

RENAULT

## Arkana hat Hybridantrieb

Bei Renault ist der Arkana ab sofort auch als E-Tech Hybrid 145 lieferbar. Der Antrieb besteht aus einem 1,6-Liter-Benziner mit 94 PS, zwei Elektromotoren mit 20 PS und 49 PS sowie einer Lithium-Ionen-Batterie mit 1,2 kWh Kapazität und 230 Volt Spannung. Die Systemleistung beträgt 143 PS. Damit wird ein Normverbrauch von 4,2 Litern pro 100 Kilometer erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit des Arkana E-Tech Hybrid 145 liegt bei 174 km/h. ampnet

UMFRAGE

## Duft im Auto ist wichtig

Nach einer Studie von heyCar Deutschland ist für knapp jeden Zweiten (47 Prozent) ein angenehmer Duft im Innenraum eines Autos kaufentscheidend. Für 18 Prozent der Befragten ist der Geruch sogar eher entscheidend als das Image der Marke, 17 Prozent finden ihn wichtiger als das Alter des Fahrzeugs. Gleichzeitig würde fast jeder Zweite (47 Prozent) sein eigenes Auto nur am Geruch des Innenraums erkennen. mid

PEUGEOT

## Der 308 als Kombi

Der neue Peugeot 308 SW wird Anfang 2022 auf den deutschen Markt kommen. Die Preise stehen noch nicht fest. Der SW ist mit 4,64 Metern 21 Zentimeter länger als der „normale“ 308. Der Kofferraum ist bei den Verbrennern zwischen 608 und 1.634 Liter groß. Die Hybrid-Versionen des Modells sind mit 548 bis 1.574 Liter etwas kleiner. Für den 308 SW werden verschiedene Verbrennungsmotoren, aber auch zwei Plug-in-Hybrid-angebote mit 180 PS und PureTech-Motor und 150 PS. Die Benzinern haben 110 und 130 PS, der Diesel 130 PS. mid



Peugeot 308 SW



Der Toyota Mirai ist eine elegante Limousine, die sich exotischer Designspielereien enthält.

FOTOS: WE

# Der Schwung der Stille

**FAHRBERICHT** Der Toyota Mirai ist eines der wenigen Fahrzeuge, das mit reinem Wasserstoff betrieben wird. Der macht den Wagen sauber, leise und reichweitenstark.

VON RALF WOLTERS

Manchmal kann man es sich bei der Suche nach einem passenden Namen für ein Auto auch einfach machen. Toyota war da ja schon immer kreativ, pendelte zwischen knackigen Kürzeln und schneidigen Kunstnamen. Anders beim Wasserstoff-Fahrzeug der Japaner. Das heißt passend Mirai, was im Deutschen Zukunft bedeutet.

Und die soll ja, verfolgt man die derzeitige Ökologiedebatte bei Fahrzeugantrieben, so weit wie möglich CO<sub>2</sub>-neutral sein. Die Nutzung reinen Wasserstoffs kann das schaffen, sofern er mittels erneuerbarer Energien erzeugt wird. Dem Mirai ist es am Ende aber letztlich egal, welche Art von Wasserstoff da mit 700 bar Druck in die Tanks gedrückt wird. Er macht in einer Brennstoffzelle daraus Strom und Wasser und eine ordentliche Portion Fahrspaß.

Der beginnt schon beim Blick auf das Auto, das nicht mehr geprägt ist von Experimental-Exotik asiatischer Designerträume. Auf den Rädern steht eine elegante, schnittige Limousine mit fast fünf Metern Länge. Unter der langen Motorhaube steckt die Brennstoffzelle, der Motor klemmt nahe der angetriebenen Heckachse hinter den Rücksitzen. Eine Pufferbatterie speichert zudem überschüssig erzeugten oder rekurperierten Strom, der beim Bremsen und Rollen anfällt.



Der Innenraum verströmt edles Ambiente und überzeugt mit Raum und Komfort.

