



**DER RANGE ROVER IM LAUF DER ZEIT:** Der Ur-Range erblickte im Jahr 1970 das Licht der Welt. 42 Jahre später folgt mit dem All New Range Rover die vierte Generation des englischen Luxus-SUV.



## ■ IM TEST: RENAULT

### An der Ampel abgehängt

Es gibt eine Tür in die Zukunft, die wir heute bereits öffnen können. Hinter dem Türschild »Verkehr« finden wir seit wenigen Monaten auch erste E-Car-Modelle der großen Autohersteller. Doch bis auf Österreichs Straßen komplett auf Benzin und Diesel verzichtet werden kann, werden noch einige Jahre ins Land ziehen. Weder die Ladeinfrastruktur noch die batteriebedingten Reichweiten echter Elektroautos ermöglichen gedankenloses Cruisen in endlose Weiten. Die Report-Redaktion hat die Ende 2011 vorgestellte Maxi-Version des Renault Kangoo Z.E. getestet und trotzdem für absolut empfehlenswert befunden – für den Gebrauch im Stadtverkehr.

Z. E. steht für »Zero Emission« und gibt einen Vorgeschmack auf die bevorstehende Verkehrswende. Aufladbar ist der Lieferwagen an jeder Steckdose. Und ein kleines, aber wachsendes Netz an Ladestationen ermöglicht an ausgesuchten Punkten auch schnellere Ladezyklen. Mit einem Laderaumvolumen von 4,6 Kubikmetern gehört der Kangoo Maxi zu den größeren Transporteuren in seinem Segment. Und aufs Pedal steigen macht enorm Spaß – schließlich gibt es das maximale Drehmoment des 44 kW (60 PS) starken Motors bereits aus dem Stand weg. An der Ampel hängt der Kangoo damit so manch fossile Dreckschleuder locker ab. Gerade im Stop-and-go-Verkehr bei Liefertätigkeiten bietet dies Fahrvergnügen. Die kolportierte maximale Reichweite von 170 km ist eher ein Laborwert, der im normalen Straßenverkehr eher schwer zu erreichen ist. Dennoch überzeugt der Kangoo Z.E. als Cityfahrzeug. Die Reichweite ist groß genug, um sich auch über die Stadtgrenzen hinaus annähernd frei bewegen zu können. Bei Feierabend wird das Fahrzeug einfach an die Dose geschlossen. Voilà – am nächsten Tag kann der Kangoo wieder bedenkenlos gefahren werden. Unser Fazit: ein tolles Auto fürs Tagesgeschäft.

IM KANGOO MAXI Z.E. steckt ein kraftvoller, fast geräuschloser E-Motor für den emissionsarmen Gewerbeverkehr.



**SOLL EMOTIONEN WECKEN:** Das neue Beetle-Cabriolet wird Ende November in Los Angeles präsentiert.

## ■ VOLKSWAGEN

### Neues Käfer-Cabrio

Der Begriff »Legende« wird im Automobilbereich sehr oft missbräuchlich verwendet. Nicht jedes Modell, das ein paar Jährchen auf dem Buckel hat, ist gleich eine Legende. Ganz und gar unbestritten legendär ist der VW Käfer Cabrio, mehr als 300.000 Exemplare wurden seit 1949 produziert. Das Geheimnis des Erfolges, das zeitlose Design, hat Volkswagen mit der aktuellsten Version des Beetle Cabriolet neu interpretiert und dabei die Silhouette sportlicher und dynamischer ausgerichtet. Wie beim nostalgischen Vorbild sind die Scheinwerfer klassisch rund geblieben.

Die Motorenpalette umfasst drei Benziner und zwei Diesel und reicht von 105 bis 200 PS. Weltpremiere feiert das neue Beetle-Cabrio auf der Los Angeles Motorshow Ende November, die Markteinführung erfolgt im Frühjahr 2013.

