

Kia Sportage auch als PHEV

Kia bietet das kompakte SUV-Modell Sportage künftig auch mit Plug-in-Hybridantrieb an. Wie im großen Bruder Sorento kommt eine Kombination aus 1,6-Liter-Benziner und Elektromotor zum Einsatz, die eine Systemleistung von 195 kW/265 PS bereitstellen dürfte. Außerdem wird es wohl weiter Diesel und Benzinzer sowie einen Hybrid geben. Seine Premiere feiert der Allrader auf der IAA in München, wo auch eine neue Karosserievariante für den europäischen Markt präsentiert wird.

– sp-x

Focus ST noch sportlicher



Ford bietet den Focus nun mit Gewindefahrwerk an. – Foto: Ford

Ford legt eine nachgeschärfte Version des Focus ST auf. In der „Edition“-Variante kommt der Kompakt-Sportler unter anderem mit einstellbarem Gewinde-Fahrwerk, elektronischem Sperrdifferenzial und gewichtsoptimierten 19-Zoll-Rädern daher. Den Antrieb übernimmt ein 2,3-Liter-Benziner mit 203 kW/280 PS, der an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt ist. Die Preise starten bei 41 900 Euro.

– sp-x

AUTO & MOTOR

Schnell, sportlich, bequem

Der neue Kymco-Roller X-Town CT 300i ABS verwöhnt die Passagiere mit viel Komfort

Von Oliver Konze

Wir haben uns schon lange davon verabschiedet, dass Roller ausschauen wie eine Vespa 90 SS, eine PX 200 E oder eine 300 GTS. Roller sind heutzutage allwettertauglich, schnell, variabel, bieten Windschutz und haben neben einem Bombenfahrwerk meist auch Platz unter der komfortablen Sitzbank – und einen USB-Anschluss. Da scheidet eine Vespa meist aus.

Solch moderne Roller heißen aber auch Scooter. Wie etwa der Kymco CT 300i ABS. Der Name sagt alles: fast 300 Kubikzentimeter Hubraum, ABS für alle Notlagen und ein 16,8 kW/22,9 PS starker Einspritzmotor für flotte Fahrt. Der 300er X-Town fällt mit einer Länge von 2,20 Metern auf, ist mit 198 Kilogramm aber nicht so schwer wie der vergleichbar lange Kymco AK 550i (230 Kilo). Eine Vespa GTS 300 ie Super Sport (17,5 kW/23,8 PS, 120 km/h, 6599 Euro Basispreis) ist 158 Kilo leicht, eine BMW S 1000 RR kommt aber auch nur auf 205 Kilo.

Der taiwanesisische Kymco ist knapp 1000 Euro billiger als die attraktive Italienerin. Aber er kann alles mindestens genauso gut, meistens sogar besser. Die Straßenlage ist atemberaubend gut. Wer Scooter kann, kann auch Serpentina. Der Schräglagenfreiheit sei dank. Der 300i lässt den Fahrer nicht im Stich.

Vortrieb und Drehmoment sind top, auf den 13-Zöllern rollt der Kymco spurstabil dahin. Der tiefe Schwerpunkt garantiert das Beinsofort-hoch-Anfahren an der Ampel. Kein Wackeln, kein Ausgleichen mit dem Oberkörper. Sehr



Zwei Kraftwerke: im Hintergrund ein stationäres und mit dem Kymco CT 300i ABS ein mobiles. – Foto: ok

vertrauenerweckend. Der Langstreckenkomfort ist super (hintere Federbeine mit verstellbarer Federvorspannung, vorne hydraulische Telegabel). Der Einzylinder erlaubt fast Tempo 120. Solch flotte Fahrt meistert der Kymco locker. Bei Regen legt der Kymco seine Karten auf den Tisch: Abgesehen von Tröpfchen am Helm und im

Schulterbereich bleibt der Fahrer trocken – wenn er die Beine nach innen schiebt. Das Windschild könnte bei Regen ein wenig höher sein, aber auch bei trockenen Überlandfahrten, wenn der Jethelm die Mücken nicht abwehren kann.