Beim Druck auf den Startknopf tut der Mirai das, was auch andere Elektro-Autos tun: akustisch erstmal gar nichts. Die Aggregate werden wach und warten auf das Einlegen der Fahrstufe in das stufenlose Automatikgetriebe und den Tritt auf das Gaspedal. Der 1,9-Tonner schiebt willig los, lässt aber erkennen, dass seine 174-PS-Motorleistung eher Gleiter-Qualitäten denn sportliche Sprints versprechen. Immerhin ist der Wagen in gut neun Sekunden auf

# 174

**PS LEISTUNG** werden vom Brennstoffzellen-Aggregat mobilisiert. Die 5,6 Kilogramm Wasserstoff im Tank reichen für 650 Kilometer.

Tempo 100 und lässt sich auch mit 175 km/h Spitzengeschwindigkeit nicht lumpen. Der Spurt geschieht in einem ruckfreien, stillen Schwung und weiß sofort zu begeistern.

Akustisch ist von dieser Anstrengung nicht mehr wahrzunehmen als das leise Zischen des Kompressors, der die Brennstoffzellen mit Luft versorgt. Geht man in Gleitfahrt über, wechselt das Geräusch in ein Summen über, das schon bei Gesprächen unter den Passagieren nicht mehr zu vernehmen ist. Technisch verfolgen lässt sich die Arbeitsweise im Display des Wagens. Dort werden der aktuelle Energieverbrauch, die Reichweite der 5,6 Kilogramm Wasserstoff (bis zu 650 Kilometern) und andere Fahrdaten aufgespielt. Äußerlich nimmt man von der Arbeitsweise des Mirai nur wahr, dass es beständig aus dem Auspuff dampft oder tröpfelt. Wer unbedingt

einen Showeffekt fabrizieren will, drückt die H<sub>2</sub>O-Taste neben den Lenker und entlässt damit einen Strahl reinsten destillierten Wassers, das bei der Stromgewinnung anfällt. Übrigens wird die angesaugte Prozess-Luft gereinigt und kommt sauberer aus dem Auto heraus, als sie vorher war. Toyota nennt das „negative Emission“. Stick- und Schwefeloxide werden ausgefiltert. Auf 10.000 Kilometer Fahrleistung werden so 4,7 Millionen Liter Luft gereinigt - so viel, wie ein Erwachsener im Jahr einatmet. Getankt werden kann an einer der 92 deutschlandweit verfügbaren H<sub>2</sub>-Zapfsäulen - und das binnen fünf Minuten.

Die Insassen übrigens genießen edles Ambiente und angesichts der Fahrzeugmaße auch fürstlichen Sitzkomfort. Bein-, Kopf- und Armfreiheit lassen keine Wünsche offen. Wohl aber der Kofferraum, der wegen der Anordnung des Motors mit 321 Litern Fassungsvermögen den Mirai nicht unbedingt zum Familienurlaubsauto macht. Hier zeigt sich auch ein bauliches Limit für Wasserstoffautos. Tanks, E-Komponenten, Brennstoffzellen und Antrieb brauchen Platz, so dass man sich derzeit diese ökologisch sinnvolle Technik kaum in Kleinwagen wie etwa in einem Toyota Yaris vorstellen mag.

Preislich beginnt der Spaß am Mirai bei 63.900 Euro für die sehr umfangreich ausgestattete Basisstufe. Für das „Executive“-Modell werden dann weitere 3.000 Euro fällig. Die Variante „Advanced“ kostet 73.900 Euro.

KYMCO

## Roller X-Town mit neuem Design

Motor erfüllt die Euro 5-Norm.

Kymco erweitert die X-Town-Reihe um die beiden Modelle X-Town CT 300i ABS und X-Town CT 125i CBS, beide haben ein neues Design. Verbaut ist ein neuer Einzylinder-Viertaktmotor, der die neue Euro 5 -Norm erfüllt. Der Motor des CT 300i ABS leistet 22,9 PS bei 7.500 U/min. Wave-Bremsscheiben sorgen mit ABS für effiziente Bremskontrolle mit Zweikolben-Bremsszangen. Der CT 125i CBS hat 12,9 PS bei 9.000 U/min und ist mit einem CBS-Bremssystem ausgestattet.

Im Frontbereich sind zwei Handschuhfächer untergebracht, eins mit USB-Anschluss für elektronische Geräte. Das Staufach unter dem breiten Sitz ist sehr großzügig gestaltet und fasst zwei Helme oder den kleinen Einkauf. Das elektronische Multifunktionsdisplay bietet zahlreiche Angaben von der Außentemperatur, dem Verbrauch bis hin zur Batteriespannung.

