



**Studie**  
Mit dem C-Aircross Concept, der erstmals auf dem Genfer Autosalon Mitte März gezeigt werden soll, blickt Citroën auf die Formensprache seiner kommenden SUVs.

## I ♥ PICK-UPS

Der Winter hat seine Spuren hinterlassen. Mancherorts gleichen die Straßen eher Buckelpisten, so groß sind die Schlaglöcher. Während die zentimetertiefen Kuhlen in einem „normalen“ Auto für unfreiwilliges Kopfnicken bei den Insassen sorgen, fragt man sich in einem Pick-up: „War da gerade was?“ Die massive Federung des VW Amarok gleicht solche Unebenheiten problemlos aus. Generell hat man in einem Pick-up ein unvergleichliches Sicherheitsgefühl. Wer bereits in einem SUV der Meinung ist, er schwebt ein wenig über den anderen Verkehrsteilnehmern, der fühlt sich in einem der riesigen Pritschenwagen nahezu unverwundbar.

Dazu trägt auch die extrem hohe Sitzposition bei. Im Amarok fehlt nicht viel für einen kurzen Plausch auf Augenhöhe mit dem Lkw-Fahrer, der neben einem an der Ampel steht. Man muss sich schon zusammenreißen, ihm nicht wissend zuzuwinkeln und ein „Ich weiß, wie du dich da oben fühlst, Großer“ hinterherzuschreiben. Die derzeit beliebten Stadt-SUVs wirken dagegen geradezu niedlich. Wenn man nebeneinander steht und nicht mal den Kopf des anderen Fahrers sehen kann, weiß man: ganz schön groß so ein Pick-up. Auch die Übersicht ist besonders. Durch die riesigen Seitenfenster und die enorme Windschutzscheibe des Amarok hat man immer das Gefühl, alles im Blick zu haben.

Und sogar der Freundeskreis profitiert von so einem monströsen Gefährt. Umzug beim Kollegen – anwesend: ein Polo, ein Astra und ein Daihatsu Cuore, in den nicht mal der Fernseher passt. Der Amarok schnappt sich dagegen auf einer Tour das Sofa, den Kühlschrank, eine Lampe und noch einen Haufen Kleinteile, die auf der Rückbank Platz finden. Mit so einem Auto verdient man sich die obligatorische Pizza für die Umzugshelfer eigentlich ganz allein. Auch beim Ausflug in den Baumarkt oder ins Möbelhaus gibt es keine Probleme – eine Ladung von bis zu einer Tonne ist möglich.

Selbst wenn der Wagen voll beladen ist: Probleme mit der Fortbewegung bekommt man garantiert nicht. Dafür sorgt ein neuer 3,0 Liter großer V6-Dieselmotor mit 165 kW/224 PS, der bereits bei 1500 Umdrehungen pro Minute den maximalen Drehmoment von 550 Nm abruft. Mit einer Anhängelast von bis zu 3,5 Tonnen kann man ein Boot ziehen, von einem Pferdeanhänger ganz zu schweigen. Und auch auf den matschigen Wegen Richtung Reiterhof bekommt man keine Schwierigkeiten, dafür sorgen die mächtigen Räder mit 20 Zoll Reifen und der Allradantrieb samt elektronischer Differentialsperre, die das einseitige Durchdrehen der Räder verhindert. Und trotzdem lässt sich der Amarok nicht schwerfällig wie ein Traktor lenken, sondern kommt leichtgängig daher wie ein Kleinwagen. Zumindest was das angeht, hat man nichts dagegen.



FOTO: VW/GRAFIK: ZWEIMETERDESIGN.DE

Pick-ups – entweder man liebt sie oder man hasst sie. Autor Markus Wasch hat den Pritschenwagen in Situationen getestet, in denen man nie wieder ein anderes Auto fahren oder am liebsten schreiend aus selbigem flüchten möchte. Und welches Fahrzeug würde sich für einen solchen Test besser eignen als die Neuaufgabe des meistverkauften Pick-ups in Deutschland: des VW Amarok.

