

Mitsubishi i-MiEV

Beim Ampelstart hängt der Pionier fast alle ab

Der Name klingt, zugegeben, ein bisschen sperrig. i-MiEV nennt Mitsubishi den knuffigen Kleinwagen, der sich auf den ersten Blick nicht sehr von vielen anderen knuffigen Kleinwagen aus Japan unterscheidet. Dabei ist er mit keinem geringen Anspruch angetreten. Er soll, so wünschen es sich seine Erbauer, das erste „richtige“ Elektroauto auf dem europäischen Markt werden. Kein Hybrid und auch keine dieser auf Leichtbau getrimmten Kisten, die Platz für zwei Fahrgäste und eine Kiste Sprudel bieten, sondern ein ausgewachsenes Stadtfahrzeug für die Familie. Gleichzeitig soll er Urahn einer ganzen Familie von Elektrofahrzeugen werden. Fünf Modelle aller Größenklassen kündigt Mitsubishi-Sprecher Helmut Bauer an, der sich Mühe gibt, über den seltsamen Namen hinweg zu kalauern: „Der erste Mief, der nicht stinkt“, präsentiert er stolz das kleine Fahrzeug, das auf den ersten Blick von vorne aussieht wie ein geschrumpfter ICE-Triebwagen. Und das sich auch so fährt.

Unter dem Kofferraum hat der Kleine seine starke Seite. Mit umgerechnet 64 PS und 180 Newtonmetern Drehmoment sorgt dort ein Elektromotor für Vortrieb. Beeindruckend ist weniger die Spitzengeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern – es ist vor allem die Beschleunigung. Der i-MiEV (Mitsubishi innovative Electric Vehicle), wegen der Batterien immerhin 1,4 Tonnen schwer, zieht ab, als hinge er an einem Gummiband. Leichtfüßig, nachdrücklich und ohne Schaltspausen. Rasant genommene Kurven sind die Sache des Fahrwerks nicht, auch wenn die hinten verbauten 175er-Reifen vor wenigen Jahren noch jeden Golf sicher über die Runden brachten. Von der Ampel jedoch kommt er schneller weg, als der Fahrer manch großer Limousine in den Zweiten schalten kann.

Hat es Mitsubishi geschafft, das erste wirklich alltagstaugliche Elektrofahrzeug zu bauen? Ja und Nein. Der kleine Stromer ist zunächst ein ganz normaler Kleinwagen – gut ausgestattet, mit vier Türen, die sich weit öffnen lassen, mit Befestigungsösen für Kindersitze, mit elektrischen Fensterhebern sowieso und mit beheizbaren Sitzen. Gut, es schaut ein bisschen mehr Blech unter dem



Ein ganz normaler Exot: Auf den ersten Blick sieht der Elektro-Mitsubishi außen wie innen nach gewöhnlichem Kleinwagen aus. Fotos: Werk



Billig-Plastik des Innenraum hervor, als man sich vielleicht wünschen würde, und von einem ergonomischen Cockpit kann man auch nicht sprechen: Die Sitzheizung lässt sich irgendwo im Fußraum aktivieren, die Bedienung der weit unten angebrachten Lüftungsregler verlangt übermäßig große Aufmerksamkeit. Der i-MiEV kann seine Abstammung von einem japanischen Kleinstwagen der Halbliterklasse nicht verleugnen. Aber keine Sorge, auch der durchschnittliche Deutsche hat Platz. Zu lang Gewachsene sehen allerdings vor allem die Oberkante der Frontscheibe, zu breit Gewachsene sollten sich einen schlanken Beifahrer suchen.

Doch ist der Elektro-Pionier nach solch banalen Maßstäben zu beurteilen? Familien werden eher den Taschenrechner zücken und überlegen, wie viel ihnen die emissionsfreie Fortbewegung wert ist. Mitsubishi ruft für das erste Großserienfahrzeug mit reinem Elektroantrieb fast 35 000 Euro auf. Eine Menge Geld, die sich in der fünfjährigen Garantiezeit, die es für die meisten Elektrokomponenten gibt, kaum wieder einfahren lässt, selbst wenn man der Hersteller-Berechnung traut, wonach ein vergleichbarer Benziner für Treibstoff und Wartung die dreifachen Unterhaltskosten erzeugt.

Wer trotz Atomdebatte dennoch mit Strom statt Benzin fahren will, der wird sich dabei ertappen, dass er vor allem die kleine Anzeige rechts oben in der kargen Instrumententafel ins Auge fasst. Sie zeigt die Rest-Reichweite mit den unter dem Fahrzeugboden verbauten Lithium-Ionen-Batterien an. Und sie verrät schnell, dass die vom Hersteller angegebenen 144 Kilometer eher optimistisch sind. Nach acht Stunden an der Steckdose verheißt sie in der Regel knappe hundert Kilometer. Das sollte eigentlich für den Tag reichen, sofern man auf spontane Ausflüge verzichtet. Und auf die Heizung. Und auf die Klimaanlage. Denn die fordern, weil elektrisch betrieben, ihren Tribut. Zehn Kilometer zieht der Bordcomputer gleich

ab, wenn man es gerne etwas wärmer oder kühler im Auto hätte. Es wird schnell eng, weiter als 50 Kilometer wird man sich von der nächsten Steckdose selten entfernen wollen.