Platz unter der Sitzbank ist ausreichend. Für einen Vollvisier- und

einen Jethelm reicht es. Oder für den schnellen Einkauf für den Grillabend. Am Haken vor den Beinen lässt sich zudem etwas Kleines und nicht so Schweres festmachen. Der Fahrer thront auf der Sitzbank, die Sitzhöhe von 81,5 Zentimetern dürfte etwas niedriger sein. Die Sozia (oder der Sozia) hat einen prächtigen Sitzplatz, die zwei

Bügel an der Sitzbank bietet während der Fahrt guten Halt. Bequem: der komplett freie Durchstieg mit ebenem Trittbrett.

Die Ausstattung ist super: zum Beispiel Voll-LED-Scheinwerfer, dazu LED-Rücklicht und LED-Blinker. Oder Multifunktionsdisplay – zwischen zwei schönen Rundinstrumenten. Zur Serie zählen auch zwei Handschuhfächer und attraktive Leichtmetallfelgen. Die Bremse (ABS, Wave-Bremsscheiben, Zweikolben-Bremszangen) ankert vorbildlich.

Mit einem solchen Scooter über den Brenner an den Gardasee? Das versuchen wir mal in der Nach- Coronazeit.

KYMCO CT 300i

- **Motor:** Einzylinder-Viertaktmotor, 276 ccm, 16,8 kW/22,9 PS, 24 Nm
- **Kraftübertragung:** stufenlose Variomatik
- **max. Geschwindigkeit:** 117 km/h
- **Maße/Gewicht:** Länge/Breite/Höhe: 2,20/0,81/1,32 m, Leergewicht: 198 kg, Zuladung: max. 150 kg, Sitzhöhe: 81,5 cm
- **Verbrauch:** 2,7 l Super/100 km, Tank: 10,5 l, CO₂-Ausstoß: 62 g/km
- **Basispreis:** 4399 Euro – red

Hyundais Premium-Marke gibt Gas

Genesis stockt die Modellpalette für Europa auf – G70 und GV70 machen BMW 3er und Mercedes C-Klasse Konkurrenz



Auch der GV70 kommt im Herbst nach Deutschland.

Zu Preisen ab 39 100 Euro ist ab September die Mittelklasselimousine Genesis G70 bestellbar. Der zeitgleich eingeführte SUV-Ableger GV70 kostet ab 45 920 Euro. Später komplettiert ein Shooting-Brake-Kombi die Modellfamilie, die sich im Programm der Hyundai-Tochter unterhalb der Baureihe G80/GV80 einsortiert.

Für den Antrieb im GV70 stehen ein 2,2-Liter-Diesel mit 149 kW/202 PS und ein nicht näher spezifizierter 2,5-Liter-Benziner zur Wahl, jeweils kombiniert mit Achtgangautomatik und Allradantrieb. Für die Limousine G70 gibt es neben dem Diesel einen

2,0-Liter-Benziner mit 188 kW/250 PS, der wahlweise mit Hinterrad- oder Allradantrieb ausgeliefert wird. Den in Übersee angebotenen Sechszylinder gibt es für den deutschen Markt nicht.

In Asien und den USA ist der G70 bereits seit 2017 auf dem Markt, das Facelift-Modell schafft es nun auch nach Europa. Inklusiv der größeren Markenbrüder G80 und GV80 besteht das Programm zum Europastart der Marke nun aus vier Modellen.

Bereits angekündigt sind außerdem drei Elektromodelle, darunter das jüngst präsentierte SUV GV60.

– sp-x



Den Genesis G70 gibt es ab 39 100 Euro.

– Fotos: Genesis

City-Blitz für zwei

Opel bringt den Rocks-e in wenigen Monaten auf den Markt

Opel will mit einem elektrischen Mikro-Mobil den Innenstadtkverkehr der Zukunft prägen. Der auf der IAA erstmals präsentierte Rocks-e transportiert zwei Insassen und leichtes Gepäck lokal emissionsfrei, kommt bis zu 75 Kilometer ohne Ladestopp aus und dürfte preislich klar unterhalb von 10 000 Euro starten.

