

ADACmotorwelt

DAS AKTUELLE CLUBMAGAZIN



Wie viel Auto braucht der Mensch?

Der CO₂-Marathon geht weiter:
Wir testen sechs Kleinwagen
von VW Polo bis Fiat 500 Seite 20



Baden: Unterwegs rund um
den Starnberger See Seite 112



Biken: Zehn Seiten Dossier
mit großem Helmtest Seite 60



Benzin: 2009 kommt der
Biosprit E10 zu früh Seite 47

Junge Mitglieder:
Neue Leistungen
des Clubs für Leute
unter 23 Seite 78

ADAC

Wie viel Auto braucht der Mensch?

Steigende Neuwagenpreise und Unterhaltskosten machen den Deutschen zu schaffen. Wir fragen:

Was bieten die Kleinsten der Kleinen an Komfort und Umwelttauglichkeit?



Die richtige Wahl für Familie, Kind und Kegel: Jahrelang orientierten sich die Deutschen beim Auto stets nach oben, jetzt finden sie immer mehr Spaß an knuffigen Kleinwagen wie dem neuen Fiat 500

Groß, schnell,
teuer: Der bald
auf den Markt
kommende BMW
X6 wird so viel
kosten wie sechs
kleine Fiat 500

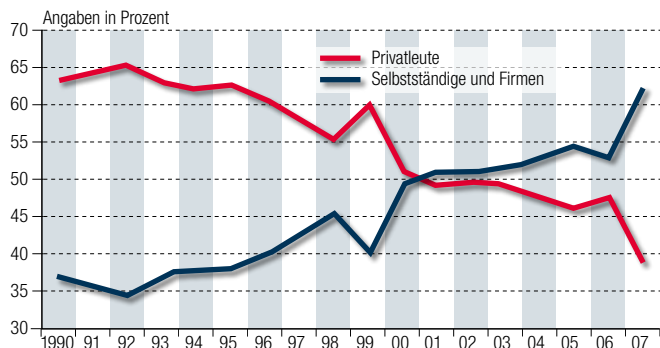


FOTOS: OLIVER BECKMANN, BONIFATIUS AMETSCHLER; MONTAGE: WERBAGENTUR PINBALL/LOHFFERT

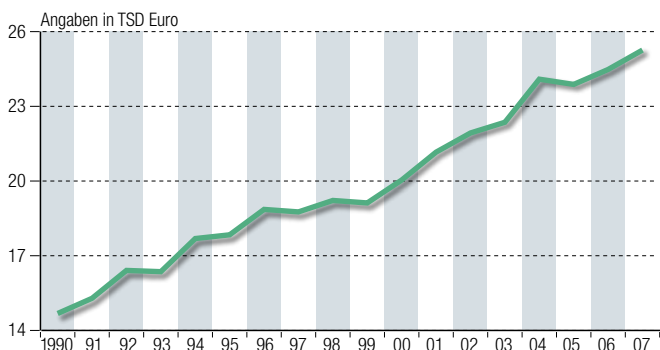
Eitel Sonnenschein in der deutschen Automobilindustrie: Im Rückblick auf das Jahr 2007 war vor allem bei den selbst ernannten »Premium-Herstellern« viel Erfolgsrhetorik zu vernehmen. Von Traumergebnissen, Rekordgewinnen, gelungener Effizienzsteigerung oder einer neuen Ära war da die Rede. VW-Chef Martin Winterkorn war derart glücklich, dass er sich zu dem prägnanten Satz hinreißen ließ: »Wir sind das Auto.« So viel Optimismus, so viel Rendite – da durften auch viele Aktionäre zufrieden sein.

