf, sowie die induktive Ladestation für Smartphones runden das Gesamtbild im Innenraum ab. Mit 255 Liter Gepäckraum (bis auf 1.010 Liter erweiterbar) ist der Picanto nicht nur der größte in seiner Klasse, sondern bietet reichlich Platz für Einkäufe in der Großstadt.

Im Alltag erweist sich der sportliche Kurze mehr als nützlich. Durch seinen nur 9,40 m Wendekreis und die modernen Fahrassistenzsysteme, wie die Rückfahrkamera mit dynamischen Hilfslinien, wird die Parkplatzsuche in der Innenstadt zum Kinderspiel.

Auch in Puncto Fahrassistenzsysteme haben die Südkoreaner aufgerüstet: Autonomer Notbremsassistent, Frontkollisions- und Querverkehrwarner, ESC mit Gelenkunterstützung, Berganfahrhilfe, Spurwechselassistent mit Totwinkelwarner, Müdigkeitswarner und zwei neuen Funktionen (TVBB und SLS), die die Stabilität in Kurven und beim Bremsen auf gerader Strecke verbessern, garantieren eine sicherere Fahrt.

Im Grundpreis von 16.850 Euro sind beim GT Line bereits jede Menge Features serienmäßig. Auf Klimaanlage, Fensterheber, Multifunktionslenkrad, Radio mit RDS-, MP3-, und Bluetooth-Funktion braucht niemand zu verzichten, gegen Aufpreis gibt es weitere Technik- und Navigations-Pakete. Serienmäßig ist auch das 7-Jahre-KIA-Qualitätsversprechen mit 7 Jahren Hersteller- und Mobilitätsgarantie.

Fazit: Für ein Auto dieser Größe kann der kleine KIA Picanto mit seinen Mitbewerbern locker mithalten. Gerade für junge Fahrer als Einstiegsauto (Basispreis ab 10.750 Euro) und Großstadtbewohner mit geringer Parkplatzwahl ist der Picanto, durch seine Ausstattung, Größe und seinen Preis eine interessante Kaufwahl.



Das Ahrtal lacht auch in der Krise - Peter-Josef Geller und seine Freibier-Kneipe in Ahrweiler

Ahrweiler. Peter-Josef Geller ist jemand, den man nur als Original bezeichnen kann. Sein Herz schlägt für den Geißbock Hennes, das Maskottchen des 1. FC Köln, und natürlich seine Vaterstadt Ahrweiler. Geller, den hier jeder nur PJ (in der englischen Aussprache, so wie DJ) nennt, sitzt vor dem Plakat der „größten Freibier-Kneipe in ganz Ahrweiler“.

Auf dem großen Banner steht „Zomm Affjesoffene“, so lautet der Name seiner Freiluft-Pinte. Immer wieder kommen Helfer, die nicht des Rheinischen mächtig sind, vorbei und rätseln, was die Schrift bedeuten mag. Geller klärt gerne auf: „Zum Abgesoffenen“ heißt das. „Dass der Name durchaus in den Bereich des schwarzen Humors fällt, verzeihen ihm die Gäste der Umsonstkneipe gerne. Denn abgesoffen ist auch Gellers Haus.“

Meterhoch stand hier das Wasser gleich hinter der Ahrweiler Stadtmauer, die in einer Ausbuchtung gar unterspült wurde. Nun ist sein Haus im Kanonenwall wieder im Rohbauzustand. Ein befreundeter



„Kneipier PJ“: Hier gibt's nur Freibier und eine Spendenmöglichkeit für die flutbetroffene Nachbarschaft.

Gastronom hatte die Idee mit dem Namen und PJ den Einfall mit dem Ausschank für lau. Es gibt bevorzugt Kölsch. „Was auch sonst“, schüttelt Geller verständnislos den Kopf.

Die Domstadt Köln hat mit Geller einen Botschafter in der Rotweinstadt, und logischerweise fehlt ihm der typisch rheinische Humor nicht. Und

manchem, der mit Gummistiefeln und geschulterter Schippe auf ein Bier vorbeischaute, machte deshalb der Aufenthalt im „Affjesoffene“ besonders Spaß. Kostenloses Bier gibt es für die Nachbarschaft, Helfer, Betroffene, Freunde. Alle dürfen vorbeischauchen. Mehr als 300 Liter Bier gingen hier schon über den imaginären Tresen. Auch Barhocker gibt es keine. Stattdessen dominiert das Camping-Flair auf dem Klappstuhl.

Für Nachschub sorgen befreundete Gastronomen und Brauereien. „Wichtig ist, dass die Menschen eine gute Zeit haben und ein bisschen miteinander quatschen können“, sagt Geller. „Wir haben ja alle genug Schlimmes gesehen“, grübelt er. Geld fließt neben dem Bier aber auch. Die aufgestellte Spendenbüchse ist randvoll mit Münzen und Scheinen, die sich für den Service des ehrenamtlichen Gastronoms bedanken möchten. „Ich möchte mit dem Geld ältere Nachbarn unterstützen, die keine Familie mehr haben“, sagt er zufrieden, aber auch nachdenklich.

Heimersheimer Getränkehändler Michael Juchem: „Nach der Hilfe kommt das Helfen.“

Heimersheim. Ein normaler Werktag nach der Flut sieht bei Getränke Michel so aus: Michael Juchem sitzt am Lenkrad seines Gabelstaplers und rangiert Kisten mit Limo. Eigentlich alles so wie immer, oder? Geht so. „Das Telefon klingelt von 4 Uhr morgens bis Mitternacht“, blickt er auf die letzten sechs Wochen zurück. Denn wenn der Getränkefachmann mal nicht im Stapler sitzt, telefoniert er und das meistens den ganzen Tag. Schließlich hat Michael Juchem einen Job zu erledigen: Getränke an den Mann bzw. die Frau zu bringen.



Michael Juchem mit seinem Flutwein: „Es ist wichtig, etwas zurückzugeben.“

Dass der Weg bis zur Wiedereröffnung des Getränkeshops im Heimersheimer Gewerbegebiet hart war, sieht man dem Einzelhändler an. Einen Friseur hat er schon länger nicht mehr gesehen, aber das ist für ihn auch absolut egal. Wichtiger: „Wir machen auf jeden Fall weiter hier“, sagt er entschlossen. Aber primär geht es ihm jetzt um eines: Unterstützen wo es geht. Die Hilfe die Juchem und sein Team erfahren haben, war absolut grandios. „Wir sind so dankbar“, sagt er. „Das kann man einfach nicht in Worte fassen.“

Nun möchte man etwas zurückgeben. „Wir haben Flutwein, aber auch Flutlimo und Flutbier im Angebot und stellen unsere Verkaufsräume den Winzern zur Verfügung, die alles verloren haben.“

Alle diese Getränke, die mit der Vorsilbe „Flut-“ anfangen, haben eine Besonderheit. Sie sind allesamt etwas schmutzig und auf den Glasflaschen pappt Ahrtaler Schlamm und Heimersheimer Staub. Außerdem entstand dort bei Getränke Michel ein kleiner Markt.

Dort können Weingüter und Co. ihre Produkte zum Verkauf anbieten. Die Erlöse von den Flaschen, die dort über den Verkaufstresen wandern, gehen an die betroffenen Kollegen, „ausnahmslos“, wie Juchem hinterherschreibt. Ein anderes Angebot richtet sich an alle: Alle diejenigen, die viel oder alles verloren haben, können dort bei Getränke Michel nur gegen den Pfandpreis beziehen.

Das Thema Dankbarkeit spielt generell eine große Rolle. Wer das Areal am 15. Juli gesehen hat, wundert sich, dass es heute wieder manierlich aussieht. Das Chaos war riesig. „Uns wurden in einem Rutsch mehrere 10.000 Euro vom Hof gespült“, so Juchem. 30.000 Getränkekisten wurden in Mitleidenschaft gezogen. Wirklich überall lagen Getränkekisten und Europaletten. Ein Drittel des Fuhrparks war nicht nur kaputt, sondern komplett weg. Und auch das Leergut schwamm mitunter kilometerweit. Das musste erst einmal wieder eingesammelt werden. In zwei Teams klaubten die Heimersheimer Pullen und Fässer aus Bäumen und Sträuchern, von Straßen und Schlammackern, die irgendwann einmal grüne Wiesen waren.

Eine Mammutaufgabe. „Ohne diese tollen privaten Helfer wäre das niemals machbar gewesen“, so Juchem. „Jeden Tag stand jemand hier und fragte: Wo kann ich anpacken?“, blickt er zurück. Und noch heute kommen die Menschen ins Heimersheimer Gewerbegebiet um Unrat wegzuschaffen oder Getränkekisten von A nach B zu verfrachten. Die Nachbarschaft sieht mitunter noch stark angeschlagen aus. Doch dank Helfern, die unter anderem

durch das BNI Rhein-Ahr-Eifel rekrutiert wurden, war Juchems Firma schneller wieder arbeitsfähig. „Am 2. Montag nach der Flut konnten wir wieder Altenheime mit Getränken beliefern“, sagt er. Eine wichtige Ausgabe.

Und eine weitere Woche später konnte der Betrieb im Wiesenweg weitergehen. Zwar eingeschränkt, aber dennoch gilt das als Meisterleistung. „Das hätten wir am Anfang sicher nicht gedacht“, so der Getränkehändler. Jetzt, wo es weiter geht, wird weiter angepackt. Um das Ahrtal zu unterstützen, fährt Juchem die „Flutbier“-Kisten überall dort hin, wo sie zuvor gekauft wurden. „Überall“ ist nicht übertrieben.

