

www.autojagd.com



E-BOOK
RATGEBER

AUTOMARKEN & MODELLE

1	Automarken & Modelle	4
1.1	Überblick über die Geschichte des Autos.....	4
2	Welches Auto passt zu mir?	5
2.1	Kleinwagen.....	5
2.2	Limousine.....	5
2.3	Kombi.....	6
2.4	Sportwagen.....	6
2.5	Roadster.....	6
2.6	Coupé.....	7
2.7	Cabriolet	8
2.8	SUV / Geländewagen	8
2.9	Oldtimer.....	9
3	Benzin oder Diesel?	9
3.1	Vor- und Nachteile.....	10
4	Die bekanntesten Automarken	10
4.1	Audi.....	10
4.2	BMW	11
4.3	Maybach	11
4.4	Mercedes-Benz	12
4.4.1	Qualität	12
4.4.2	Optik	12
4.4.3	Kompaktwagen	13
4.5	Opel.....	13
4.6	Porsche	13
4.7	Volkswagen.....	14
4.8	Ferrari	15
4.9	Lamborghini.....	15
4.10	Bugatti.....	16
4.11	Aston Martin.....	16
4.12	Rolls-Royce.....	16
4.13	Ford.....	17
4.14	Toyota	17
4.15	Peugeot.....	18
4.16	Citroën	18
4.17	Mini.....	18
4.18	Hyundai.....	19

5	Die schnellsten Autos der Welt	19
5.1	DEVEL Sixteen	19
5.2	Bugatti Veyron Super Sport	20
5.3	SSC Ultimate Aero TT	20
5.4	Ferrari 575M Maranello	21
5.5	Ferrari Enzo	21
5.6	Porsche GT	21
5.7	Lamborghini Diablo SV	22
6	Die teuersten Autos der Welt	22
6.1	Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé	22
6.2	Leblanc Mirabeau	23
6.3	Ferrari LaFerrari Alias F70	23
6.3.1	Hybridantrieb	24
6.3.2	Besonderheiten	24
6.4	Maybach Landulet	24
6.5	Lamborghini Veneno	25
6.6	Ferrari 250 GTO	25
7	Fazit: Autos sind so individuell wie ihre Fahrer	25

1 Automarken & Modelle

Der Wunsch des Menschen nach spontaner Mobilität die das zeitaufwendige Einspannen der Pferde erspart, mag einer der ausschlaggebenden Gründe für die Erfindung des Automobils gewesen sein. Heute ist das Auto jedoch weit mehr, als nur ein Fortbewegungsmittel. Teure Edelkarossen dienen als Statussymbol, Kombis und Transporter sorgen in der Logistik für schnelleren Warenversand und starke Geländewagen ziehen schwere Boote und Campingwagen ins Freizeitvergnügen. Bei einigen Fahrzeugen werden Türen, Motorhaube und andere Karosserieteile auch als Werbeträger verwendet, während sich Hobbyschrauber eher um die individuelle Verschönerung dieser und anderer Fahrzeugteile Gedanken machen. Diese Liste ließe sich unendlich fortführen und erklärt, weshalb das Auto zu Recht als des Deutschen liebstes Kind und Spielzeug bezeichnet wird.

1.1 Überblick über die Geschichte des Autos

Gemeinhin gilt der Patent Motorwagen von Carl Benz als das erste Automobil der Geschichte, doch gab es bereits lange Zeit vorher schon Fahrzeuge, die ohne die Muskelkraft von Mensch oder Tier fuhren. So baute im Jahre 1600 Simon Stevin den ersten Segelwagen. Da dieses Auto allerdings nur mit dem Wind fahren konnte, bzw. zum "kreuzen" sehr viel Platz benötigte, war sein Erfolg als eher bescheiden anzusehen. Der erste Explosionsmotor wurde nach einer Skizze Leonardo da Vincis bereits im Jahre 1674 von Christiaan Huygens gebaut, und gilt als Vorläufer der heutigen Verbrennungsmotoren. Aus gutem Grund traute sich nur niemand, den Motor in ein Fahrzeug einzubauen, und so wurde der mit Schießpulver betriebene Motor erstmals 1928 in einem Raketenauto, dem RAK1, verbaut, also lange nach der Erfindung des heutigen Automobils. Wenngleich der erste Testlauf erfolgreich verlief und Fritz von Opel den Wagen in 8 Sekunden von 0 auf 100 Km/h und anschließend auf 238 Km/h brachte, so flogen ihm die weiteren Testfahrzeuge doch jedes Mal um die Ohren, was die einstige Skepsis der Konstrukteure bestätigte. Erfolgversprechendere Vorgänger unseres Autos waren die dampfbetriebenen Automobile, die allerdings recht schwerfällig waren und sich kaum lenken ließen. Den ersten Dampfwagen baute Nicholas Cugnot im Jahre 1769. Er sollte jedoch keine Personen befördern, sondern Kanonen ziehen. 1878 baute Amédée Bollée den "La Mancelle" als "Serienfahrzeug. Andere Modelle diverser Konstrukteure, die ohne Bremsen gebaut wurden, überlebten zum Teil noch nicht einmal die Jungfernfahrt. Obwohl sich einige Ingenieure an der Verbesserung der Dampfautos versuchten, gelang es den rauchenden Ungetümen nicht, sich auf Dauer zu etablieren. Nicht nur ihre Schwerfälligkeit beim Beschleunigen, Bremsen und in der Lenkbarkeit, sondern auch die umfangreichen Vorarbeiten vor einer Fahrt brachten dem Dampfwagen Minuspunkte im Vergleich mit der Pferdekutsche ein. Erst die Idee von Carl Benz, den von Nicolaus August Otto konstruierten Verbrennungsmotor umzubauen und auf einem Fahrzeug zu montieren, verhalf dem Automobil zum Durchbruch.