Eitel Sonnenschein beim deutschen Autofahrer? Nicht wirklich. Der nämlich mag sich immer seltener einen Neuwagen kaufen. Wer die positiven Zahlen der Industrie näher durchleuchtet, stellt fest, dass Deutschlands Autobauer ihre guten Ergebnisse den boomenden Wachstumsmärkten Asien, Osteuropa, Russland und USA zu verdanken haben. Hierzulande dagegen – und das verschweigen die Hersteller lieber – war das Jahr 2007 in Sachen Neuzulassungen das schlechteste seit der Wiedervereinigung. Natürlich haben Analysten, Strate- ►

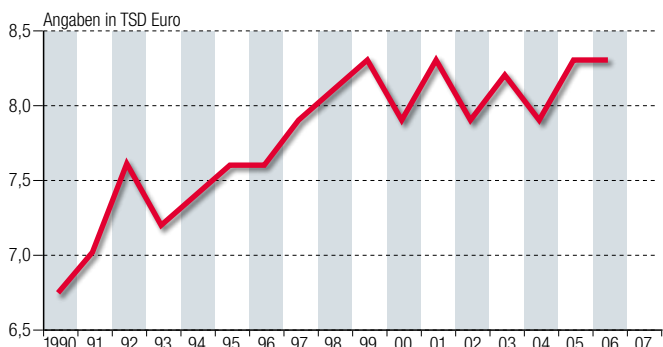
Pkw-Neuwagenkäufe in Deutschland: Privat geht wenig



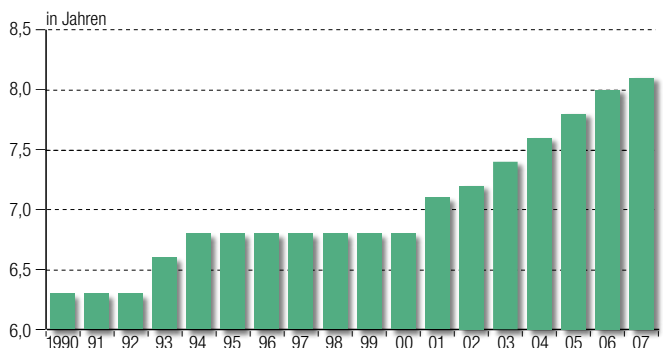
Neuwagen-Durchschnittspreis: Immer neue Höhen



Gebrauchtwagen-Durchschnittspreis: Schmerzgrenze erreicht



Pkw-Durchschnittsalter: Autos laufen länger



Ernüchternde Zahlen: Während der Durchschnittspreis eines Neuwagens in Deutschland 2007 erstmals über die 25 000-Euro-Marke kletterte, sank der Anteil privat gekaufter Pkw drastisch. Auch für Gebrauchtautos wollen die Deutschen nicht mehr Geld ausgeben. Lieber fahren sie ihren Wagen länger



Alles, was der Mensch braucht: Ein Lenkrad, Lichtschalter, Belüftungsregler – und als Extra ein Cassetten-Radio. Mit dem VW Käfer, der noch bis 2003 in Mexiko gebaut wurde, waren Millionen zufrieden

gen, Verbandspräsidenten für die Kaufzurückhaltung gute Gründe gefunden: Mehrwertsteuererhöhung, Klimaschutzdebatte, massiv gestiegene Spritkosten, Verunsicherung durch Umweltzonen oder die Streichung der Pendlerpauschale.

Doch eine weitere, viel banalere Ursache ist bei den deutschen Herstellern offenbar noch nicht angekommen: Unsere Autos sind zu teuer. »Bei den Verkaufspreisen ist eine Schmerzgrenze erreicht«, sagt Professor Willi Diez, Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft in Geislingen. »Die Reallöhne sind seit Jahren nicht gestiegen, die Autopreise dagegen schon.« 30 000 € für einen halbwegs ausgestatteten Audi A4 oder Opel Zafira hat kaum eine deutsche Durchschnittsfamilie auf der hohen Kante. In steigendem Maße können sich nur noch ältere Menschen den Luxus eines Neuwagens leisten. »Gut 50 Prozent der privaten Käufer sind bereits 50 Jahre und älter«, hat Professor Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Center of Automotive Research in Gelsenkirchen, ermittelt.