Gerade steht wieder eine Nachttour an. Nach Freiburg, Bahlingen und Pfaffenweiler geht es diesmal. Die Fracht: Flutweizenbier. Oder auch mal Flutkölsch. Aber egal, was sich auf der Ladefläche stapelt – das Wichtigste ist für Juchem, dass es mit dem Ahrtal und den dort ansässigen Winzern und Kollegen weitergeht. Michael Juchem ist sich sicher: Wir machen das so lange, wie es geht. Wird er gefragt, wie man ihm persönlich danken kann, hat Juchem auch eine Antwort parat. „Ein Gutschein für einen Friseursalon, das wäre doch mal was!“, sagt er lachend.



Nach der Flut herrschte auf dem Firmengelände das pure Chaos.

Berichte/Fotos: Daniel Robbel/Blick Aktuell

Krufter Betonschalsteine für überflutete Jugendhilfe in Hellenthal-Reifferscheid



Schlimm erwischte es am 14. Juli auch die Corsten Jugendhilfe GmbH, eine Intensivbetreuung der Jugendhilfe mit integrierter Schule und Internat, die bereits seit 2004 in Hellenthal-Reifferscheid/NRW besteht. Hier wurde das Erdgeschoss in einer Höhe von 1,30 m überflutet, ebenso der komplette Außenbereich. Verantwortlich dafür war ein kleiner unscheinbarer Flußlauf im hinteren Bereich des Grundstückes.

In seiner Not wandte sich Geschäftsführer Tobias Corsten an Thomas Ziegłowski von der Gebrüder Ziegłowski GmbH & Co. KG in Kruft um eventuell günstig an Betonschalsteine zur Errichtung eines Hochwasserschutzes für die Zukunft zu kommen.

Bei einem Telefonat wurde aus dem „Günstig“ eine Spende. Thomas Ziegłowski ließ umgehend eine extra Produktionslinie zur Herstellung der benötigten Steine fahren, da diese aktuell ausverkauft waren. In kürzester Zeit kam so eine LKW-Ladung an benötigtem Material zusammen, das schnellstmöglich und ebenfalls ohne Lieferkosten an seinen Bestimmungsort gebracht wurde.

Mehr Informationen über den Stand der Dinge und wie das Hilfsprojekt umgesetzt wird, gibt es unter www.corsten-jugendhilfe.de.

Text: Guido Strauss/Fotos: Tobias Corsten



DER GZ MAUERPLANER

www.mauerplaner.de

Mit dem MAUERPLANER von GEBR. ZIEGŁOWSKI können Sie in drei Schritten verschiedene Mauersysteme planen und konfigurieren.

Schritt 1:

Wählen Sie das Mauersystem

Schritt 2:

Wählen Sie den Grundriss des Mauersystems

Schritt 3:

Geben Sie Farbe und die Maße an

Betrachten Sie anschließend die Konfiguration in der 3D-Visualisierung



SCHALUNGSSTEINE



VULKAPLANO



SCHÜTTGUTBOXEN



Der Geile Keil aus Sant' Agata

Um Ferruccio Lamborghini ranken sich viele Gerüchte. Das wohl bekannteste, aber dessen Wahrheitsgehalt nie belegt wurde, ist der Disput zwischen ihm und Enzo Ferrari. Anfang der 60er wollte Ferrari angeblich nicht die Kupplungen bzw. die Zylinderköpfe seiner Sportwagen nach Lamborghinis Vorstellungen modifizieren, woraufhin dieser sich schwor, neben seiner erfolgreichen Traktorproduktion gleich um die Ecke in Sant'Agata Bolognese eigene Automobile zu bauen. Die schönsten, stärksten und exklusivsten sollten es sein. Im Rückblick auf die Geschichte waren seine Vorstellungen gar nicht so abwegig.

Als eines der wohl aufregendsten, extravagantesten und vielleicht auch brutalsten Lamborghini-Modell gilt der Nachfolger des Miura: der Countach, dessen Name auf einen Ausdruck aus dem piemontesischen Dialekt zurück geht. Das orthographisch nicht festgelegte Wort Countach steht für einen Ausruf, der Erstaunen und Bewunderung in sich vereint. Manchmal wird es auch mit „fantastisch“, „Boah!“, „Wahnsinn“ oder einfach nur „geil“ interpretiert. Unser Beitragstitel kommt also nicht von ungefähr...

Der Ur-Countach LP 400 stammt aus dem Jahre 1973 und ging ein Jahr später in Serie. Sechzehn Jahre lief die Produktion dieses Supersportwagens ehe er 1990 vom Diablo abgelöst wurde. Inclusive einiger Prototypen und Einzelstücke wurden 1.987 Countach gefertigt.

1987 lief dieser Countach 5000 S Quattrovalvole aus unserem Bericht vom Band. In seinem Heck sorgt ein 5.2 Liter V12 Vergaser mit 335 kW/455 PS für eine zu seiner Zeit brachiale Beschleunigung. In 4,8 Sekunden war er auf 100, in

5.167 cm³
Hubraum

12
Zylinder

48
Ventile

335 kW/
455 PS

0-100
4,8 sec

Vmax
298 km/h

Verbrauch
20-50 l

Höhe
107 cm

Gewicht
1.450 kg

Stückzahl
5000 QV
610 Expl.

Neupreis
ca. 150.000
DM

...e basta.

17 auf 200 und bei 298 km/h setzte die Aerodynamik der von Bertone entworfenen Karosserie der Beschleunigungsorgie ein Ende. Werte, die auch heute noch beeindruckend, ebenso sein unvergleichlich derber aber zum Auftritt passender Sound.

Entgegen der Vorgängermodelle LP400 und LP500 S verfügt der Quattrovalvole über vier Ventilen pro Zylinder (Quattro Valvole = Vier Ventile). Bei diesem Modell wurde die Motorhaube etwas nach oben gewölbt, um genug Raum für den höheren Motor zu schaffen. Bis 1988 wurden 610 Stück QV's produziert, danach gab es noch 657 Exemplare des „25 Anniversario“.

Das Inneraumdesign ist ziemlich puristisch und eckig gehalten, die Leder-Schalensitze und das kleine Lenkrad geben die Straßenbeschaffenheiten ohne Rücksicht auf die körperliche Verfassung der Insassen in die Arme und an das Steißbein weiter. Das Fünfganggetriebe mit dem ersten Gang links unten



An den Flügeln sollst du ihn erkennen. In den 70er eine Designsensation.



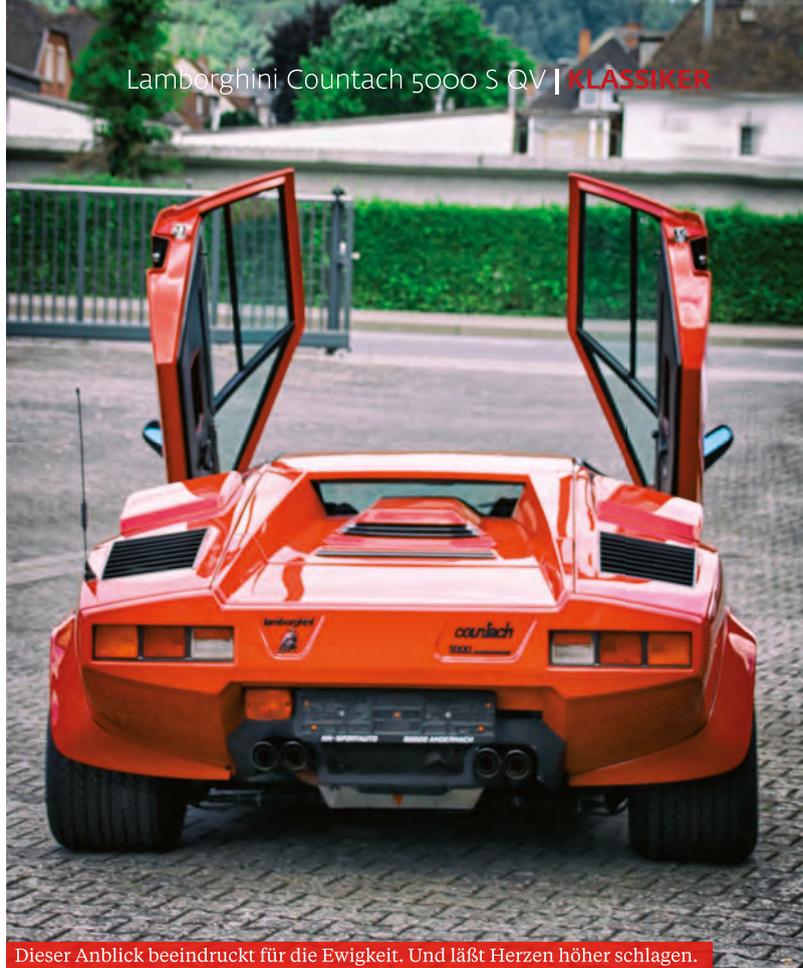
Offene Schaltkulisse - Ferrari-like.



Countach - ausgesprochen Kungtatsch.



Lam-bor-ghi-ni. Vier Silben, die man sich langsam auf der Zunge zergehen läßt.



Dieser Anblick beeindruckt für die Ewigkeit. Und läßt Herzen höher schlagen.

wurde wie bei Ferrari in einer offenen Schaltkulisse geführt.

Auch wenn die Fahrzeuge aus der Ära Ferruccio Lamborghinis optisch und von den Fahrleistungen her beeindruckten, die Verarbeitung war unter aller Kanone. Rost, Motorprobleme, technische Defekte waren ebenso serienmäßig wie die leicht überforderte Klimaanlage oder die 345er Hinterräder beim Beschleunigen.