Dies umso mehr, als sich das Auto mit der Ladung am heimischen Stromnetz Zeit lässt. Mindestens sechs Stunden dauert es, bis die Akkus voll sind. Eine Prozedur, die der Wagen mit einer behaglichen Geräuschkulisse begleitet: Mal summt die Lüftung leise vor sich hin, dann wieder springt eine Wasserpumpe an. Dies lässt erahnen, welche technischen Kunstgriffe nötig waren, um Akkus und Motor ihre Leistung abzurufen.

Ob der i-MiEV damit schon für den Alltagsbetrieb taugt, das muss jeder für sich selbst entscheiden. Da die meisten Autos hierzu 23 Stunden am Tag stehen, müsste genug Zeit zum Nachladen sein. Denn Stationen für das unter einem zweiten „Tankdeckel“ verbaute Schnellladesystem, das den Akku binnen 30 Minuten zu 80 Prozent füllt, gibt es in der Region bislang jedenfalls nicht. Energieversorger, die ja bereits fleißig Elektrotankstellen bauen, mögen sich in punkto Spannung und Steckertechnik (noch) nicht dem japanischen Standard anpassen. Frank Löhnig

Sommerpause für Winterreifen

Von O bis O, also von Oktober bis Ostern sollen Autos auf Winterreifen rollen, da ist dieser Tage also der Wechsel fällig. Wer die Schlechtwetter-Schlappen bis zum nächsten Herbst in seiner Werkstatt aufbewahren lässt, darf darauf vertrauen, dass die Profis alles richtig machen. Wer sich selbst darum kümmert, sollte folgende Ratschläge der ADAC-Experten beherzigen.

- Vor dem Abmontieren sollten die Reifen mit Wachskreide gekennzeichnet werden. („VR“ für vorn rechts, „HL“ für hinten links). Dieses Vorgehen erleichtert die Montage im kommenden Spätjahr. Die Seitenbezeichnung ist wichtig, wegen der Laufrichtung der Reifen. Um der unterschiedlich intensiven Abnutzung vorzubeugen, empfiehlt der Club, je nach Fahrweise und Reifen, etwa alle 10 000 Kilometer achsweise zu tauschen.

- Reifen und Felgen auf Beschädigungen prüfen. Zeigen sich an der Reifenflanke Beulen oder tiefe Risse, deutet dies auf Beschädigungen der Karkasse hin. Der betreffende Reifen sollte dann sofort ausgetauscht werden.

- Den Reifendruck vor dem Einlagern um 0,5 bar erhöhen. Da die Reifen den Sommer über ein wenig Luft verlieren, haben sie im Herbst ausreichend Druck, um bis zur Tankstelle zu kommen.

- Der Gesetzgeber fordert wenigstens 1,6 Millimeter Restprofil. Der ADAC empfiehlt jedoch, Winterreifen bereits bei einer Profiltiefe von vier Millimetern auszutauschen. Mit einiger Vorsicht kann man sie gegebenenfalls im Sommer zu Ende fahren. Das gilt auch für Reifen, die älter sind als sieben Jahre.

- Reifen auf Felgen werden übereinander liegend gestapelt oder einzeln an speziellen Wandhaken aufgehängt. Reifen ohne Felgen müssen senkrecht auf trockenem, sauberen Boden stehen. Außerdem sollten sie alle paar Wochen um ein Viertel des Umfangs gedreht werden. Sonne und ständige Feuchtigkeit dürfen nicht auf die Reifen einwirken. em

Rauchverbot im eigenen Auto

Rauchern drohen in Griechenland jetzt drastische Strafen. Wer im eigenen Auto qualmt, obwohl Kinder unter zwölf Jahren an Bord sind, wird mit 1 500 Euro Bußgeld belegt. Wer in Gegenwart von Kindern in Bahn, Bus oder Taxi eine Zigarette anzündet, muss sogar 3 000 Euro zahlen. In beiden Fällen wird außerdem ein vierwöchiges Fahrverbot verhängt. em

Saab 9/5

Fliegender Holländer aus Schweden

Der Hoffnungsträger ist ein Gigant: Mehr als fünf Meter misst der neue Saab 9/5 in der Länge. Das und die gefällig-individuelle Karosseriestaltung mit breiter Schulter und fließenden Linien unterscheiden den im schwedischen Trollhättan gefertigten Alternativ-Skandinavien von seinem Bruder aus Rüsselheim – mit dem Opel Insignia, so scheint es auf den ersten Blick, hat der Neue nicht viel zu tun. Doch ganz so ist es nicht: Entwickelt wurde der 9/5 zu Zeiten, da GM noch das Zepter bei den Schweden schwang, und das merkt man der Oberklasse-Limousine beim näheren Hinsehen sehr wohl an.