So dümpeln die Privatkäufe in Deutschland vor sich hin: Schon mehr als 60 Prozent der Neuwagen gingen 2007 an Firmen und Selbstständige, nur knapp 40 Prozent an Otto Normalverbraucher. 1995 war dieses Verhältnis noch genau umgekehrt (siehe Grafik links oben). Auch wenn zu Beginn des laufenden Jahres eine gestiegene Kauflust festzustellen ist, wird sich der Negativ-Trend wohl nicht grundsätzlich ändern. Denn noch eines belegt das finanzielle Problem der Durchschnittsdeutschen: Nur noch 40 Prozent der Privatkäufer wollen laut einer Aral-Studie ihren nächsten Wagen bar bezahlen, der Rest finanziert lieber die volle Summe oder einen Teilbetrag.

Die logische Kehrseite dieser Entwicklung: Gebrauchte Autos spielen eine zunehmend wichtige Rolle. Einerseits fahren die Deutschen ihre Fahrzeuge immer länger (siehe Grafik links unten), andererseits sind junge Gebrauchte als Kaufobjekte immer begehrt. »Hier hat bei den Deutschen Rationalismus Einzug gehalten«, sagt Werner von Scheven, ADAC-Vizepräsident für Technik. »Ein Jahres- oder Halbjahreswagen ist technisch mit einem Neuwagen absolut vergleichbar, nur viel preiswerter.« Per Kurzzulassung landet schon jetzt ein knappes Fünftel der Neufahrzeuge als junge Gebrauchte bei den Kunden.

Die Deutschen (müssen) sparen, doch im Geiste orientieren sie sich beim Auto seit Jahrzehnten an der Mittelklasse. Das könnte sich in absehbarer Zeit ändern. Professor Diez hat bereits »eine Tendenz zum Downtrading«, also zu kleineren Autos und schwächerer Motorisierung, festgestellt. Sein Kollege Dudenhöffer sieht den Grund dafür in einer steigenden Zahl von Single-Haushalten, wachsenden Unterhaltskosten und insge-

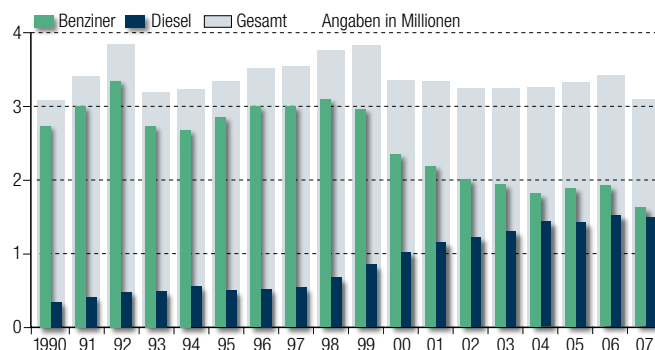


Alles, was der Mensch braucht? Von Jahr zu Jahr, von Modell zu Modell wächst die Zahl der Bedienungselemente und Informations-Displays. Das hat, wie in der Mercedes E-Klasse, selbstverständlich seinen Preis

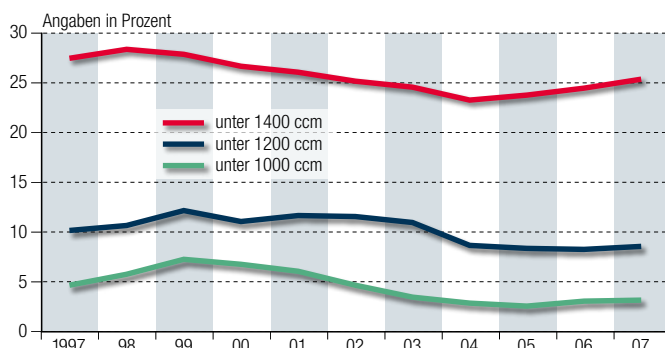
samt sinkenden Fahrleistungen. Auch der Genfer Autosalon stand unlängst ganz im Zeichen eines heraufziehenden Kleinwagen-Booms. Da erfuhr der neue Kompakte von Billig-Hersteller Dacia für unter 8000 € mehr Aufmerksamkeit als die Premium-Karosserie mit Stern zum zehnfachen Preis. Und die indische Krabbelkiste Tata Nano für 1700 € wurde zum Medienstar. Als Vorbild für künftige Pkw auf deutschen Straßen taugt sie freilich nicht, weil »wir auf keinen Fall hinter das heutige technische Sicherheitsniveau der Autos zurückfallen dürfen«, sagt ADAC-Vizepräsident Werner von Scheven. »Und dieses Niveau hat seinen Preis.«