Bei HR Sportauto in Andernach kennt man sich seit Jahren mit den faszinierenden Italienern aus, weiß aber auch um deren Problematik, wo die kleinen Übel sitzen und wie man sie in den Griff be-

kommt. Dessen waren sich Jörg Rousek und Herbert Rheinard beim Ankauf dieses Exponats mit einer Laufleistung von lediglich 23.853 km durchaus bewußt. Glücklicherweise waren die Historie nachvollziehbar und Karosserie und Cockpit in einem sehr guten Zustand, sodaß man das Hauptaugenmerk auf die Technik legte. Vom kleinsten Simmering bis hin zum Fahrwerk wurden alle möglichen Fehlerquellen akribisch unter die Lupe genommen und in der hauseigenen Werkstatt aufwendig gegen robustere Neuteile ausgetauscht bzw. restauriert.

Letztendlich konnte man einen Countach 5000 S QV auf dem Liebhabermarkt

anbieten, der in einem solchen Zustand extrem selten zu finden ist und auch ruckzuck einen neuen Besitzer fand.

Der Lamborghini Countach 5000 S Quattrovalvole. Eine automobile Ikone, die auch in Jahrzehnten seinen Betrachter denken läßt: gut, dass sich Enzo und Ferruccio in die Wolle bekamen...

Bericht/Fotos: Guido Strauss



Wen interessierte 1987 schon die Haptik eines Sportwagencockpits?

Hier schlägt das 5.167 cm³ große, starke V12-Herz der Sportwagenikone.



Ladungskapazität

Keine Automarke aus Fernost hat sich in den letzten Jahren so ins Zeug gelegt, was Design, Innovationen, fortschrittliche E-Mobilität und Qualität betrifft, wie Hyundai. Mit dem IONIQ 5 bieten sie nun einen Mittelklasse-Stromer an, der sogar bei der Ladespannung auf 800-Volt-Technologie setzt. Diesbezüglich kann aktuell kein Konkurrent mithalten.

Wer derzeit ein Elektrofahrzeug mit Reichweite und schnellster Lademöglichkeit sucht, sprich in der 800-Volt-Region, der wird nur bei Porsche mit dem Taycan und bei Audi mit dem e-tron GT fündig. In einer Preislage ab 90.000 Euro aufwärts, wohlgermerkt.

Mit dem neuen IONIQ 5 setzen die Südkoreaner erneut eine neue Benchmark. Denn, im Gegensatz zur Konkurrenz in diesem Preissegment, Tesla Model Y und VW ID.4, die sich mit 400 Volt Maximalladespannung begnügen müssen, spielt Hyundai auf dem Ladeniveau der Luxusklasse mit. Und das zu Preisen ab 41.900,- Euro.

Der IONIQ 5 ist das erste Modell von Hyundai mit der neuen, innovativen "Electric Global Modular Platform". Die E-GMP ermöglicht einzigartige Fahrzeugproportionen und ein fortschrittliches Interieur. Neben der 800-Volt-Technologie für besonders schnelle Ladevorgänge bietet der IONIQ 5 auch die

Vehicle-to-Load-Funktion, mit der sein Fahrer den Batteriestrom inner- und außerhalb seines Fahrzeugs nutzen kann. Laden ist sowohl an 400-Volt- als auch an 800-Volt-Ladepunkten möglich. An einer 350-kW-Schnelladesäule lädt die Hochvolt-Batterie des E-CUV in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent ihrer Kapazität. Eine Ladedauer von fünf Minuten genügt für eine Reichweite von 100 Kilometern nach WLTP-Norm.

Beim rein elektrischen IONIQ 5 kann der Kunde zwischen mehreren Antriebsoptionen wählen. Die Leistungsstufe reichen von 125 kW/170 PS über 160 kW/217 PS, 173 kW/235 PS bis hin zu 225 kW/305 PS. Der kombinierte Stromverbrauch bewegt sich dabei zwischen 16,7 und 19 kWh/100 km, die CO₂-Emissionen liegen stets bei 0 g/km.

Somit stehen bis zu zwei Elektromotoren, Heck- oder Allradantrieb sowie die Batterieoptionen 58 kWh und 72,6 kWh zur

Verfügung. Alle Varianten bieten eine hervorragende Reichweite von bis zu 481 Kilometern und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h. Als einer der wenigen Elektro-Pkw kann der Hyundai IONIQ 5 sogar Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 1.600 Kilogramm ziehen.

Auch das progressive, kantige Design des Hyundai IONIQ 5 stellt eine Abkehr von aktuellen Designnormen dar und schlägt eine Brücke zwischen der Vergangenheit, der Gegenwart sowie der Zukunft. Mit seinen Maßen von 4.635 mm Länge, 1.890 mm Breite und 1.605 mm Höhe bei einem Radstand von 3.000 Millimetern ist das Platzangebot des E-CUV vergleichbar mit einem Fahrzeug aus dem D-Segment. Selbst Sitzriesen fahren hier komfortabel. Das Kofferraumvolumen beträgt 527 bis fast 1.600 Liter, zuzügliches eines bis zu 57 Liter großen Staufaches unter der Motorhaube.



Übersicht und ein Wohnzimmer-Raumgefühl. Sowohl im Innern...



...wie auch Außen besticht der IONIQ 5 durch sein glasklares Design.



IONIQ entstand aus "ION" und "UNIQUE".



Fahrer- und Beifahrersitz mit Relax-Option.

Durch die E-GMP konnten die Hyundai Designer dem IONIQ 5 sogar so etwas wie einen Wohnraumcharakter verleihen. Dessen Herzstück stellt eine innovative Mittelkonsole dar, die hier als eine verschiebbare Multifunktions-Insel fungiert. Fahrer und Beifahrer können sich dank sehr flexibel einstell- und beheizbarer Vordersitze mit ausklappbarer Beinauflage und Relax-Funk-

tion in einem ergonomisch optimalen Winkel zurücklehnen. Die Sitze sind mit einem Leder verkleidet, das mit Pflanzenölextrakten aus Leinsamen gefärbt und behandelt wurde. Außerdem setzt Hyundai nachhaltige Fasern wie Bio-Zuckerrohr, Wolle und Garne auf Pflanzenbasis sowie Bio-Lacke ein.

Weitere Highlights beim IONIQ 5 sind die fortschrittliche Konnektivität und die Infotainment-Funktionen. So verfügt das breite digitale Cockpit serienmäßig über ein 12,25-Zoll-Display, dessen Anzeigen der Fahrer nach seinen individuellen Wünschen anpassen kann. Ergänzt wird es ab Werk durch ein ebenfalls 12,25 Zoll großes Touchscreen-Display für das Infotainment-System inklusive Apple CarPlay und Android Auto. Als erstes Hyundai Fahrzeug wartet der IONIQ 5 mit einem um Augmented-Reality-Funktionen erweiterten Head-up-Display (AR HUD) auf. Zudem befindet sich auch die jüngste Generation der Hyundai Telematikdienste Bluelink an Bord. Und durch seine Smart Sense Assistenzsysteme



Keiner lädt aktuell so fix wie der IONIQ 5.



Ein echter Raumgleiter. Leise und viel Platz.

gewährleistet der Hyundai IONIQ 5 ein Höchstmaß an Sicherheit und Komfort im Straßenverkehr.

Die bereits sehr umfangreiche Serienausstattung inklusive Voll-LED-Scheinwerfern, LED Rückleuchten, 19-Zoll-Leichtmetallfelgen, verschiebbarer Rücksitzbank sowie vieler Sicherheitssysteme kann der Kunde mit den Ausstattungspaketen DYNAMIQ, TECHNIQ und UNIQ individuell aufwerten. Mit neun Außenfarben und drei Interieur-Variationen dürfte auch hier für jeden etwas dabei sein. Das optionale Solar-dach sowie Effizienz-, LED-, Park-, Relax- und Sitz-Pakete erlauben weitere Individualisierungswünsche.

Um die Kaufentscheidung zu erleichtern und den Kunden einen langfristigen Rundumschutz zu bieten, gewährt Hyundai für den IONIQ 5 eine Fahrzeuggarantie von insgesamt acht Jahren ohne Kilometerbegrenzung. Auf die Hochvoltbatterie gibt es eine Garantie von acht Jahren bis 160.000 Kilometer.

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Hyundai

butz & mühlbach

Autohaus Butz & Mühlbach GmbH
Orensteinstraße 2
56626 Andernach

Polcher Straße 164
56727 Mayen

Schnell laden, weit kommen.

Power your world. IONIQ 5

Ab 249 EUR¹ mtl. Leasingrate

Fahrzeugabbildung zeigt gegebenenfalls aufpreispflichtige Sonderausstattung.

¹Ein unverbindliches Leasingbeispiel der HYUNDAI Finance, ein Geschäftsbereich der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Friedrich-Ebert-Anlage 35-37, 60327 Frankfurt am Main. Verbraucher haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Nach den Leasingbedingungen besteht die Verpflichtung zum Abschluss einer Vollkaskoversicherung. Hyundai IONIQ 5, 125 kW (170 PS), Fahrzeugpreis 41.900,00 EUR, einmalige Leasingsonderzahlung 7.794,45 EUR, Laufzeit 48 Monate, Gesamtaufleistung 49.000 km, 48 mtl. Raten à 249,00 EUR, Gesamtbetrag 19.740,45 EUR, effektiver Jahreszins 1,99 %, gebundener Sollzinssatz p.a. 1,97 %. Kostenpflichtige Sonderausstattung möglich, zusätzlich Überführungskosten. Alle Preise inkl. gesetzlicher MwSt. Angebot gültig bis 30.09.2021.

Dieses Angebot erfordert eine Sonderzahlung in Höhe von 7.794,45 EUR (brutto). Der Anteil von 6.000,00 EUR an der Sonderzahlung kann Ihnen unter Umständen im Rahmen des Programms zur Förderung von elektrischen Fahrzeugen erstattet werden („BAFA-Prämie“). Der Bundesanteil ist gesondert beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu beantragen und wird bewilligt, wenn die Fördervoraussetzungen vorliegen. Nähere sind zu finden auf www.bafa.de/unter-energie/ - Energieeffizient - Elektromobilität.