Der Motor, in diesem Fall ein zwei Liter großer Turbo mit Direkteinspritzung, hat in Hessen das Licht der Welt erblickt, und auch Lenkstockhebel und Plastikschalter kennt man aus dem braven Insignia. Kein Beinbruch: Die Opel-Maschine nämlich ist leise und mit pausäckigem Schub gesegnet, die zum Teil suboptimale Bedienbarkeit zumindest kein Ergebnis des hessischen Erbes.

Was den aktuellen 9/5 attraktiv macht, ist seine gestalterische Eigenständigkeit und die markentypische Schräglage. Auch wenn mittlerweile die Manager des niederländischen Sportwagenbauers Spyker bei Saab das Sagen haben, ist der alte Schwede (das Vorgängermodell war satte 13 Jahre im Programm) noch lange kein fliegender Holländer geworden. Auch im Jahr 2011 befindet sich der Startknopf wie ehemals das Zündschloss auf dem Mittelteil zwischen den Vordersitzen. Weiterhin gibt es noch immer einen Schalter mit der Aufschrift „Night Panel“, der sämtliche Lichtquellen bis auf den Tacho heftig dimmt. Und wie einst sind auch heute ausschließlich Turbomotoren mit vergleichsweise schlankem Hubraum im Programm.

Von innen fühlt sich der Schwede ausgesprochen oberklassig an. Die ledernen Sitze sind sorgsam geformt, die Komfort-Ausstattung fällt üppig aus, und vor allem die Rücksitzpassagiere erfreuen sich des wahren Luxus: Sie genießen Platzverhältnisse wie in der First Class nobler arabischer Airlines. Dem Fahrer indessen macht der Wagen vor allem bei innerstädtischem Einsatz deutlich, dass er für diesen Zweck nicht gedacht war. Die fehlende Über-

sichtlichkeit der Karosserie zwingt beim Einparken mitunter zur Mutprobe, und dank des üppigen Wendekreises geraten Rangiermanöver immer wieder zum Prüfstein menschlichen Selbstbewusstseins.

Der 9/5 ist ein Auto für die gleichnamige Bahn. Das lang unteretzte Sechsganggetriebe liefert dort auch bei strammem Tempo noch angenehm moderate Drehzahlen, der üppige Radstand lässt den Viertürer sanftgleich schweben. Einen wichtigen Beitrag zur Entspannung leistet dabei das stets tadellos funktionierende Head-Up-Display, das Tempo und Navipfeile in nicht zu großem Format auf die Windschutzscheibe projiziert. Im Stau freilich hat aller Spaß ein Ende: Zu-

mindest die handgeschaltete Version neigt im Stop-and-Go-Betrieb zu dermaßen unwirschem Ruckeln, dass die Sehnsucht nach einem Automatikgetriebe wächst.

Und noch ein paar Punkte sind bei aller Sympathie zur schwedischen Nischenmarke zu beklagen: Auf kurvenreichen Landstraßen wirkt die Lenkung unangenehm unpersönlich, selbst für Geld und gute Worte gibt es bei Saab derzeit nur wenige der von deutschen Herstellern bekannten modernen Assistenzsysteme, und auch das manuelle Getriebe gibt sich mitunter störrisch. Aber Saab hat so zumindest noch Spielraum zum Nachbessern. Vielleicht schon mit dem 9/5 Sport-Combi, der in Kürze anrollt. WV



Gesicht in der Menge: Der Saab 9/5 wirkt individueller denn je und ist ein angenehmer Begleiter für lange Strecken. Foto: Werk

Daten-Fächer

Maße und Gewichte: L/B/H 5 008/1 868/1 467 mm, Wendekreis 11,9 m, Leergewicht 1 725 kg, max. Zuladung 535 kg, Kofferraum 515 l, Tank 70 l, Anhängelast (gebremst) 750 (1 800) kg.
Motor: Vierzylinder-Turbo-Reihenmotor, 162 kw/220 PS, 1 998 ccm Hubraum, max. Drehmoment 350 Nm bei 2 500 U/min, Abgas Euro 5, 189 g CO₂/km.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit

240 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h in 7,9 Sekunden, Testverbrauch 9,4 l/100 km.
Versicherungen: HPF 18, VK 24, TK 22
Preis: 46 700 Euro

+ Üppiges Platzangebot • spritziger Antrieb • sehr gute Bremsen • ordentliche Verarbeitungsqualität