Wie viel Auto also braucht der Mensch? Geht es auch eine oder zwei Klassen tiefer (und damit billiger und umweltschonender)? Bedeutet weniger Platz auch weniger Mobilität? Weniger Komfort? Weniger Nutzwert? Weniger Prestige? Diese Fragen lassen sich nur durch die alltägliche Praxis klären. Und das machen wir – in der neuen Runde des CO₂-Marathons. In einem halben Jahr wissen wir mehr. **CLAUS CHRISTOPH EICHER** ►

Pkw-Neuzulassungen: Der Diesel holt auf



Neuzulassungen kleiner Pkw: Abwärtstrend gestoppt



Von Kauflust keine Spur: Der Neuwagen-Absatz in Deutschland sank im vergangenen Jahr mit 3,15 Millionen auf den Stand von 1990 und verringerte sich gegenüber 2006 um gut neun Prozent. Diesel und Benziner werden inzwischen annähernd gleich stark nachgefragt. Interessant: Klein- und Kleinstwagen, deren Bedeutung jahrelang kontinuierlich schwand, haben sich bei den Verkäufen konsolidiert und tendieren zusehends nach oben

Sechs Mini-Pkw starten zum 2. Umwelt-Marathon



Ja, ich gestehe: Ich fahre einen großen Geländewagen. Und um ganz ehrlich zu sein: Bis vor Kurzem hatte ich deshalb auch kein schlechtes Gewissen. Immerhin müssen zwei Erwachsene, zwei fast jugendliche Kinder und ein großer Hund transportiert werden. Der hohe Verbrauch? Na ja, eine Kröte muss man immer schlucken. Doch dann kam die Woche, in der wir zum Urlaub nach Südtirol aufbrechen wollten. Der schwere Wagen musste unplanmäßig in die Werkstatt, und als Ersatz stand nur ein kleiner Peugeot 207 SW zur Verfügung. Den Urlaub absagen? Oder den Hund in die Tierpension? Nein. Dem Hund polsterten wir für die Fahrt eine Liegefläche zu Füßen der Kinder aus und ein Trenngitter zum Laderaum (20 € im Baumarkt) erweiterte nicht nur das mögliche Gepäckvolumen, sondern sicherte auch den Hund, der am Ziel angekommen das Heckabteil erobern durfte. Das Ergebnis: Fahrt und Urlaub klappten hervorragend – und die Kinder wollten den kleinen Peugeot gar nicht mehr hergeben. Wir Eltern rechneten nach: Der Bordcomputer zeigte nach der Reise einen Durchschnitt von 5,5 l/100 km Diesel an – der Geländewagen hätte das Doppelte geschluckt. Daheim überschlugen wir auch Kfz-Steuer, Versicherung und Anschaffung: Der Kleinwagen kostet nur ein Drittel – und brachte doch genauso eine Familie von A nach B. Ein Einzelfall? Oder geht's nicht auch für viele andere Autofahrer eine Nummer kleiner und damit billiger? Im zweiten Teil unseres CO₂-Marathons tauschen die Mitarbeiter der ADAC-Öffentlichkeitsarbeit immer wieder ihre Fahrzeuge gegen innovative und spritsparende Kleinwagen. Die Motorwelt wird in den nächsten Monaten berichten, wie es ihnen damit geht. Und natürlich ziehen wir wieder die CO₂-Bilanz, denn im Gegensatz zu unserem Geländewagen, der ohnehin zu 90 Prozent allein bewegt wird, fahren die Kleinen nicht dauernd unnötiges Gewicht spazieren.

THOMAS KROHER ►


Fiat 500 1.3 JTD

Daten: 1,3-l-Turbodiesel, 55 kW/75 PS, 0–100 km/h: 12,5 s, 165 km/h, Verbrauch (lt. Hersteller) inner-/außerorts/gesamt (D): 5,3/3,6/4,2 l/100 km, CO₂-Emission: 111 g/km, Länge: 3,55 m, Preis (Lounge): 14 500 €. Kilometerstand: 3661 km.