Der Herstelleranteil von Hyundai bzw. von dem Hyundai Vertragshändler in Höhe von 3.570,00 EUR (brutto) ist in Abzug gebracht. Der Herstelleranteil von Hyundai ist vom teilnehmenden Händler im Kauf- oder Leasingvertrag in Abzug zu bringen, es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Innovationsprämie.

Stromverbrauch für den Hyundai IONIQ 5, 125 kW (170 PS) Heckantrieb Elektro, 58 kWh Batterie, 1-stufiges-Reduktionsgetriebe, 19-Zoll-Leichtmetallfelgen: kombiniert: 16,7 kWh/100 km; elektrische Reichweite bei voller Batterie: 384 km; CO₂-Emission kombiniert: 0 g/km; CO₂-Effizienzklasse: A+.



KURVENKÜNSTLER

1989: Seelig waren die Zeiten, als ich mit meinem roten 124 PS starken Civic CRX der zweiten Generation fast jede Kurve zu einer Geraden werden ließ. Der kleine Sportler war agil, super zu beherrschen und lag phantastisch. Irgendwie überkommt mich das Gefühl von damals als ich in den aktuellen Civic steige.

2021: Honda hat mittlerweile die 10. Generation ihres Kompakten auf den Markt gebracht. Mit dem Civic Executive Sport 1.0 VTEC Turbo, seinem 93 kW/126 PS leistenden Dreizylinder sowie 6-Gang-Schaltgetriebe signalisieren die Japaner, hier ist wieder so ein Kurvenkünstler, wenn auch in einer zeitgemäßen Downsizing-Version. Im Innern erfolgte ein Schritt zurück, nicht mehr das arg futuristisch verspielte Cockpit der Vorgänger, sondern übersichtlich und ergonomisch passabel ist alles um den Piloten koordiniert.

Einsteigen, hinsetzen. Erster Gedanke: klasse konturierte Sitze, bequem auch für groß gewachsene Menschen, Arm- und Kopffreiheit passen schon mal. Startknopf gedrückt, der 988 ccm Dreizylinder macht mit einem kernigen Ton auf sich aufmerksam. Der Knauf zum 6-Ganggetriebe liegt gut in der Hand, die Schaltwege sind kurz, und wie nicht anders zu erwarten, knackig.

Rollout: sobald die Betriebstemperatur erreicht ist, darf der nur 1,3 Tonnen leichte Civic zeigen, was er drauf hat. 0 auf 100 in 10 Sekunden sind zwar nicht der Renner, aber es fühlt sich flotter an. Und eine Vmax von 207 km/h ist okay, fast wie damals beim CRX. Was richtig Laune macht ist tatsächlich die Kurven- und Straßenlage. Der Motor hängt herrlich am Gas, bietet über praktisch den gesamten Drehzahlbereich



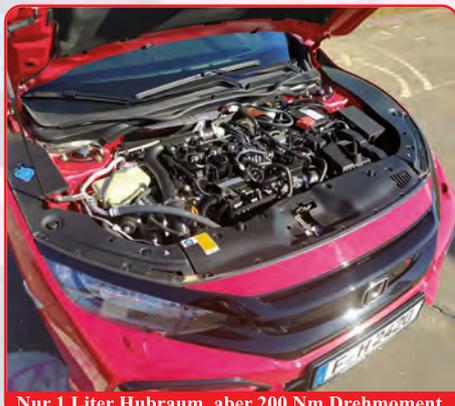
Typisch für Honda: das fahrerorientierte Cockpit.

viel Durchzug und atmet oberhalb von 5.000 Touren sogar nochmal richtig tief durch. Der Dreizylinder-Reihenmotor mit Turbo-Aufladung, 12 Ventilen, zwei oberliegenden Nockenwellen (DOHC) Leichtmetall-Motorblock und -Zylinderkopf und variabler Ventilsteuerung VTEC mit Dual VTC sind eine geniale Kombination. Nicht nur bei der Leistungsentfaltung, auch was

den Spritkonsum angeht. Fünf Liter sind durchaus machbar, unter sechs die Realität. Wer ihm ständig die Sporen gibt, kann sich über sieben Liter ebenfalls nicht beschweren. Seine CO₂-Emissionen liegen bei 128 g/km. Auch vertretbar.

Weitere Pluspunkte sammelt der Honda bei Ausstattung und in puncto Sicherheit. Die 282 mm Bremsen überzeugen, Fading ist ihnen ein Fremdwort. Aktiver Spurhalteassistent, Berganfahrhilfe, ECON Modus, adaptive elektrische Servolenkung, Fernlichtassistent, intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung und Geschwindigkeitsbegrenzer, Lichtsensor, Kollisionswarnsystem mit aktivem Bremsgriff und Fußgängererkennung, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung sind mit an Bord.

Der '21er Civic startet ab 21.300,- Euro, die Sportler gibt es ab 25.800,- Euro. Als Alternativmotorisierungen bieten sich noch der 1.5 VTEC Turbo mit 134 kW/182 PS sowie der Übersportler Type-R mit 320 extrem munteren Pferdchen an. Durch die gesamte Antriebspalette betrachtet, ist der Honda Civic unabhängig von der Zylinderzahl, stets sehr sportlich orientiert und motorisiert und wird dem Erbe seines Urahns aus den Achziger durchaus gerecht.



Nur 1 Liter Hubraum, aber 200 Nm Drehmoment.



So sportlich dynamisch können Automobil Designer einen Fünftürer entwerfen. Und ja, der Spoiler muß sein.

top magazin

KOBLENZ



#zusammenhalt
#hilfe
#gemeinschaft
#solidarität
#menschlichkeit
#unterstützung
#region

www.top-magazin-koblenz.de

Waidman



Oben: Voll ausgestattet mit des Jägers Notwendigem
Rechts: Bulliges und doch dynamisches Design

ms Dank



Ein Mitsubishi Pick-Up wie ein schweizer Taschenmesser - so präsentiert sich das Sondermodell „L200 Jäger“ seiner Zielgruppe. Mit einer durchdachten Ausstattung für den Einsatz auf weiter Flur und querfeldein. Und über Stock und Stein zieht es den Klassiker unter den Off-Roader eh schon seit vier Jahrzehnten...

Seit über 40 Jahren arbeitet er sich mit seinen Besitzern durch jede Art von Untergrund: Der L200 von Mitsubishi. Auch die aktuelle, sechste Generation des Pick-up soll Dank ihrer Robustheit, dem kraftvollen 2.2 Liter Diesel mit Abgasnorm Euro 6d-TEMP, der optional erhältlichen 6-Gang-Automatik und dem Allradsystem „Super Select 4WD-II“ selbst stärksten Beanspruchungen genügen.

Nicht nur für seine Kletterkünste ist der L200 berühmt, auch im Arbeitsalltag beweist er sich mit seiner Kombination aus großer Ladekapazität und-fläche (1,85 m bzw. 1,52 m lang), und seiner Anhängelast von bis zu 3,1 t. Trotz seinem neuen sty-

lischen Design bleibt er in seinem Inneren das, wofür er konstruiert wurde: ein echtes Arbeitstier. Seine Zielgruppen sind ganz klar, Handwerker, Baubetriebe und Landwirtschaft. Überall, wo es robust zur Sache gehen muss, kommt der L200 zum Einsatz, als Club Cab und als Doppelkabine. Selbst auf die speziellsten Anforderungen ist er bestens vorbereitet.

Bereits serienmäßig verfügt der L200 über den bewährten Allradantrieb „Easy Select 4WD“, mit dem man bis zu einem Tempo von 100 km/h zwischen Heck- und Allradantrieb wechseln kann - ungeachtet der Straßenbeschaffenheit. Ab der Ausstattungsvariante PLUS kommt das leistungs-

starke Allradsystem „Super Select 4WD-II“ mit neuer Offroad-Traktionskontrolle zum Einsatz. Dank den Antriebsarten 4HLc und 4LLc (Geländeuntersetzung) stehen zusätzlich weitere Fahrmodi für verschiedene Untergrundgegebenheiten zur Verfügung. „Super Select 4WD-II“ verteilt die Antriebskraft und maximiert selbst bei leerer Lade-fläche die Haftung. Und: nur bei Mitsubishi baut man Pick-ups mit der Kombination aus permanentem Allradantrieb und Geländeuntersetzung. Hinzu kommt die Bergabfahrhilfe, die die Geschwindigkeit für den Fahrer regelt und eine sichere Abfahrt garantiert. Der L200 will es seinem Fahrer in schwerem Gelände halt so leicht wie möglich machen.



Für die Härtefälle gibts eine Seilwinde



Perfekt zugänglich von allen Seiten

Die Preise für den Mitsubishi L200 starten bei 31.790 Euro für den L200 Club Cab BASIS 2.2 Diesel mit 110 kW (150 PS), 6-Gang und 4WD.

Die Doppelkabine ist ab 33.590 Euro erhältlich.



Bestückt wie ein Schweizer Taschenmesser



Unter der Haube arbeitet ein der aktuellen Abgasnorm Euro 6d Temp EVAP entsprechender 2.268 cm³ und 110 kW/150 PS starker ClearTec-Turbodiesel, der bereits ab 1.750 U/min sein volles Drehmoment von 400 Nm anbietet. Seine Höchstgeschwindigkeit von 174 km/h und eine Beschleunigung von 12,4 Sekunden auf 100 Sachen sind eher Nebensache, viel wichtiger erscheint der moderate Verbrauch von durchschnittlich 7,5 Liter Diesel bei einer CO₂-Emission von 206 - 198 g/km.

schmiert wird, bietet das Zubehör von Mitsubishi optional eine schnell aufgebaute Haltevorrichtung an, mit dem das Wild direkt am Fahrzeug für den Transport vorbereitet werden kann.

