

Auto Bild

EUROPAS NR. 1

VW GOLF GTE
im Test

(AB)GEFAHREN!
Hyundai Ioniq 6 N



RENTNERAUTOS IM CHECK

Wenig Kilometer,
gepflegt, Top-Zustand

STROM ODER BENZIN

RENAULT CLIO UND R5 in
der Kaufberatung



PLUG-IN

**FORD
RANGER
PHEV** in
Island



DIESEL

**CUPRA
FORMENTOR**
gegen **MINI
COUNTRYMAN**



NEU
Mitsubishi Grandis

Auslandspreise: A 3,90 €; B 4,20 €; CH 5,60 CHF
CZ 150,00 CZK; E 4,80 €; E (I. B.) 4,80 €
E (I. C.) 4,90 €; F 4,80 €; GR 4,90 €; I 4,80 €
L 4,20 €; NL 4,20 €; P 4,80 €; SLO 4,80 €

ECHTER BABY-BENZ
Gebrauchte Mercedes
A-Klasse Limousine



FASZINATION

100 Jahre
Rolls-Royce Phantom



Schnell sein lohnt sich!

12 Monate AUTO BILD lesen und **extra hohe Prämie** sichern.

90 €

Geldprämie ab dem
16.07.25

120 €

Geldprämie bis zum
15.07.25



Ihre Vorteile:

- Europas Auto-Magazin Nr.1 erleben
- Extra hohe Prämie für Sie als Dankeschön
- Zusätzlich erhalten Sie Zugang zum AUTO BILD CLUB für Vorteile & Gewinnspiele
- Kostenlose Lieferung direkt an die Haustür



Jetzt bestellen:

 **autobild.de/countdown**  **0800 / 12 45 60 7**

➤ Bestell-Nr.: **Jahresabo + 120 € | 10175485** ➤ **Jahresabo + 90 € | 10175484**

**Auto
Bild**

Chefredakteur
ROBIN HORNIG



autobild.de

youtube.com/user/autobild

facebook.de/autobild

KONTAKT feedback@autobild.de

UNS TRIFFT DER SCHLAG

DAS HÄTTE AUCH GANZ ANDERS ausgehen können.

In unserer Kaufberatung „Stromer oder Verbrenner“ (S. 38) liegen Renault 5 und Clio am Ende bei den Kosten gleichauf. Einen echten Anreiz für den voll-elektrischen R5 gäbe es allerdings, wenn der Strom endlich günstiger würde. Doch daraus wird nichts: Nachdem Deutschland ohnehin schon europaweit die höchsten Strompreise hat, streicht die Bundesregierung nun auch noch die geplante Senkung der Stromsteuer – entgegen der Zusage im Koalitionsvertrag.

Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) spricht vom nächsten Tiefschlag für die Elektromobilität. Präsidentin Imelda Labbé nennt es einen „Schlingerkurs“ – erst das abrupte Ende der Umweltpremie, jetzt der Rückzug bei der Stromsteuer. Eine aktuelle DAT-Umfrage zeigt: Für 57 Prozent der Autofahrer wären einheitlich günstige Strompreise wichtiger als Kaufpreis-Förderungen.

Und genau das merken Sie, liebe Leserinnen und Leser, jeden Tag: Nicht der Kaufpreis eines Autos allein entscheidet, sondern

die laufenden Kosten. Stromkosten pro Kilometer, Ladeverluste, Tarifwirrwarr – all das spielt mit rein. Mit teurem Strom wird selbst ein günstiger Einstieg schnell zur Kostenfalle.

Strom bleibt teuer. Und solange das so ist, bleibt das Elektroauto für viele ein Rechenexempel – statt eine klare Entscheidung. So kommt die Mobilitätswende nicht in Schwung. Schade!

HERZLICHST, IHR

Robin Hornig



WIR SIND ZERTIFIZIERT KLIMANEUTRAL!

Nicht nur Ihr Auto hat TÜV, wir auch! Die entstandenen Emissionen jeder gedruckten Ausgabe von AUTO BILD sind durch Investitionen in Klimaschutzprojekte kompensiert. Mehr Infos unter www.autobild.de/klimaschutz.