Mini Cooper D Clubman

Daten: 1,6-l-Turbodiesel, 80 kW/110 PS, 0–100 km/h: 10,4 s, 193 km/h, Verbrauch (lt. Hersteller) inner-/außerorts/gesamt (D): 4,9/3,6/4,1 l/100 km, CO₂-Emission: 109 g/km, Länge: 3,94 m, Grundpreis: 21 600 €. Kilometerstand: 7852 km.


Opel Corsa 1.0 Twinport

Daten: 1-l-Benziner, 44 kW/60 PS, 0–100 km/h: 18,2 s, 150 km/h, Verbrauch (lt. Hersteller) inner-/außerorts/gesamt (S): 7,3/4,6/5,6 l/100 km, CO₂-Emission: 134 g/km, Länge: 3,99 m, Preis (Edition): 14 060 €. Kilometerstand: 7813 km.

Zurück in die Zukunft

KNUFFIG. Der legendäre Fiat 500 ist wieder da: ganz neu – und genauso süß wie früher. Über eine Plattform von nur 3,55 Meter Länge und 1,63 Meter Breite spannten die Retro-Designer eine Karosserie, die seit der Vorstellung des Nuova 500 im Jahr 1957 weltbekannt ist und doch die Handschrift der Neuzeit trägt. Auch die inneren Werte überzeugen: Fünf Sterne im EuroNCAP-Test, sparsame Motoren, die bereits die künftige Euro-5-Norm erfüllen, und der Partikelfilter beim von uns gefahrenen kleinen 1,3-l-Diesel – das ist in dieser Fahrzeugklasse vorbildlich. Ebenfalls prima: Sieben Airbags, Servolenkung, elektrische Fensterheber und Außenspiegel, eine fernbedienbare Zentralverriegelung sowie ein MP3-fähiges CD-Radio sind schon in der Basisversion ab 10 500 € an Bord. Warum aber kostet ausgerechnet das wichtige ESP 350 € Aufpreis? Die teuerste »Lounge«-Ausstattung unseres gelben Fiat bietet zusätzlich größere Felgen, ein festes Glasdach, Klimaanlage und die »Blue & Me«-Freisprechanlage mit einem USB-Anschluss für den MP3-Player. Die Fahrten mit dem knuffigen Retro-Zwerg werden so wohl eher Hightech-Zeitreisen als nostalgieschwangere Romantiktouren. Doch vielleicht hilft ja der iPod – wenn auf Knopfdruck die rote Sonne bei Capri im Meer versinkt ...



Wichtig: Der USB-Anschluss für den iPod. **Nicht wichtig:** Der aufpreispflichtige Parfümzerstäuber

Mini im XL-Format

KANTIG. Schon der Ur-Mini war ein Kind seiner Zeit, denn die Idee zur Entwicklung des sparsamen Kleinstmobils kam durch die Suezkrise von 1956: die erste Energie-



Von wegen Katzenplatz: So formschön sind die ungeliebten Fondsitze nur selten gestaltet

krise mit deutlichen Auswirkungen auf die westliche Welt. Das Thema Benzinsparen ist aktueller denn je – und BMW bezog deshalb auch alle Mini-Modelle in das Efficient-Dynamic-Programm ein. Die »Auto Start-Stop Funktion«, eine Bremsenergie-Rückgewinnung und die Schaltpunktanzeige sollen die Verbrauchs- und Emissionswerte entscheidend verbessern. Ob unser Diesel-Mini durch diese Maßnahmen mit offiziellen 4,1 l/100 km im Mix tatsächlich weniger verbraucht als der deutlich schwächere Fiat 500, wird der Dauertest beweisen. Im direkten Vergleich mit dem bekannten Mini ist der von uns gewählte Clubman, wie die fast 22 000 € teure Kombiversion von BMW genannt wird, 24 Zentimeter länger und erweitert den Radstand und die Beinfreiheit im Fond um acht Zentimeter. Eine gegenläufige dritte Tür rechts erleichtert den Zustieg nach hinten, durch die zwei Hecktüren lassen sich immerhin 260 bis 930 Liter Gepäck laden.