Damit Jagdbegeisterte auch in der Dämmerung sicher alles auf der Ladepritsche verstauen können, beinhaltet das Paket auch Zusatzscheinwerfer, die auf dem Heckfenster des Hardtops befestigt werden können. Eine Seilwinde (2.729,41



Von Profis für Profis: der L200 Jäger überzeugt seinen Kollegen auf ganzer Linie

Ambitionierten Jäger steht ab sofort das gleichnamige Modell „Jäger“ zur Verfügung, mit einer clever durchdachten Ausstattung, die auf Wunsch auch nachträglich beim Mitsubishi-Händler in und auf einem L200 verbaut werden kann.

Euro) sorgt dafür, dass selbst im schwersten Gelände immer ein Vorankommen gewährleistet ist, der zusätzliche Unterfahrschutz (777,88 Euro) schützt das Fahrzeug bei Fahrten abseits präparierten Straßen nachhaltig vor Schäden am Unterboden.

Hierbei präsentiert er sich mit einem umfangreichen neuen Zubehörangebot für den Jagdausflug, bei dem u.a. Seilwinde und Unterfahrschutz für eine sichere Fahrt im Wald abseits befestigter Waldwege sorgen und mit seiner Waffenschublade und der Hundebox bestens für das Jagderlebnis ausgerüstet ist. Somit wird aus dem eh schon All-Terrain-Profi der optimale Jagdbegleiter.

Das ebenfalls optionale Off-Road-Fahrwerk TJM C, bei dem die Vorderachse +100 kg und die Hinterachse +500 kg mehr Belastbarkeit vertragen, legt den Pickup um 30-45 mm höher und bietet somit noch mehr Geländegängigkeit. 2.047,06 Euro zzgl. Montage stehen hierfür zu Buche.

Den speziellen Umbau der Ladepritsche, perfekt auf die Bedürfnisse der Jäger zugeschnitten, bietet das Mitsubishi Zubehörprogramm nun als exklusiven Paketpreis von 4.415,80 Euro (UVP) an. Dieser enthält eine fest verbaute Waffenschublade, einen Hundekäfig sowie eine Wildwanne inklusive Einzugs- vorrichtung und Rampe zum komfortablen Laden des Wildfangs. Dank einer gesonderten Wasserversorgung (ebenfalls im Paket enthalten) können Hund, Hände oder Schuhe mit Hilfe einer Handdusche komfortabel vor der Heimreise gesäubert werden. Bevor am Ende des erfolgreichen Jagdausflugs die L200 Ladefläche durch Schmutz ver-

Wer seinem L200 noch ein etwas bulligeres Auftreten verschaffen möchte, findet in den Kotflügelverbreiterungen (+ 30 mm je Fahrzeugseite) für 965,04 Euro plus Montage, und dem edlen 18" Leichtmetall-Komplettradsatz mit 265/60 R18 Cooper Discoverer AT 4S Bereifung für 3.037,44 Euro die idealen optischen Highlights.

Bericht: Guido Strauss/Fotos: Nico Strauss



Abwaschbare und pflegeleichte Oberflächen im gewohnt übersichtlichen L200-Cockpit

Mitsubishi spendet Profi-Pick Up L200 an das Deutsche Rote Kreuz in Bad Neuenahr - Ahrweiler

„Der L200 ist für schwere Einsätze gemacht und bietet mit seinem Allradantrieb, hoher Bodenfreiheit und vielen praktischen Details genau die richtige Ausstattung, um die Helfer in der Katastrophenregion bestmöglich zu unterstützen. Wir freuen uns, wenn wir mit der Fahrzeugspende unseren Beitrag leisten können, um die Arbeit der Helferinnen und Helfer etwas zu erleichtern.“

Der Mitsubishi L200, der in den vergangenen Tagen an den DRK-Ortsverein Bad Neuenahr-Ahrweiler übergeben wurde, verfügt beispielsweise über eine erhöhte Bodenfreiheit und das permanente Allradsystem „Super Select 4WD-II“. In Verbindung mit Mittendifferenzial und Geländeunterstützung meistert der Pick-up selbst schwierigste Bedingungen. Das Antriebsmoment des 110 kW/150 PS starken 2,2-Liter-Turbodiesels, der in Verbindung mit der Sechsstufen-Automatik ein maximales Drehmoment von 400 Nm entwickelt, wird dabei optimal zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Damit kann der L200 auch bis zu 3,1 Tonnen Anhängelast ziehen, eine entsprechende Zugvorrichtung liefert Mitsubishi gleich mit.

Mit einem echten Profi-Pick Up unterstützt Mitsubishi Motors in Deutschland die Fluthelfer des Deutschen Roten Kreuzes (DRK): Der Importeur der japanischen Automobilmарke spendet dem DRK-Ortsverein Bad Neuenahr - Ahrweiler einen Mitsubishi L200.

Das rheinland-pfälzische Bad Neuenahr-Ahrweiler gehört zu den Regionen, in denen das Hochwasser Mitte Juli schwer gewütet und viele Menschenleben gefordert hat. Obwohl Hilfsorganisationen wie das DRK schnell zur Stelle waren, herrschte vielerorts kein Durchkommen: Schlammige Feldwege, kleine Gräben und die Überbleibsel weggespülter Straßen und Verkehrsinfrastruktur ließen und lassen sich bis heute nur mit geländegängigen Fahrzeugen überwinden. Bereits wenige Tage nach der Flutkatastrophe kündigte Mitsubishi Motors in Deutschland an, Betroffenen mit kostenlosen Leihfahrzeugen und großzügigen Nachlässen beim Fahrzeugkauf zu helfen.

„Nachdem wir von der schwierigen Situation der Fluthelfer erfahren haben, stand für uns fest, dass wir schnell und unbürokratisch unterstützen“, erklärt Werner H. Frey, Geschäftsführer von Mitsubishi Motors in Deutschland.

Während in der Doppelkabine bis zu fünf Insassen Platz finden, bietet die 1,52 Meter lange Pritsche ausreichend Stau- und Ladefläche. Das Hardtop schützt die Einsatz- und Hilfsmaterialien dabei vor äußeren Einflüssen, die auswaschbare Laderaumwanne macht die Reinigung zum Kinderspiel. In der Intro-Ausstattung sorgen darüber hinaus LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten für beste Sicht und Sichtbarkeit; ein breites Arsenal an Assistenzsystemen, zu denen unter anderem ein Totwinkel-, ein Auspark-, ein Spurhalte- und ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung gehören, trägt zum hohen Sicherheitsniveau bei.

Der DRK-Ortsverein Bad Neuenahr - Ahrweiler ergänzt das Fahrzeug mit einer Beklebung sowie Blaulicht und Funk, damit der Mitsubishi L200 direkt auf Antrieb als Einsatzfahrzeug erkennbar ist. „Wir danken Mitsubishi Motors in Deutschland für die unkomplizierte Unterstützung mit der Spende eines solch geländetauglichen Fahrzeugs. Der Mitsubishi L200 wird uns nicht nur in der aktuellen Notsituation gute Dienste erweisen“, freut sich Andreas Müller, Bereitschaftsleiter beim DRK-Ortsverein Bad Neuenahr - Ahrweiler.

Foto/Bericht: Mitsubishi Motors Presse

**AUGENZENTRUM
KAISERSESCH**

Gemeinschaftspraxis

Dr. med. H. Berns • Dr. med. univ. A. Zerahn-Didovic • M. Zerahn
Fachärzte für Augenheilkunde

Bahnhofstraße 1 • 56759 Kaisersesch

Telefon: 0 26 53-913 913 • Telefax: 0 26 53-913 616
Email: info@augenzentrum-kaisersesch.de

Wir sind für Sie da:

Montag und Mittwoch: 08.00 - 13.00 Uhr
Dienstag und Donnerstag: 08.00 - 12.00 Uhr / 13.00 - 16.00 Uhr
Freitag: 08.00 - 12.00 Uhr / 13.00 - 15.00 Uhr

www.augenzentrum-kaisersesch.de



„Excellence is not enough“

Die Vision der Gründer von i.e.Supercars GmbH, Isaac Fritsche und Enver Glamocak, war es, ein Serviceunternehmen zu erschaffen, das den Kunden, sein Fahrzeug und die verbundenen Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellt - natürlich alles rund um die gemeinsame Leidenschaft „Sport- und Rennwagen“.

Für die Jungs von i.e.Supercars wie auch für ihre Klientel sind Autos mehr als nur Fortbewegungsmittel. Es ist das Gefühl, das einem widerfährt, sobald man in einen exklusiven Sportwagen einsteigt, das die gemeinsame Begeisterung ausmacht.

Daher bietet das Unternehmen in Herschbroich am Nürburgring für alle Kunden, denen der Standard noch nicht ausreicht und die Perfektion erwarten, die passende Lösung. Als Ziel hat man sich gesetzt, das Kundenfahrzeug ganz nach dessen Wünschen und Bedürfnissen abzustimmen und zu optimieren, sowohl für die Straße wie auch für die Rennstrecke. Im Grunde genommen also noch einen Gang höherzuschalten.

Enver und Issac sind davon überzeugt, dass ein Auto wie ein guter Maßanzug sitzen soll - es muss dem Besitzer auf den Leib geschnitten sein. Das Zusammenspiel erhöhter Präzision, einzigartiger Ästhetik,

hervorragender Qualität und Zuverlässigkeit sind Werte automobiler Ingenieurskunst, die i.e.Supercars helfen, die Fahrzeuge noch besser zu machen und in Details zu optimieren, die unter Umständen gar nicht so relevant erscheinen.