## I ♥ PICK-UPS

Einmal drin, gibt es kein Zurück mehr. Deshalb sollte der nächste Schritt gut überlegt sein. Fährt man wirklich die Rampe zum Parkhaus herunter? Gerade die älteren sind ja nicht gerade für ihre üppigen Stellplätze bekannt. Zudem erinnern die schwarzen Spuren an den Seitenwänden der Abfahrt daran, dass man auch mit weit kleineren Autos zumindest die Stoßfänger in Mitleidenschaft ziehen kann. Auf dem Weg nach unten durch die Schranke zieht man unwillkürlich den Kopf ein, obwohl man weiß, dass es von der Höhe her eigentlich passen muss. Im Parkhaus bleibt einem dann nichts anderes übrig, als anderthalb Stellplätze zu belegen. Zur Hauptzeit sollte man sich diesen Nervenkitzel deshalb besser sparen.

2,23 Meter breit – 20 Zentimeter mehr als der neue Golf – und 5,25 Meter lang: Das sind die nackten Zahlen, die einen in der Stadt zur Verzweiflung treiben können. Denn nicht nur im Parkhaus bekommt man Probleme, auch auf Straßen eine Parklücke zu finden, in die der Amarok hineinpasst, kann sich als äußerst langwierig erweisen. Selbst die heimische Garage, in die der Kombi immer gut gepasst hat, wirkt plötzlich doch verdammt eng. Um noch aus dem Wagen aussteigen zu können, muss man schon ordentlich den Bauch einziehen.

Auch enge Gassen oder kleine Straßen können sich durchaus als Herausforderung erweisen, vor allem, wenn man ein bisschen rangieren muss. Die Rückfahrkamera hilft natürlich, macht den Amarok aber auch nicht kleiner. Die extreme Länge verhindert zudem, dass man zügig durch den Verkehr schlüpft, schnell mal die Spur wechselt oder sich noch irgendwo dazwischen mogelt. Da wirken die Kleinwagen um einen herum wie kleine Hunde, die einem ständig durch die Beine huschen.

Doch nicht nur in der Stadt, auch auf der Autobahn wird einem mitunter ganz schön mulmig zumute, wenn es zum Beispiel durch eine Baustelle geht. Die mitunter sehr, sehr, sehr engen Fahrstreifen sorgen dafür, dass man sich entweder hinter den Lkw einordnen muss, da ein Überholmanöver nahezu unmöglich ist. Oder man selbst es den anderen Verkehrsteilnehmern ziemlich erschwert vorbeizuziehen, da man fast beide Fahrstreifen in Beschlag nimmt.

Auf der Ladefläche lassen sich natürlich wunderbar die Einkäufe verstauen. Man muss aber bedenken, dass sich die darüberliegende Klappe nicht abschließen lässt. Deshalb sollte man sich überlegen, was man in Abwesenheit auf der Ladefläche liegen lässt. Denn so groß sie auch ist – ein Ersatz für einen Kofferraum ist sie nicht. Und wer einen Pick-up wie den Amarok mit einem SUV vergleicht, wird auch beim Interieur Kompromisse hinnehmen müssen. Ganz so raffiniert und stylisch geht es hier nicht zu, denn ein Pick-up ist immer noch ein Nutzfahrzeug.

## Toyota Prius startet als Hybrid bei 37.550 Euro



Der Prius soll bis zu 50 Kilometer elektrisch fahren. FOTO: TOYOTA

(tmn) Toyota bringt den Prius im Frühjahr auch wieder als Plug-in-Hybrid-Modell zu den Händlern. Der Teilzeitstromer mit Steckdosenanschluss kann künftig bis zu 50 Kilometer rein elektrisch fahren und kostet mindestens 37.550 Euro, teilt Toyota mit. Der 8,8 kWh große Lithium-Ionen-Akku unter dem Kofferraumboden soll sich nach Angaben von Toyota in bestenfalls zwei Stunden an der Steckdose nachladen lassen. Der 68 kW/92 PS starke E-Motor beschleunigt den Fünftürer auf bis zu 135 km/h. Arbeitet er mit dem 1,8 Liter großen Benzinmotor zusammen, sorgt eine Systemleistung von 90 kW/122 PS für einen Spurt von Null auf Tempo 100 binnen 11,1 Sekunden und für eine Spitze von 162 km/h. Den Normverbrauch beim Start mit vollem Akku gibt der japanische Autohersteller mit 1,0 Liter und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit 22 g/km an.