Das sehr hohe Windschild der X-Town CT Modelle schützt Fahrer und Sozius vor Witterungsein-



Kymco X-Town CT

FOTO:WE

flüssen und erhöht den Fahrkomfort gerade bei höheren Geschwindigkeiten deutlich und verringert die Verwirbelungen am Helm. In Kombination mit der ergonomischen Sitzbank lassen sich längere Strecken bequemer zurücklegen.

Eingesetzt werden LED-Lichter sowohl als Standlicht wie auch als Tagfahrlicht. Auffallend ist der komplett freie Durchstieg mit ebennem Trittbrett anstatt der bisherigen Tunnelkonstruktion. Die Neuerung erfreut sich aufgrund ihrer bequemen, praktischen Gestaltung wieder größerer Beliebtheit unter Rollerfahrern.

Die neuen Kymco X-Town CT Modelle mit Alufelgen im Sport Bike Design wird es in den Trendfarben iron grey glänzend oder deep blue metallic geben. Der CT 125i CBS kostet 4.099 Euro, der CT 300i ABS 4.399 Euro huk

# Mercedes schrumpft die S-Klasse

**VERKAUFSSTART** Die neue C-Klasse mit Technik und Design der S-Klasse

Bevor der Urvater der Mercedes C-Klasse als 190 oder „Baby Benz“ im Jahr 1982 seine Laufbahn begann, gab es klare Vorstandsvorgaben an die Entwickler: Orientiert euch an der S-Klasse. Auch die aktuelle C-Klasse, die jetzt zu den Händlern rollt, übernimmt wieder viele Elemente aus der großen Li-

mousine. Der dominierende zum Fahrer oder zur Fahrerin ausgerichtete Bildschirm, die Gestaltung der Flächen, die gewählten Materialien - alles wurde scheinbar aus der Luxus-Limousine übernommen und auf C-Klasse-Format gebracht. Auch beim Bedienkonzept stand das größere Modell Pate. Im Vergleich zum Vorgänger ist die neue C-Klasse optisch deutlich sportlicher ausgelegt. Kürzere Überhänge vorne und hinten lassen die Limousine und auch das T-Modell dynamischer wirken. In der Länge misst die C-Klasse nun 4,75 Meter, ist

aber auch nach dem Zuwachs handlich und leicht zu dirigieren.

Dank der Feinarbeit der Aerodynamiker (cw-Wert 0,24 für die Limousine) werden die Insassen von akustischen Belästigungen weitgehend verschont. Die Kraftübertragung übernimmt bei allen Varianten eine 9G-Tronic-Automatik. Das 48-Volt-Bordnetz unterstützt die Leistungsentfaltung und sorgt mit den Funktionen Segeln, Boost oder Rekuperation für niedrige Verbrauchswerte. Die Kombination aus Vierlenkerachse vorne und Raumlenerachse hinten verbessern sowohl die

Komfort- als auch die dynamischen Fahreigenschaften. Und natürlich gibt es das Infotainment-systems MBUX, mit dem sich so gut wie alle Funktionen per Sprachassistent von Navigation bis Senderwahl abrufen lassen.

Neben den konventionell angetriebenen Modellen, gibt es auch wieder einen Plug-in-Hybrid, seine Reichweite hat sich gegenüber dem Vorgänger auf rund 100 Kilometer verdoppelt.

Zum Verkaufsstart kommen die C-Klasse und das T-Modell mit drei Benzinern und zwei Dieselantrieben auf den Markt. Die Basis



Mercedes C-Klasse vom Jahrgang 2021

FOTO:WE

bildet der C 180 mit 170 PS, der C 300 mit 258 PS steht am anderen Ende der Skala. C 200 und C 300 sind auch mit Allradantrieb lieferbar. Die Dieselfraktion bilden der

Mercedes C 220 d mit 200 PS und der C 300 d mit 265 PS. Die Preisliste beginnt bei 41.138 Euro für den C 180 und endet bei 51.789 Euro für den C 300 d. ampnet