WAS UNS BEWEGT

Unser Kia EV4 war ein richtiger Hingucker. Überall drehte man sich nach dem Stromer um. So ein bisschen Tarnfolie sorgt halt immer für Aufmerksamkeit. Unter der Verpackung fehlt nicht mehr viel zur Serie – und der erste Eindruck überzeugt: kräftiger Antritt, leises Dahingleiten, komfortabler Innenraum, solide Verarbeitung. So weit, so gut? Für mich bleibt die Einordnung des Kia EV4 schwierig. Warum steht die „4“ für die Kompaktklasse und die „3“ für das

SUV? Okay, der EV4 ist 13 Zentimeter länger als der EV3 – aber in Summe sollte das SUV mehr Platz bieten. Tatsächlich ist es aber umgekehrt: Der EV3 bringt 460 Liter Gepäck im Kofferraum unter, der EV4 hingegen nur 435. Und ohne beide direkt in einem Vergleich gegenübergestellt zu haben, spricht vieles dafür, dass der höher bauende EV3 nicht nur bei der Kopffreiheit mehr bietet. Kurzum: Mehr Nutzwert dürfte aus meiner Sicht beim kleiner positionierten EV3 liegen. Das verwirrt doch die Kunden beim Kauf.



Gutes Format, irritierende Bezeichnung. Der Kia EV4 müsste eigentlich der EV3 sein

Typenbezeichnungen müssen eindeutig sein und einem klaren System folgen. Was passiert, wenn sie zu Irritationen führen, haben zuletzt Mercedes und Audi bei ihren Kunden erlebt.

Kia EV4

204 PS

590 km Reichweite (WLTP)

31 Min. Ladezeit (10-80 %)

ab ca. **38 000 Euro**
(geschätzt)



NEUHEITEN

Mitsubishi bringt den Grandis zurück – als SUV mit Renault-Technik. Vorstellung.. **6**

REPORTAGEN

Volvo feiert 25 Jahre Crashtests. Daten statt Blech entscheiden **10**

Plug-in auf Island. Der neue Ford Ranger kämpft sich durchs Vulkangestein **20**

TEST & TECHNIK

MGS5 mit 231 PS im Fahrbericht: Viel Reichweite, leise Töne, gute Bedienung . **12**

Hyundai macht Spaß: Der Ioniq 6 N Prototyp driftet elektrisch **16**

Zwei Diesel im Vergleichstest: Mini Countryman gegen Cupra Formentor **30**

Stromer oder Verbrenner? Renault 5 E-Tech trifft auf Clio E-Tech **38**

Mehr Akku, mehr Power: VW Golf GTE mit 272 PS im Test **42**

Mercedes A-Klasse Limousine im Gebraucht-Test: Ein echter Baby-Benz .. **66**

MARKT & MEINUNG

Schwacke-Ranking: So schlagen sich Renault-Modelle beim Restwert **28**

SERVICE

Gebrauchtwagen-Check: Rentnerautos von Mercedes, Opel, Suzuki, Toyota **52**

Tablethalter im Test: Welche Modelle sind wirklich stabil und sicher? **58**

RUBRIKEN

Motorsport: Vorschau Formel E Berlin ... **48**

AUTO BILD CLUB und Gewinnspiel **64**

Post **72**

Impressum **73**

Extratour: 100 Jahre Rolls-Royce Phantom **74**

Rückspiegel **80**

Kreuzworträtsel **81**

Vorschau **82**



6

Wieder da! Der Mitsubishi Grandis kommt als SUV zurück



30

▲ Cupra Formentor gegen Mini Countryman im Diesel-Duell



74

▲ Rolls-Royce Phantom: 100 Jahre purer Luxus



58

▲ Was taugen Tablet-Halter für unterwegs? Neun Modelle im Test



„Der Cupra wirkt im Vergleich golfig, wirft kaum Fragen auf. Deutlich: der bessere Komfort, auch dank Adaptiv-dämpfen.“