### ONLINE-SERVICE

**Fahrbericht** Maybach G 650 Landaulet – König von Afrika  
**Motorräder 2017** Die Auswahl ist so groß wie nie  
**Fahrbericht** Skoda Octavia Facelift – einfach mehr Auto

[www.rp-online.de](http://www.rp-online.de)  
[www.ngz-online.de](http://www.ngz-online.de)

### Auto&Mobil

Verlag, Rheinische Post Verlagsgesellschaft mbH, Zulpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, Geschäftsführer: Dr. Karl Hans Arnold, Patrick Ludwig, Hans Peter Bork, Johannes Werle, Tom Bender (verantwortl. Anzeigen), Stephan Marzen, Druck: Rheinisch-Bergische Druckerei GmbH, Zulpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, Anzeigenverkauflieferant: Yvonne Schimmer, RP Media Service, Tel. 0211 505-24310, E-Mail: yvonne.schimmer@rheinsche-post.de, Redaktion: Rheinland Presse Service GmbH, Zulpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, José Macias (verantwortl.), Dirk Weber, Markus Wasch, Tel. 0211 528018-13, auto@rheinland-presse.de

## Fahrer muss immer eingreifen können

(tmn) In vielen modernen Autos arbeiten Assistenzsysteme wie Abstandsregeltempomaten, Spurhaltesysteme oder automatische Einparkhilfe. „Wenn die Systeme aus welchen Gründen auch immer nicht funktionieren, trägt der Fahrer die Verantwortung“, sagt Wolfgang Partz vom TÜV Rheinland – und damit die rechtlichen Konsequenzen bei einem Unfall oder einem Parkschaden. Der Fahrer müsse immer in der Lage bleiben einzugreifen. Blindlings vertrauen sollte man den Systemen nicht – sie können etwa durch starken Regen gestört werden.

## Skoda Citigo startet mit frischer Front

(tmn) Skoda frischt den Citigo auf. Die tschechische VW-Tochter hat den Kleinwagen mit einer neu gestalteten Frontpartie und einem aufgewerteten Cockpit angekündigt. Die Markteinführung soll im Frühjahr erfolgen. An der Technik des weiterhin als Drei- oder Fünftürers lieferbaren Stadtfahrers ändert sich allerdings nichts. Es bleibt dem Hersteller zufolge bei zwei Dreizylinder-Benzinern mit einem Liter Hubraum und 44 kW/60 PS oder 55 kW/75 PS. Außerdem gibt es auch weiterhin eine Erdgas-Umrüstung.

### FAHRBERICHT

## Im „Wohnzimmer“ unterwegs

VON CHRISTINE ZACHARIAS

**Das fällt auf** Dieses Auto ist Solidität pur. Volkswagen hat den Sharan einem Mini-Facelift unterzogen, bei dem es unter anderem neue LED-Rückleuchten und 16-Zoll-Felgen gab. Die Überarbeitung kam aber vor allem der Innenausstattung zugute. Die präsentiert sich nun noch hochwertiger. Zudem gibt es mehr Sicherheitssysteme als zuvor. Jedes noch so kleine Bedienelement wirkt gediegen und hochwertig. Da rappelt oder wackelt rein gar nichts – auch nicht auf unebenem Gelände. Schon das Platznehmen bereitet so Vergnügen. Zumal der versierte VW- und erst recht Sharan-Fahrer sich sogleich zurecht findet, denn optisch setzt der Konzern weiter auf die bekannten Standards.

**So fährt er sich** Der Sharan, inzwischen ein Klassiker unter den großen Vans, gilt gemeinhin nicht als Spurtwunder. Das getestete Modell, bei dem der Allradantrieb nun serienmäßig mit an Bord ist, belehrt aber eines Besseren: Die Variante Highline in der Ausführung mit 135 kW/184 PS geht mäch-



Für den neue Sharan gibt es auch eine Anhängervorrichtung mit elektrischer Entriegelung. FOTO: HERSTELLER

tig ab. Der Motor erweist sich als ziemlich durchzugsstark und spritzig, und der Wagen zeigt eine für seine Kompaktheit überraschend gute Kurvendynamik. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt und die Lenkung direkt, die Sieben-Gang-Automatik bewegt sich stets im richtigen Drehzahlmoment. Die DSG-Bedienpaddel am Lenkrad sind allerdings etwas eng angebracht. Der Durchschnittsverbrauch des getesteten Wagens lag bei 7,8 Liter Diesel.