Straßenfahrzeuge, Rennfahrzeuge oder Oldtimer der Marken Porsche, Ferrari, Lamborghini, Maserati, McLaren oder sogar Radical.

Mit mehr als 45 Jahren gemeinsamer Erfahrung in der Automobiltechnik und im internationalen Motorsport, darunter etwa beim 24h-Rennen am Nürburgring, Daytona, Spa Francorchamps und Le Mans, sind Issac Fritsche und Enver Glamocak die idealen Partner rund um die Individualisierung der Fahrzeuge.

„**Für** den ersten Eindruck gibt es keine zweite Chance“ - daher garantieren die Jungs als Partner eine individuelle und auf die Kundenwünsche zugeschnittene Betreuung.

Dieser Service endet allerdings nicht an der Ausfahrt ihrer Hallen in Herschbroich. Auch an den Rennstrecken stehen die Beiden ihren Kunden und deren Rennfahrzeugen mit Knowhow und Leistung zur Seite. Egal ob bei privaten Runden, Sprints oder etwa Langstreckenrennen.

„**Wir** setzen Ihre Vision in die Realität um und verpflichten uns zum Außergewöhnlichen - Excellence is not enough“ - so lautet das Versprechen von Enver Glamocak und Issac Fritsche an ihre Kundschaft.



Issac Fritsche und Enver Glamocak,
die Spezialisten von i.e.Supercars GmbH in Herschbroich.

Dabei erstreckt sich das Leistungsportfolio über die Bereiche Fahrzeugoptimierung, - Veredelung und - Wartung bis hin zu Instandsetzung und Lackierung für Sport- und Rennwagen. Ganz gleich, ob



Kontakt:
 i.e.Supercars GmbH • Nürburger Straße 23 • 53518 Herschbroich
 Tel: +49 26 91/ 519 9921 • Email: info@ie-supercars.de
 Besucht uns im Internet unter: www.ie-supercars.de



Klimaanlagen Service für die R134a und R1234yf Kältemittel



Überführungsfahrten im geschlossenen PKW-Trailer



Optimierung von Ansaug- und Abgasanlagen



Getriebe Revisionen und Optimierungen

In der top ausgestatteten, 350 qm großen Werkstatt werden Supersportler, Klassiker aber auch Alltagsfahrzeuge professionell für ihren Einsatz gewartet und optimiert.



inTrax
SUSPENSION TECHNOLOGY
AUTHORISIERTER PARTNER



Reparaturen aller Art, Bremse, Kupplung, Fahrwerk etc.



Achsvermessungen für Sport- und Rennfahrzeuge



Motoren Revisionen und Optimierungen

Bremsen, Fahrwerk, Felgen Reifen etc. - Upgrades

Lenkrad, Shifter, Käfig, Sitze, Gurte etc. - Upgrades





Beim Facelift des Mitsubishi Eclipse Cross wurde nicht nur die coupéhafte Karosserie dynamischer gestaltet, auch darunter gab es gravierende Änderungen.

Benziner und Diesel wurden aus dem Programm genommen - nun gibt es ihn nur noch als Plug-in-Hybrid mit 61 Kilometern Elektro-Reichweite.

Und einem attraktiven Umweltbonus...

Ohne die Qual der Wahl

Mitsubishis Coupé-SUV hat sich in Deutschland bisher ganz wacker geschlagen und immerhin knapp 30.000 Mal verkauft.

Bis dato boten ihn die Japaner mit einem 1.5 Liter T-MIVEC-Benziner bzw. dem bewährten 2.2 DiD-Triebwerk an. Doch damit ist nun Schluß. In Tokio setzt man für Europa nur noch auf den Hybrid-Antrieb.

Für einen hohen Bekanntheitsgrad des neuen Antriebs sorgte bereits der Mitsubishi Outlander PHEV. Sein Plug-in-System wurde für den Eclipse Cross nochmals überarbeitet. Und wie bei dem großen SUV sorgt hier der 2,4-Liter-Benzinmotor

zusammen mit je einem Elektromotor an Vorder- sowie Hinterachse für Vortrieb. Ziel dieser Kombination: wenn möglich wenig Benzin verbrauchen, dafür so weit wie möglich elektrisch fahren. Und die CO₂-Emission auf 41 g/km senken. Verantwortlich hierfür ist sein 13,8 kWh großer Lithium-Ionen-Akku, der das Auto im NEFZ-Zyklus bis zu 61 Kilometer rein elektrisch fahren lässt. Insgesamt sind durchaus 750 km Reichweite drin.

Das „Plug in Hybrid Electric Vehicle“, kurz PHEV soll laut Hersteller auf einen kombinierten NEFZ-Verbrauch von 1,8 Liter Benzin und 19,3 kWh Strom pro 100 Kilometer kommen. Okay, das liest sich sehr optimistisch, aber auch die Konkur-

renz wirbt mit solchen Zahlen. Natürlich lassen sich diese Werte realisieren, doch dann kommt ein typisches Mitsubishi-Attribut ein wenig zu kurz: der sportliche Fahrspaß.

Fahrspaß kann im Eclipse Cross allerdings auch entspanntes Vorankommen bedeuten. Sein hoher Fahrkomfort, die intelligente Zusammenarbeit der Antriebskomponenten und dem damit je nach erforderlicher Fahrsituation effizientesten Antriebsmodus sorgen dafür, dass der Fahrer nur selten in Versuchung kommt, seinem Wagen die gesamte Systemleistung von 138 kW/188 PS durch Kickdown abzuverlangen. 10,9 Sekunden auf 100 sind zwar kein Bestwert, aber dennoch flott genug.



Optik, Haptik, sehr gute Qualitätsanmutung und Nutzerfreundlichkeit zeichnen das Cockpit aus.



359 – 1.108 Liter Stauraum sind guter Durchschnitt.



Dynamisches Design - dazu das passende Fahrverhalten. Der Eclipse Cross ist ein typischer Mitsubishi.

Lobenswert ist auf alle Fälle, dass die Ingenieure die mögliche Rückgewinnung von Energie durch Rekuperation um einiges verfeinert haben. So stehen im Eclipse Cross PHEV insgesamt fünf Stufen zur Rekuperation (B1 bis B5) zur Wahl, die vom Fahrer über Lenkradwippen angewählt werden können. In einer sechsten Stufe (B0) rekuperiert der Mitsubishi nicht, sondern „segelt“ antriebs- und bremsenlos über die Straße und liefert so die energieschonendste Art des Vorankommens.

Das DC-Schnellladen des Akkus (80% in 25 Minuten) erfolgt über einen Chademo-Stecker. Für das AC-Laden ist der klassischen Typ-2-Stecker für Wallboxen und Standard-Ladesäulen verbaut, dieser arbeitet allerdings nur einphasig, Aufladen dauert daher deutlich länger. Nicht allzu neu, aber doch genial und nützlich ist die 230-Volt-Anschlussbuchse im Kofferraum. An ihr lassen sich alle möglichen Elektrogeräte anschließen, wie zum Beispiel ein kleiner Kühlschrank, ein Wasserkocher oder sogar Handwerksgerät.

Ist der der Mitsubishi technisch schon ein Leckerbissen, so läßt er sich auch optisch nicht lumpen. Sein Auftritt ist markentypisch sehr sportlich, aber auch futuristisch. Mit seiner markanten Front im unverwechselbaren „Dynamic Shield“-Design, den keilförmigen Coupé-SUV-Konturen und der neu gestalteten kraftvollen Rückansicht hebt er sich vom Mainstream seines Segments deutlich ab. So ansprechend wie die äußere Erscheinung des Eclipse Cross ist auch die Gestaltung seines Innenraums, der mit bequemem Gestühl, einer guten Variabilität und wertiger Verarbeitung Gediegenheit vermittelt, aber auch über ein reisetaugliches Platzangebot im Fond mit neigungsverstellbaren Rückenlehnen verfügt. Das Ladevolumen beträgt 359 Liter und ist bei Nutzung sämtlicher Transportressourcen auf bis zu 1.108 Liter vergrößerbar.

Garant für besonders präzises Handling, Fahrspaß und zusätzliche Fahrstabilität ist das Allrad-System „Super All Wheel Control“ mit drei Fahrmodi und Fahrdynamikregelung „Active Yaw Control“. Ergänzt werden diese aktiven Sicher-

heitsreserven durch modernste Assistenzsysteme: etwa das Rundum-Kamerasystem inklusive Rückfahrkamera und Bi-LED-Scheinwerfer mit integrierter Reinigungsanlage und Fernlichtassistent, die bei allen Lichtverhältnissen optimale Sicht schaffen und die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließen. Beachtliche Sicherheitsgewinne verschaffen das Auffahrwarnsystem „FCM+“ mit Fußgängererkennung und Notbremsassistent sowie die Totwinkel- und Spurhalteassistenten „BSW“ beziehungsweise „LDW“.

Mitsubishi bietet den Eclipse Cross PHEV als BASIS ab 39.890 Euro an. Subtrahiert man davon 4.500 Euro Mitsubishi Elektromobilitätsbonus und 4.500 Euro staatliche Innovationsprämie, so bekommt man für knapp 31.000 Euro einen stylischen und sportlichen Coupé-SUV, bei dem die Qual der Wahl nur auf die Ausstattungsvarianten beschränkt ist. Ein weiteres Goodie: neben fünf Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km verfügt dieses Modell zusätzlich über acht Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km.



Der Plug-In liefert bis zu 61 km Elektro-Reichweite.



Der von Tsunehiro Kunimoto gezeichnete „Dynamic-Shield“-Kühlergrill prägt die aktuellen Modelle.