Kleiner Saubermann

FLEXIBEL. Ein ganz normaler Opel Corsa im CO₂-Marathon? Jein. Prinzipiell bietet der 2007 meistverkaufte Kleinwagen in Deutschland keine Neuigkeiten. Doch der von uns gefahrene Corsa mit dem Ein-Liter-Dreizylinder ist etwas Besonderes: Als einziges Kleinwagen-Modell mit Benzinmotor erreicht er im ADAC-EcoTest hervorragende vier Sterne. Er schneidet mit 71 Punkten sogar besser ab als die modellgleiche Dieselvariante (60 Punkte) und ist obendrein 2810 € günstiger. Doch zählt sich ein auf Sparsamkeit getrimmter Benziner im Vergleich zu den effizienten Dieselmotoren auch im Alltagsbetrieb aus? Dass unser Corsa vor allem von den fahrradbegeisterten Redaktionskollegen gern genommen wird, ist dank »Flex-Fix« jetzt schon abzusehen. Das nahezu unsichtbar im hinteren Stoßfänger untergebrachte Heckträger-System (530 € Aufpreis) lässt sich bei Bedarf mit wenigen Handgriffen herausziehen und kann bis zu zwei Fahrräder oder eine passende Zusatzbox (349 €) transportieren. Wir meinen: eine pfliffige Werkslösung, die den Einsatz von Kleinwagen flexibler macht. Mehr Möglichkeiten verspricht auch unsere Modellvariante mit fünf Türen, die 700 € mehr kostet. Ob der Aufpreis lohnt, werden wir im Vergleich mit dem dreitürigen VW Polo herausfinden. ▶



Cleverer Lösung: Auf dem ausziehbaren Heckträger lassen sich bequem zwei Fahrräder transportieren



Peugeot 1007 HDi FAP 110

Daten: 1,6-l-Diesel, 80 kW/109 PS, 0–100 km/h: 10,6 s, 185 km/h, Verbrauch (lt. Hersteller) inner-/außerorts/gesamt (D): 6,0/4,1/4,8 l/100 km, CO₂-Emission: 125 g/km, Länge: 3,73 m, Preis (Sport): 19 450 €. Kilometerstand: 2300 km.

Putzig sind andere

EXTRAVAGANT. Am liebsten würden die Fahrzeughersteller Knut oder Flocke nachbauen – oder zumindest ihre Kleinwagen mit plüschigen Eisbärenkostümen verkleiden. Sie wecken damit das Kindchenschema in den Köpfen der Käufer – und die beschützende Aufnahme in den sicheren Familienhort wäre dem Modell gewiss. Der nur 3,72 Meter lange und 1,62 hohe Peugeot 1007 hat keine Lust, ein putziges Steiff-Tier zu sein. Er will mit seinem extravaganten, kantigen One-Box-Design durch praktische Lösungen, pfiffige Ideen und vor allem mit einem großzügigen Innenraum überzeugen. Seine beiden serienmäßigen elektrischen Schiebetüren geben eine fast meterbreite Öffnung frei, sodass auch groß gewachsene Personen bequem ein- und aussteigen können – ganz gleich, ob sie vorn oder hinten Platz nehmen. Dank vielfältiger Verstell- und Klappmöglichkeiten lassen sich auch sperrige Gegenstände bequem transportieren. Und für Kleinutensilien stehen zahlreiche Ablagen zur Verfügung. Seit Kurzem ist der 1007 mit dem durchzugsstarken 1,6-l-Dieselmotor lieferbar, der auch in unserem Dauertester für Bewegung sorgt. Mehr als 4,8 Liter Diesel will der Peugeot mit seinem serienmäßigen Partikelfilter auf 100 Kilometer nicht verbrauchen – Knut, Flocke und allen Erdbewohnern zuliebe.