**Das kostet er** Die nun erstmals erhältliche Kombination von 2,0-Liter-TDI-Motor plus Allradantrieb und serienmäßige Sieben-Gang-DSG beginnt bei 44.000 Euro. Das getestete Modell mit Sonderausstattungen wie adaptiver Fahrwerksregelung, Anhängervorrichtung mit elektrischer Entriegelung sowie Fahrassistenzpaket „Plus“ beläuft sich auf 58.671 Euro Endpreis.

**Für den ist er gemacht** Wer ein flottes Großraumfahrzeug

### ZAHLEN UND FAKTEN

**VW Sharan**  
Hubraum 2191 cm<sup>3</sup>  
Leistung 110 kW/150 PS  
0-100 km/h 8,1 Sekunden  
max. Geschwindigkeit 210 km/h  
Länge 4,47 Meter  
Breite 1,79 Meter  
Höhe 1,47 Meter  
Radstand 2,7 Meter  
Kofferraum 364 - 1263 Liter  
Testverbrauch 6,8 Liter Diesel  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß 107 g/km  
Testwagen-Preis 58.671 Euro

### Subjektive Bewertung

Charme ● ● ● ● ● ○  
Spaßfaktor ● ● ● ● ● ●  
Wohlgefühl ● ● ● ● ● ●

wünscht und auf den SUV-Hype verzichten kann, für den ist der Sharan genau der Richtige. Familien werden die elektrischen Schiebetüren und die Heckklappenautomatik des getesteten Wagens zu schätzen wissen. Den Sharan zu fahren vermittelt das Gefühl, im eigenen Wohnzimmer unterwegs zu sein. Allerdings hat die gute Stube auch ihren Preis.

Dieser Wagen wurde der Redaktion zu Testzwecken von Volkswagen zur Verfügung gestellt.

## Alkohol und Masken am Steuer sind tabu

Autofahrer sollten an Karneval einiges beachten.

(tmn) Zu Karneval verkleiden sich viele Feiernde und besuchen feucht-fröhliche Partys. Für Autofahrer kann beides zu Problemen führen – was sollte sie besonders beachten? „Für Fahranfänger in der zweijährigen Probezeit und Fahrer unter 21 gilt die Null-Promille-Grenze“, erklärt der Rechtsanwalt Jens Dötsch. Bei einem Verstoß drohen nicht nur ein Bußgeld von 250 Euro und ein Punkt in Flensburg. „In der Regel folgt auch noch die Forderung, ein Verkehrsseminar zu besuchen.“

Bereits bei Werten ab 0,3 Promille Alkohol im Blut wird von relativer Fahruntüchtigkeit ausgegangen. Allerdings gilt das nur, wenn der betroffene Fahrer durch unsichere Fahrweise und Ausfallerscheinungen wie Schlangenlinien aufgefallen ist. „Oder durch einen Unfall, der auf der Alkoholisierung beruht“, sagt Dötsch. Das sei bereits eine Straftat, die für Ersttäter in der Regel eine Geldstrafe bedeutet. Punkte in Flensburg, ein Fahrverbot von

bis zu drei Monaten, aber auch der Verlust des Führerscheins sind generell möglich.

Ab 0,5 Promille oder mehr werden mindestens 500 Euro und ein Fahrverbot von einem Monat fällig. „Jetzt allerdings reicht allein der Promillewert aus. Auffälligkeiten müssen nicht dazukommen“, sagt Dötsch. Wer wiederholt mit 0,5 Promille und mehr auffällt, muss bis zu 1500 Euro zahlen und mit bis zu drei Monaten Fahrverbot rechnen. Ab 1,1 Promille spricht man von absoluter Fahruntüchtigkeit.

Masken und Kostüme sind hinter dem Steuer zwar nicht grundsätzlich verboten. Sie dürfen aber Sicht, Gehör und Bewegungsfreiheit des Fahrers nicht stören. Manche Gerichte sind der Auffassung, dass dies sonst ein Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung ist, und es droht ein Bußgeld bis zu 25 Euro. „Sie werden auch dann zum Problem, wenn beispielsweise aufgrund der Maske oder der Kostümierung ein Unfall passiert“, sagt Dötsch.

### „Für Fahranfänger in der Probezeit gilt die Null-Promille-Grenze“

Jens Dötsch  
Rechtsanwalt