Berend Sanders, Redakteur

20

**Fährt mit dem Strom:
Der Ford Ranger Plug-
in bei einer Fluss-
durchfahrt auf Island**

AUTOS IN DIESEM HEFT

Cupra Formentor 2.0 TDI	30
Ford Ranger Plug-in	20
Hyundai Ioniq 6 N Prototyp.....	16
Mercedes A-Klasse (V177)	66
Mercedes SLK (R172)	52
MGS5 Long Range	12
Mini Countryman D	30
Mitsubishi Grandis ..	6
Opel Meriva	52
Renault 5 E-Tech..	38
Renault Clio E-Tech	38
Rolls-Royce Phantom	74
Suzuki Vitara	52
Toyota Yaris.....	52
Volvo EX90.....	10
VW Golf GTE.....	42

FOTOS: OLAF TTRICH, ROMAN RÄTZKE, SVEN KRIEGER, HERSTELLER, AUTO BILD SYNDICATION, BMW CLASSIC GURUN MUSCHALLA

VOM VAN ZUM



Mitsubishi Grandis

140 PS

250 Nm max. Drehmoment

6-Gang-Schaltgetriebe

ca. 26 000 Euro

Vor rund 14 Jahren hat **Mitsubishi** den **Grandis** eingestellt, jetzt kehrt der Name zurück. Der einstige Van wird zum SUV und bekommt Technik aus Frankreich. Erster Check

E RINNERN SIE SICH NOCH an den Mitsubishi Grandis? Der Familienvan wurde zwischen 2003 und 2011 gebaut. Nach 14 Jahren kehrt der Name wieder zurück – nicht an einem Van, sondern an einem SUV.

Angesiedelt im stark umkämpften C-Segment, bedient sich der Grandis technisch beim Renault Symbioz. Nichts Neues für Mitsub-

bishi, seit der Allianz zwischen Renault und Nissan haben die Japaner immer wieder auf die Technik der Franzosen zurückgegriffen. Die Abmessungen sind nahezu identisch, auch optisch ähneln sich Grandis und Symbioz in weiten Teilen.

Die Frontpartie bekommt das für Mitsubishi typische „Dynamic Shield“-Design in Schürzen und

SUV



▲ Das Front-Design mit dem sogenannten Dynamic Shield ist der größte optische Unterschied zum Renault Symbioz, die vertikale Tagfahrleuchte mit den vielen horizontalen Balken findet ihren Einsatz auch beim ASX und Colt

◀ Die Fensterlinie steigt nach hinten hin kontinuierlich an und macht hinter der C-Säule einen Knick nach oben. Ein Schriftzug auf der Tür deutet auf den elektrifizierten Antrieb des neuen Grandis hin

Grill, außerdem gibt's neu gestaltete Tagfahrleuchten. Auch die Heckpartie wurde geändert, die Rückleuchten laufen zur Fahrzeugmitte hin weniger spitz zu. Darüber hinaus wurde die Signatur angepasst: Wie der Symbioz hat auch der Grandis im Kofferraum eine recht hohe Ladekante und einen ebenen Ladeboden. Beim Renault war der Boden ur-

sprünglich deutlich tiefer, später kam ein zweiter Boden hinzu.

Der doppelte Boden im Grandis könnte auch der Grund dafür sein, dass dem Japaner trotz identischer Abmessungen ein kleineres Kofferraumvolumen bescheinigt wird. Statt 492 Liter im Symbioz soll das Mitsubishi-Ladeabteil nur 434 Liter schlucken – eine Differenz, die sich nur dadurch erklären lässt,

dass Renault den doppelten Boden mit in die Rechnung einfließen lässt und Mitsubishi nicht.

Denn an den Platzverhältnissen wurde nichts geändert. Reihe eins und zwei im Grandis sind gut, aber nicht üppig dimensioniert. Wer kleine Kinder hat und mehr Platz im Kofferraum braucht, der kann die Rückbank um bis zu 16 Zentimeter nach vorne verschieben. >>

DIESE REISE

wurde unterstützt von Mitsubishi.

Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter go2.as/unabhaengigkeit.