Ein Kleinwagen mit großzügigem Raumgefühl. Das Navigationssystem kostet 2150 € extra



Smart fortwo mhd

Daten: 1,0-l-Benziner, 52 kW/71 PS, 0–100 km/h: 13,3 s, 145 km/h, Verbrauch (lt. Hersteller) inner-/außerorts/gesamt (S): 4,9/3,9/4,3 l/100 km, CO₂-Emission: 103 g/km, Länge: 2,69 m, Preis (pulse): 11 800 €. Kilometerstand: 10 859 km.

Der junge Pionier

TRENDIG. Man liebt ihn, oder man hasst ihn. Seit der Einführung des Smart im Jahr 1998 polarisiert der kleine Zweisitzer die Gemüter der Autofahrer wie kein anderes



Nicht im direkten Blickfeld: Der Drehzahlmesser und die Uhr thronen auf dem Armaturenbrett

Fahrzeug: Die einen schimpfen über die harte Federung und die unharmonische Schaltung, die anderen schwärmen vom Design und bisher ungeahnten Parkmöglichkeiten. Fakt ist: Der Smart hat als Lifestyle-Produkt den aktuellen Trend zum Kleinwagen salonfähig gemacht. Der jüngste Spross der Smart-Familie heißt »micro hybrid drive« (mhd). Doch wer dabei an aufwendige Hybridtechnik à la Toyota Prius denkt, täuscht sich: Gemeint ist der Einsatz einer Start-Stopp-Automatik, die den Motor des Benziners abschaltet, sobald der Fahrer bremst und das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 8 km/h unterschreitet. Immerhin will der Smart mhd (200 € Aufpreis) mit dieser Technik gegenüber der ohnehin sparsamen Normal-Version (4,7 l/100 km/h) im Schnitt 0,4 l/100 km weniger verbrauchen – und das wäre ja auch wieder eine Pionierleistung.

Info

INTERNET www.adac.de
E-PAPER Die Testteilnehmer im Video: exklusiv für E-Paper-Abonnenten. Anmeldung www.adac.de/epaper



VW Polo BlueMotion

Daten: 1,4-l-Turbodiesel, 59 kW/80 PS, 0–100 km/h: 12,8 s, 176 km/h, Verbrauch (lt. Hersteller) inner-/außerorts/gesamt (D): 4,9/3,2/3,8 l/100 km, CO₂-Emission: 99 g/km, Länge: 3,92 m, Preis: 16 300 €. Kilometerstand: 5891 km.

Kein Rechenkünstler

KNAUSRIG. Wie groß heutzutage klein ist, beweist der Polo. Der ausgewiesene Kleinwagen im VW-Programm ist 3,92 Meter lang – und übertrifft damit sogar den mittelklasseorientierten Golf der ersten Generation um satte 20 Zentimeter. Doch der verbrauchte damals im Schnitt sechs Liter Diesel auf 100 Kilometer, der aktuelle Polo TDI hingegen begnügt sich mit 4,5 Litern. Für CO₂-Sparfüchse gibt es den Polo mit Partikelfilter jetzt auch in der BlueMotion-Variante, die gegenüber der Normalversion noch mal 0,7 l/100 km einsparen und nicht mehr als 99 g/km CO₂ ausstoßen will. Erreicht werden soll die Verbrauchssenkung durch längere Getriebeübersetzungen, aerodynamischen Feinschliff und innermotorische Modifikationen – allerdings nicht zum Nulltarif: Stolze 850 € verlangt VW für den BlueMotion extra. Und damit kommen wir ins Grubeln. Denn legt man die Herstellerangabe zum Normverbrauch von 3,8 l/100 km zugrunde und rechnet nach, kommt die Ernüchterung: Der finanzielle Mehraufwand würde sich erst nach über 90 000 gefahrenen Kilometern amortisieren. Ob die Verbrauchsangabe des Herstellers tatsächlich realistisch ist, muss ohnehin der Praxisversuch zeigen. Und dafür haben wir in unserem CO₂-Marathon ja jetzt ein halbes Jahr Zeit.

KRO ■



Der BlueMotion unterscheidet sich vom Polo TDI äußerlich nur durch den Schriftzug am Heck