- Mäßige Übersicht • wenig praxistaugliche Einparkhilfe • gefühllose Lenkung, hoher Preis



Flotte Flunder: Der Audi TT hat sich optisch nur wenig verändert. Die Antriebstechnik dafür umso mehr. Foto: Werk

Audi TT 2,0 TFSI quattro

Zwei auf einen Streich

Was ist an dem Neuen eigentlich neu? Wer angesichts des aktuellen Audi TT so fragt, stellt gepflegtes Auto-Halbwissen zur Schau. Die Fangemeinde des seiner hohen Gürtellinie wegen gern als rasender Panzerspähwagen geschmähten Sportlers aus Ingolstadt verweist auf gewachsene Luftelassen, stärker konturierte Kühlergrill-Rippen und auf weiße LED-Tagfahrleuchten. Freilich kommt es hier wie auch im richtigen Leben auf die inneren Werte an. Und da lassen sich die Ingenieure der noblen Volkswagen-Tochter nicht lumpen. Der zwei Liter große direkt einspritzende und per Turbolader beatmete Vierzylinder ist mit 211 PS zwar nur ein knappes Dutzend Pferde kraftvoller als sein Vorfahre. Im direkten Vergleich jedoch vermag der Vorfahre mitreichten vorzufahren sondern allenfalls hinterher. Zwischen beiden liegt nämlich eine kleine Welt des Motorenbaus. Wäre das nicht so, dann würde der neue Antrieb wohl auch nicht gleich zwei Motorisierungen auf einen Streich ersetzen: Den bisherigen Zweiliter mit 200 PS und den 250 PS starken 3,2-Liter-V6.

Man könnte sich jetzt über technische Raffinesse der Maschine auslassen, über das so genannte Valvelift-System, das den Hub der Auslassventile je nach Last und Drehzahl in zwei Stufen variiert oder über die Form der Schaufelräder im Turbolader. Man kann sich aber auch einfach in den tief unten über der Fahrbahn installierten

Sitz fädeln, sich anschnallen und sodann den Start-Button drücken. Ein sonor-heiseres Brummen entfäht jetzt den beiden bauchigen Auspuffrohren. Das braucht Gewöhnung, klingt es doch ein wenig nach einem korrosionsbedingten Leck in der Abgasanlage. Doch das gehört so, und es passt zum sportlichen Anspruch: Zur nicht ganz leichtgängigen Lenkung, zur mäßigen Überschaubarkeit des knapp geschnittenen Bleckleids und zur angriffslustigen Frontal-Optik.

Der neue Motor gibt sich leistungsbereit. Hoch elastisch hat er leichtes Spiel mit dem Zweisitzer. Leichtfüßig dreht er bis hinein in rote Drehzahlregionen, gern ist er für jeden Zwischenstopp zu haben. Dank zweier Ausgleichswellen erledigt er seine Arbeit auch noch außerordentlich diskret. Kaum zu glauben, dass hier ein Vierzylinder in Diensten steht. So viel Talent zum Spätmacher müsste eigentlich einen Treibstoff-Zuschlag kosten. Tut es aber nicht. Gemessen am Leistungsvermögen der famosen Maschine unter der Haube darf sich der Wagen mit dem Prädikat sparsam schmücken.

Und auch das Fahrverhalten vermag zu überzeugen. Dank Allrad geht der TT um die Ecken wie eine moderne Achterbahn. Nichts wankt hier oder nickt, allein rechtwinklig zur Fahrbahn verlaufende Fugen mag der Wagen nicht. Der Spaß mit den vier angetriebenen Rädern allerdings hat seinen Preis. Was daran liegt, dass der flinke Kleine solcherna-

ßen ausgestattet, ausschließlich mit dem zwar angenehmen aber auch kostspieligen Doppelkupplungsgetriebe DSG zu haben ist. Im Vergleich zum frontgetriebenen Handschalter ist der Quattro damit satte viereinhalbtausend Euro teurer. WV

Daten-Fächer

Maße und Gewichte: L/B/H 4 198/1 952/1 353 mm, Wendekreis 10,9 m, Leergewicht 1 435 kg, max. Zuladung 325 kg, Kofferraum 292 l, Tank 60 l.
Motor: Vierzylinder-Turbo, 155 kw/211 PS, 1 984 ccm Hubraum, max. Drehmoment 350 Nm bei 1 600 U/min, Abgas Euro 5, 169 g CO₂/km.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 243 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h in 5,6 Sekunden, Testverbrauch 8,1 l/100 km.
Versicherungen: HPF 14, VK 21, TK 26
Preis: 38 500 Euro

+ Sehr agiles Fahrwerk, kräftiger Antrieb, ordentliche Verarbeitung

- Mäßige Übersicht, ungebührlich harte Federung, kleiner Kofferraum