■ RANGE ROVER

## An der Spitze der SUV-Welt

Im Jahr 1966, als England zum ersten und bislang einzigen Mal Fußballweltmeister wurde, begann Land Rover mit den Arbeiten am »100-Zoll-Station Wagon«, dem Range-Rover-Prototypen. 1970 schließlich, England musste sich in der Verlängerung des WM-Viertelfinales Deutschland geschlagen geben, erfolgte der Verkaufsstart des ersten, zweitürigen Range-Rover-Modells. In kürzester Zeit rief dieser erste Range Rover eine Vielzahl an Nachahmer auf den Plan und war schnell das unbestrittene Vorbild für luxuriöse Geländewagen. Im Gegensatz zu vielen aktuellen Geländewagen und SUVs überzeugte der Range Rover immer auch schon mit seiner echten Geländegängigkeit. 1972 überwand ein Range Rover im Rahmen einer britischen Armee-Expedition als erstes Auto überhaupt das so genannte »Darien-Hindernis« zwischen Panama und Kolumbien, das letzte noch fehlende Teilstück der »Panamericana«. 1974 durchquerte ein Range Rover in 100 Tagen die Sahara von West nach Ost und 1979 siegte ein Range Rover bei der ersten Rallye Paris-Dakar.

Bis 1996 wurde der Range Rover Classic in seiner ursprünglichen Form gebaut. Es folgte bis 2002 die zweite Generation und bis Anfang 2012 die dritte Generation. Im Herbst dieses Jahres schließlich wurde die komplett neu entwickelte vierte Range-Rover-Generation vorgestellt. Und man tat gut daran, an der unglaublich gelungenen Optik nur sanft Hand anzulegen. Technisch hingegen hat sich einiges getan. Als erster SUV der Welt besitzt der All New Range Rover eine Vollaluminium-Monocoque-Karosserie. Außerdem finden sich im neuen Flaggschiff britischer Automobilkunst jede Menge Technologie- und Komfortfeatures wie sanft schließende Türen mit Zuziehhilfe, die elektrische Betätigung der oberen und unteren Heckklappe, verschiedene Kühlfächer, Sitze mit Multimode-Massagefunktion oder eine elektrisch ausfahrbare Anhängerkupplung. Dass sämtliche derzeit am Markt erhältlichen Assistenz- und Sicherheitssysteme ebenfalls mit an Bord sind, versteht sich beinahe schon von selbst. So viel Luxus hat natürlich auch seinen Preis: Minimum 102.000 Euro muss man hinblättern, um den All New Range Rover ab Jänner 2013 in die heimische Garage mitnehmen zu dürfen.



■ IM TEST: MAZDA CX-5 REVOLUTION

## Hält, was er verspricht

Wer so viele Preise einheimst, hat ganz offensichtlich einiges richtig gemacht. Auf internationaler Ebene gab es für den neuen Mazda CX-5 den europäischen Design Award eines führenden Automobilmagazins, national wurde der Kompakt-SUV eben mit dem großen Automobilpreis des ARBÖ-Magazines *Freie Fahrt* geehrt. Dazu wurde die Skyactive-Technologie, die im CX-5 für eine Reduktion des Spritverbrauchs um 20 Prozent sorgt, mit dem ÖkoGlobe 2012 ausgezeichnet.

So viele Vorschusslorbeeren machen natürlich neugierig: Kann der CX-5 die hohen Erwartungen auch in der Praxis erfüllen? Die knappe Antwort lieferte das 160 PS starke Testfahrzeug mit Allradantrieb und Sechsgang-Automatikgetriebe: Er kann. Seine Stärken spielt der CX-5 speziell bei längeren Ausfahrten aus. Was er an Dynamik vermischen lässt, holt er mit jeder Menge Komfort und viel Platz für Passagiere und Gepäck locker wieder rein. Auch die Sicherheitsmerkmale wissen zu überzeugen:

Mit an Bord sind ein City-Notbremsassistent, eine Abblendlicht-Automatik, eine Spurhaltekontrolle und ein verbesserter Spurwechselassistent samt radarunterstützter Überwachung des toten Winkels. Auch dass der CX-5 abseits asphaltierter Straßen eine gute Figur macht, ist im auf Komfort und Stadtbetrieb getrimmten Kompakt-SUV-Segment keine Selbstverständlichkeit, dafür aber umso erfreulicher. Die Preisgestaltung des CX-5 beginnt bei 24.990 Euro, das getestete Fahrzeug kommt in der Top-Ausstattungsvariante Revolution mit jeder Menge Komfort-Schnickschnack auf 37.220 Euro.

MIT SEINER GELUNGENEN OPTIK und einer reichhaltigen Ausstattung schafft es der CX-5, dass man sich rasch in ihn verliebt. Das ist ein gravierender Nachteil – wenn es sich nur um ein Testfahrzeug handelt.