BIG MAC



Das Modellportfolio bei McLaren strotzt nur so vor Schnelligkeit. Nicht nur auf die Höchstleistungen bezogen, auch was neue Modelle angeht. Wir nehmen heute einmal den fast schon als Klassiker anzusehenden 720S unter die Lupe, als Coupé und nicht als optionalen Spider. Obwohl er bereits seit drei Jahren auf dem Markt ist, hat der 720S nichts von seiner Aktualität und seiner Faszination eingebüßt. Wer meint, die eh schon sauschellen 570er und die 600er Derivate aus der Sports-Serie wären beeindruckend, den belehrt der 720s aus der Superserie eines besseren, wobei er, so unglaublich es klingt, voll und ganz alltagstauglich ist, im Grunde ein Sportler für jeden Tag, mit Platz im Cockpit selbst für groß gewachsene und nicht so zierliche Piloten wie mich.

Seine 720 PS entfesseln einen regelrechten Orkan. 2,9 Sekunden auf 100 sind bereits furchteinflößend, aber 7,8 auf 200 demonstrieren seine Kraft erst richtig. Doch damit nicht genug. Die 300 km/h fallen nach einer 21,4 Sekunden währenden Beschleunigungsorgie! Erst bei 341 Sachen ist Feierabend.

Als Topmodell hat er einiges mehr auf dem Kasten als die schon extrem feinen 570er. Wie in jedem McLaren-Modell, kann auch hier der Fahrer seine individuelle Performance einstellen. Fahrwerk, Ansprech-

verhalten Motor, Lenkung und Sound obliegen seinen Vorgaben. Ich bin zu Beginn erst einmal im Sportmodus gefahren, der ist für den Alltag perfekt. Der Trackmodus hingegen entfesselt wahrlich einen Orkan. Die erste Änderung findet hinter dem Lenkrad statt. Schaut man bisher auf ein verhältnismäßig normales Monitordisplay mit allen relevanten Informationen wie Geschwindigkeit, Drehzahl, Kilometer, Reichweite, Tank und Reifenluftdruck- und Temperatur-

Was Geschwindigkeit und Adrenalinspiegel angeht, so schnellen beide synchron nach oben.

ren, so wendet sich das Blatt im sprichwörtlichen Sinne. Der Monitor fährt ein Stück aus seiner Halterung, kippt um 90 Grad nach unten, fährt wieder ein und gibt den Blick frei auf ein ganz schmales Display mit den nötigsten Informationen. Ganganzeige, Drehzahl, Verkehrsschilderkennung und Tempo. Das ist eigentlich schon alles. Mehr braucht man auch auf der Rennstrecke nicht, mal abgesehen von den Verkehrsschildhinweisen.

Das adaptive Fahrwerk packt noch einen Härtegrad drauf, die Lenkung reagiert auf Millimeterbefehle und der Sound, ja der Sound, auch der darf wieder demonstrieren, wozu er fähig ist.

Autobahn A1: Kaum taucht das erste „Tempolimit-Ende“-Schild auf, kommt der Befehl von Großhirn an Gasfuß: „FEUER FREI!“. Ich schaue kurz vor mich, blicke wieder auf den Tacho, wo kommen denn die 230 so plötzlich her, nochmal ungläubig vergewissert, 280. In Sekundenbruchteilen, so kommt es mir vor. Die Tempoanzeige marschiert in Zwanziger-Schritten nach oben, spulte einen Kilometer nach dem anderen in Sekunden ab. Halleluja, das ist ein Ding!

Alter Schwede, sorry, Brite, das nenn ich Vortrieb. Das sprichwörtliche Gummiband käme hier gut zum Zuge, oder der Vergleich mit einem Katapult. Das ist doch nicht normal, was die Mannen da nördlich von London geschaffen haben. Kämpfte ich zu Anfang mit einer Gänsehaut, bekomme ich nun einen Krampf. Im Gesicht. Rechts und links in den Mundwinkeln. Vom permanenten Grinsen. Ich befürchte, das hält sich einige Zeit. Etwas make-Up aufgelegt und ich bringe mich als Joker für den nächste Batman-Film ins Gespräch.

Meine Begeisterung für den 720er nimmt keine Ende, mit welcher stoischer Ruhe diese 1.196 mm flache Flunder auf der Straße liegt und in Kurven klebt. Selbst die Befürchtung, das Fahrwerk würde für nachhaltige Rückenschmerzen und ein gestauchtes Steißbein sorgen erweisen sich als vollkommen unbegründet. Ja, es gibt noch so etwas wie Restkomfort.

Fakten McLaren 720s

Motor: 4.0 Liter V8 BiTurbo
Leistung: 720 PS/527 kW bei 7.250 U/min
Drehmoment: 770 Nm bei 5.500 U/min
Hinterradantrieb, 7-Gang-DKG
Leergewicht: 1.283 kg
Länge: 4.540 mm, **Breite:** 2.160 mm, **Höhe:** 1.196 mm
Vmax: 341 km/h
0-100 km/h: 2,9 Sekunden
0-200 km/h: 7,8 Sekunden
0-300 km/h: 21,4 Sekunden
Verbrauch: 10,2 - 18 Liter
CO2-Emissionen: 249 g/km, Euro 6
Preis: ab 247.350 €



Weiter geht's mit moderaten 240 Sachen, ja, moderat. Denn die kommen dir nicht so unglaublich schnell vor, sofern du keinen Verkehr vor oder neben dir hast. Ich checke mal kurz den Durchschnittsverbrauch. 17,8 Liter. Junge, die haste dir auch redlich verdient. Bei Usain Bolt sagt auch keiner was, wenn er sich im Anschluss an einen 200m-Sprint 3 Liter Iso in den Hals schüttet. Wer so rennt, darf sich was genehmigen. Und dem 720S nimmt keiner einen Tropfen übel, wobei man erwähnen sollte, wer mit dem Teil normal fährt, der kommt auch mit knapp über 10 Liter aus. Er ist einfach in jeder Hinsicht ein Extrem.

Der 720s ist ein alltags- und rennstrecken-tauglicher Supersportler. Einfach unfaßbar!

Das beginnt schon beim Preis. Rund 250.000 Euro sind eine Menge Schotter, aber, zieht man zum Vergleich sein Pendant aus Zuffenhausen, der 911 GT2 RS in Betracht, so ist dieser nochmals 35.000 Euro teurer. Auch wenn Porsche den GT2 RS als schnellsten je gebauten 911er deklariert, fahrerisch und dynamisch ist der 720S die Messlatte. Kein Supersportwagen in dieser Preis- und Leistungsklasse, kann aktuell dem 720S das Wasser reichen. Er ist das automobiler Superlativ unter den Superlativen. Extrem in jeder Hinsicht, aber vor allem, was den Fahrspaß angeht. Ja, er ist ein Biest, aber mit dem richtigen Dompteur total easy zu bändigen und zu fahren.

Für alle, die es sich leisten können und lieber einen Frischluftsturm bei über 300 km/h genießen möchten, gibt es den 720 S auch als Spider mit versenkbarem Hardtop. Er steht seinem geschlossenen Kollegen in Sachen Fahrleistungen und Fahrverhalten in nichts nach, allerdings verlangen die Engländer dafür einen Zuschlag von rund 25.000 Euro.



Richtung 2030



Der Volvo XC40 Recharge Pure Electric ist der erste vollelektrische Volvo. Wie die konventionell angetriebene Variante, die als erstes Volvo Modell zu „Europas Auto des Jahres“ gewählt wurde, basiert das Elektrofahrzeug auf der gemeinsam mit Geely entwickelten kompakten Modular-Architektur (CMA). Mit PS-starkem Allradantrieb, neuem Infotainmentsystem und Preisen ab 60.900 Euro gibt er die Richtung vor: Ab 2030 will Volvo nur noch Elektroautos anbieten.

Das intelligent gestaltete Interieur verbindet clevere Lösungen mit viel Platz für Insassen und Gepäck. So bietet der vollelektrische Volvo XC40 Recharge mehrere große und elegant gestaltete Staufächer in den Türen, unter den Sitzen und im Kofferraum. Durch den Wegfall des Verbrennungsmotors steht den Insassen sogar zusätzlicher Stauraum vorn unter der Motorhaube im sogenannten „Frunk“ zur Verfügung.

Zum Modelljahr 2022, das seit Mai 2021 produziert wird, verfügt das Elektroauto über spezielle Recharge Ganzjahresreifen. Sie entsprechen nicht nur der höchsten Energieeffizienz-Klasse A, sondern sparen Kunden auch Stress und Kosten durch den saisonalen Reifenwechsel – und das ohne Kompromisse bei der Sicherheit.

Bestellt werden kann der Stromer online über die Webseite www.volvocars.de - bequem von der heimischen Couch genauso wie beim Volvo Partner vor Ort.

Der Volvo XC40 Recharge Pure Electric fährt mit einem neuen Infotainmentsystem auf Basis des Google Betriebssystems Android Automotive vor. Es ermöglicht eine beispiellose Personalisierung, intuitive Bedienbarkeit und neue integrierte Google Dienste wie Google Assistant, Google Maps und den Google Play Store.

Software- und System-Updates erfolgen in noch größerem Umfang „over the air“. Damit nimmt Volvo Cars eine Vorreiterrolle bei vernetzten Diensten in der Automobilindustrie ein. Der vollelektrische Volvo XC40 Recharge wird zudem sukzessive weiterentwickelt und verbessert – damit unterscheidet sich das Fahrzeug von anderen Modellen, die nach dem Verlassen der Werkshallen auf dem gleichen Stand bleiben.

Den Vortrieb übernimmt ein moderner, vollelektrischer Allradantrieb mit einer Reichweite von 400 Kilometern (WLTP). Der Volvo XC40 Recharge Pure Electric Twin verfügt an jeder Achse über einen Elektromotor, der jeweils 150 kW (204 PS) entwickelt und so zusammen ein Drehmoment von 660 Nm bereitstellt. Damit schafft er es in 4,9 s auf 100 km/h und wird bei 180 km/h Spitze eingebremst. Der Stromverbrauch liegt etwa bei 23,8 - 25 kWh/100 km. An einer Schnellladestation kann die Batterie in 40 Minuten zu 80 Prozent aufgeladen werden.