Der 2,41 Meter lange Rocks-e basiert auf dem 2019 präsentier-

ten Citroën Ami und setzt auch äußerlich auf die gleiche kompakte Kastenform wie der Franzose. Die beiden Insassen steigen durch gegenläufig öffnende seitliche Türen ein, Gepäck wird im Beifahrerfußraum verstaut. Der Sitz für den zweiten Insassen ist leicht nach hinten versetzt, was der Beinfreiheit zugutekommen soll.

Für den Antrieb sorgt ein 6 kW/8,2 PS starker E-Motor, den

ein 5,5 kWh großer Lithium-Ionen-Akku mit Strom versorgt. Komplet geladen wird dieser innerhalb von rund 3,5 Stunden an der Haushalts-Steckdose. Mittels eines Typ-2-Adapters ist auch das Laden an einer öffentlichen Säule möglich. So soll sich der Rocks-e vor allem für den Kurzstreckenverkehr in der Innenstadt eignen. Die Höchstgeschwindigkeit ist angesichts des Haupt-Einsatzgebiets auf 45 km/h begrenzt, was nicht nur den Energieverbrauch begrenzt, sondern das Mikro-Fahrzeug auch für Jugendliche nutzbar macht. Nötig ist ein Rollerführerschein (Klasse AM), den es ab 15 Jahren gibt.

Bestellbar ist der Rocks-e ab dem Herbst. Wann er ausgeliefert wird, hat Opel noch nicht mitgeteilt. Er könnte jedoch schneller auf den Markt kommen als sein Citroën-Vorbild: dessen Deutschlandstart ist von 2021 bereits auf das kommende Jahr verschoben worden. Einen Preis nennen die Rüsselsheimer nicht, den Citroën Ami gibt es in Frankreich ab rund 6000 Euro.

– sp-x



Geladen wird an Ladesäule oder Schuko-Steckdose.

– Foto: Opel

Leider ohne Europa-Ambitionen

Der Nissan Z zählt zu den ikonischsten Sportwagen Asiens

Nissan hat den traditionsreichen Sportwagen Z neu aufgelegt. Zum Bedauern vieler Sportwagen-Fans kommt das 294 kW/400 PS starke Coupé im leichten Retro-Stil anders als seine Vorgänger nicht mehr nach Deutschland.

Die siebte Z-Generation folgt auf den bis 2020 gebauten 370Z, der wiederum eine lange Ahnenreihe hat, die bis Ende der 1960er-

Jahre reicht, als der Sportwagen unter der Konzernmarke Datsun debütierte. Die neueste Auflage hat einen Turbomotor, gegenüber dem Vorgänger schrumpft der Hubraum des V6-Benziners daher von 3,7 auf 3,0 Liter. Die Leistung steigt hingegen um bis zu 41 kW/56 PS an – je nachdem, welche Ausbaustufe des Vorgängers man zugrunde legt.

Als Getriebe stehen eine manuelle Sechsgangbox und eine Neungangautomatik zur Wahl. Angetrieben werden wie gehabt die Hinterräder. Optisch orientiert sich der neue Z mit seiner langen Motorhaube und dem kurzen Heck an der Tradition der Baureihe, zitiert mit den rundlichen Scheinwerfern und der flacheren Silhouette außerdem direkt frühe Modelle. Innen gibt es ein Infotainment mit großem Display und Sitze nach dem Vorbild des großen Sportwagens GT-R.

Die Markteinführung in den USA dürfte in einigen Monaten erfolgen, außerdem ist eine japanische Variante unter der traditionellen Bezeichnung Fairlady geplant. In Europa wird es den Sportwagen nicht offiziell geben, Nissan will sich hier auf Crossover und E-Modelle konzentrieren.

Die Vorgängermodelle des Nissan Z waren in Europa nicht zuletzt durch ihre angesichts von Fahr- und Motorleistung relativ günstigen Preise beliebt. Außer als Coupé gab es den Zweisitzer auch als Roadster.

– sp-x



Nach Europa kommt der neue Z nicht.

– Foto: Nissan USA