Aufbauend auf den ausgezeichneten Sicherheitsstandards des konventionell angetriebenen

Volvo XC40, haben die Volvo Ingenieure die Frontstruktur komplett neu konzipiert und verstärkt, um den Wegfall des Verbrennungsmotors zu kompensieren, die hohen Volvo Anforderungen zu erfüllen und die Insassen so sicher wie in jedem anderen Volvo zu befördern.

Die Hochvoltbatterie mit einer Batteriekapazität von 78 kWh (brutto) wird durch einen Sicherheitskäfig geschützt, der aus einem Rahmen aus extrudiertem Aluminium besteht und in die Mitte der Karosseriestruktur eingebettet ist. Dadurch entsteht eine Knautschzone um den Akku. Die Platzierung der Batterie im Fahrzeugboden hat darüber hinaus den Vorteil, dass der Fahrzeugschwerpunkt sinkt, was wiederum das Risiko eines Überschlags verringert. Der elektrische Antriebsstrang wurde in die Karosseriestruktur integriert, um die bei einem Unfall wirkenden Kräfte noch besser von der Kabine wegzuleiten.

Im Bereich der aktiven Sicherheitssysteme verfügt der Volvo XC40 Recharge Pure Electric über die neue Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)-Sensorplattform, die eine von Zeniuity entwickelte Software nutzt und Kameras, Radar- und Ultraschallsensoren kombiniert. Diese legen den Grundstein für zahlreiche aktive Sicherheitssysteme wie ein Notbremsystem, das andere Verkehrsteilnehmer erkennt, automatisch abbremsst und so Kollisionen vermeidet, und den Pilot Assist, der beim Fahren unterstützt – aus dem Stand bis zur Autobahngeschwindigkeit.

Das Cockpit unterscheidet sich kaum vom normalen XC40 Recharge - die Antriebseinheit unter den Passagieren dagegen schon.



Text- & Bildmaterial: Volvo



i.e. Supercars

EXCELLENCE IS NOT ENOUGH.

Unser Leistungsportfolio erstreckt sich über die Bereiche Fahrzeugoptimierung, -Veredelung, -Wartung bis hin zu Instandsetzung und Lackierung für Sport- und Rennwagen.



ie-Supercars GmbH

Nürburger Straße 23 · 53518 Herschbroich · Tel.: +49 2691-519 9921
info@ie-supercars.de · www.ie-supercars.de

vorschau

Die nächste
hilfsroute.de
erscheint im
FEBRUAR 2022

Suzuki Swace im Test

Wie präsentiert sich das Kooperations-Werk von Suzuki und Toyota? Ist der Swace der bessere Corolla Kombi?



Der VW Arteon Shooting Brake

Auch ein Heck kann entzücken. VW verpaßt seinem Arteon mehr Kofferraum, ohne dass das Design darunter leidet. Im Gegenteil, als Kombi präsentiert er sich noch eleganter.

MG ZS EV

Der vollelektrische Chinese beeindruckt. Gute Verarbeitung, topp Ausstattung und ein überzeugender Elektroantrieb. Aber noch mehr was das Preis-Leistungsverhältnis angeht.



Weitere Themen u.a.:

- Alfa Romeo Giulia
- Bentley Mulsanne
- Ford Explorer
- Citroen C4
- Honda HR-V Hybrid
- Hyundai Bayon
- Hyundai Staria
- Jaguar E-PACE im Test
- Jeep Renegade PHEV
- Kia Ceed
- Kia Sorento PHEV
- McLaren Artura
- Mitsubishi L200 OffRoad
- Nissan Qashqai
- Opel Astra
- Opel Corsa
- Renault Captur
- Seat Leon FR Hybrid
- SsangYong Tivoli Grand

- Portrait Steffen Imhof
AutomobilArt

Themenänderungen vorbehalten.

Fotos: Theresa Weinand/Guido Strauss

IMPRESSUM

projekt
hilfsroute.de
DAS ETWAS ANDERE AUTOMAGAZIN

hilfsroute.de | Ausgabe Koblenz & die Region:

automedien.de in Zusammenarbeit mit EvoRevo Mediendesign e.u.r.l
Büro Frankreich: 3, Rue sainte Barbe | F-57980 Metzting
Büro Deutschland: Vulkanstraße 36 | D-56626 Andernach
Herausgeber/Chefredakteur: Guido Strauss (ViSdP)
Tel. +49 176 753 90 90 9 | Email: guido@automedien.de

Redaktion/Anzeigenkundenbetreuung Köln | Bonn | Koblenz | Rhein-Main:

Anzeigenleitung | Ansprechpartner: Henrik Schneider | Mobil: 0171-2107924
Medienwerk Koblenz GmbH | Görresstraße 2 | 56068 Koblenz
Tel. 02 61/97 36 76-0 | Fax 02 61/97 36 76 33
Email: koblenz@top-magazin.de | www.top-magazin-koblenz.de

Idee und Markenrechte **hilfsroute.de**: Guido Strauss

Autoren: Nico Strauss | Guido Strauss | Theresa Weinand | Thomas Manstein | Daniel Robbel (ROB)

Fotos: Guido Strauss | Theresa Weinand | Nico Strauss | Thomas Manstein | Daniel Robbel (ROB) | Hersteller

Layout/Grafik: Evorevo Mediendesign e.u.r.l, | 3, Rue Sainte Barbe | F-57980 Metzting | Email: info@evorevo.eu | www.evorevo.eu

Rechtliche Hinweise: Die veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Vervielfältigung oder Übersetzung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos u. a. übernehmen wir keine Gewähr. Hilfsroute ist eine eingetragene Marke. Alle Rechte vorbehalten. Gerichtsstand ist Sarreguemines (F).
© 2021 automedien.de

VOLVO



Unplug and play.

Der Volvo XC40 Recharge Plug-in Hybrid.

Das kompakte, skandinavische Plug-in Hybrid-SUV im unverwechselbaren Design. Entwickelt für die Stadt und den Rest der Welt. Jetzt erhältlich – inklusive Volvo Hybrid Bonus.

SERIENMÄSSIG MIT: AMBIENTELEUCHTUNG | DACHHIMMEL IN ANTHRACIT | MULTIFUNKTIONSTASTEN AM LENKRAD

JETZT FÜR

399 €¹/Monat¹

INKL. 7.178 € VOLVO HYBRID BONUS²

Besuchen Sie uns für eine Probefahrt.

VOLVO XC40 Recharge T4 Inscription Expression, 95 kW (129 PS) + 60 kW (82 PS), Hubraum 1,477 cm³, Energieverbrauch gewichtet*, kombiniert: 2,1 l/100 km und 15,2 kWh Strom/100 km, CO₂ Emissionen kombiniert 47 g/km, elektrische Reichweite: innerorts km, kombiniert 45 km (kann unter realen Bedingungen variieren), Werte gem. WLTP Testzyklus, CO₂ Effizienzklasse-A+

*Gewichtete Werte sind Mittelwerte für Kraftstoff und Stromverbrauch von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen bei durchschnittlichem Nutzungsprofil und täglichem Laden der Batterie.

¹ Ein Privatkunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen VOLVO XC40 Recharge T4 Inscription Expression, 7-Gang Automatikgetriebe, Benzin-Hybrid, Hubraum 1,477 cm³, 95 kW (129 PS) + 60 kW (82 PS). Monatliche Leasingrate 399,23 Euro, Vertragslaufzeit 36 Monate, Laufleistung pro Jahr 10.000 km, Leasing-Sonderzahlung 4.500,00 Euro. Angebot inkl. gesetzl. USt. und Überführungskosten, zzgl. Zulassungskosten. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 31.12.2021. ² Der Volvo Hybrid Bonus/Umweltbonus beträgt insgesamt 7.177,50 Euro. Der Anschaffungspreis berücksichtigt den Herstelleranteil des Volvo Hybrid Bonus/Umweltbonus i. H. v. 2.677,50 Euro. Die Leasing-Sonderzahlung entspricht in ihrer Höhe dem staatlichen Anteil des Umweltbonus und wird i. H. v. 4.500,00 Euro auf Antrag vom Bund gewährt. Detaillierte Informationen finden Sie unter www.bafa.de. Beispielfoto eines Fahrzeugs der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

DER NEUE JAGUAR E-PACE PLUG-IN HYBRID

POWER UP!



Was macht einen hochwertig ausgestatteten Kompakt-SUV mit effizienten und leistungsstarken Motoren noch besser? Richtig! Die Power eines zweiten, elektrischen Antriebs. Und weil wir erst zufrieden sind wenn alles perfekt ist, haben wir dem neuen Jaguar E-PACE Plug-in Hybrid noch einen modernisierten Innenraum, das intuitive Infotainment-System Pivi Pro, neue Scheinwerfer und eine angepasste Fahrzeugarchitektur mitgegeben. Aber am besten überzeugen Sie sich selbst.

Ab jetzt bei uns bestellbar.

Kraftstoff-/Stromverbrauch (jeweils kombiniert) Jaguar E-PACE P300e Plug-in Hybrid 227 kW (309 PS), AWD 8-Gang-Automatikgetriebe: 2,0 l/100 km, 15,9 kWh/100km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 45-43 g/km. Die rein elektrische Reichweite des E-PACE P300e beträgt nach WLTP 55 km (EAERcity).

BRITISH PREMIUM CARS GMBH

In den Sieben Morgen 2, 56077 Koblenz, Tel.: 0261 962470,

E-Mail: info@british-premium-cars.de

british-premium-cars.de