2 Welches Auto passt zu mir?

Diese Frage splittet sich in mehrere Fragen, wobei zunächst einmal die Fahrzeugart, sprich Kleinwagen, Limousine etc. auszuwählen ist. Die Antwort auf diese erste Frage ist in erster Linie abhängig davon, für was das Fahrzeug eingesetzt werden soll. Der verhältnismäßig durstige Geländewagen ist zum Beispiel für die tägliche Fahrt zur Arbeitsstelle oder den Einkauf genauso unwirtschaftlich, wie ein Kleinwagen im unwegsamen Gelände verloren wäre.

Die zweite Frage ob Diesel oder Benziner ist heute nicht mehr so einfach und schon gar nicht pauschal zu beantworten, sondern steht oftmals in direktem Zusammenhang mit Marke und Modell des ausgewählten Fahrzeugs.

2.1 Kleinwagen

Ursprünglich war der Kleinwagen als Zweitfahrzeug konzipiert und wurde überwiegend von Frauen für die Einkaufsfahrten genutzt. Die stetig steigenden Benzinpreise und immer knapper werdenden Parkmöglichkeiten sorgten in der Vergangenheit dafür, dass der Kleinwagen auch als Erstfahrzeug an Attraktivität gewann. Die Fahrzeughersteller reagierten auf diesen Trend, indem sie das Komfortangebot der Kleinwagen und Kompaktwagen ausbauten. Dank Klimaanlage, Servolenkung, Automatikgetriebe etc. steht der Kleinwagen heute der Limousine kaum noch nach und stellt für den Alltagsbetrieb eine wirtschaftliche Alternative zur Limousine dar. Obwohl die Kleinwagen durch das gesteigerte Komfortangebot deutlich an Gewicht zugenommen haben, gehen sie dank modernster Motorentechnik sparsamer mit dem kostbaren Treibstoff um, als ihre wesentlich leichteren Vorgänger. Trotz aller Vorzüge können sie aufgrund ihrer geringeren Abmessungen und kleineren Motoren in Sachen Laufruhe, Fahrkomfort und Zuladung nicht völlig mit den großen Limousinen und Kombis mithalten. Insbesondere auf Langstrecken machen sich deren Vorzüge nach wie vor bemerkbar.

2.2 Limousine

Bei den Limousinen ist zwischen den Mittelklassenlimousinen und den Limousinen der Oberklasse zu unterscheiden. Beide bieten durch ihre größere Karosserie den Fahrgästen ein größeres Raumangebot und ein komfortableres Fahrwerk. Die größeren Motoren mit teilweise sechs, acht oder gar zwölf Zylindern fördern zusätzlich die Laufruhe dieser Autos. Bezahlt wird dieser gesteigerte Komfort nicht nur mit einer erschwerten Parkplatzsuche sowie einem höheren Kraftstoffverbrauch sondern auch mit einem bedeutend höheren Anschaffungspreis. Insbesondere bei den Luxuslimousinen der Oberklasse ist die Differenz im Kaufpreis nicht unerheblich. Für Personen, die viele Langstrecken zurücklegen müssen,

und/oder ihr Auto zu Repräsentationszwecken benötigen, gibt es allerdings zur Limousine der Oberklasse keine wirtschaftlichere Alternative.

Ein weiterer Vorteil ist der große Kofferraum. Zwar lässt sich bei Klein- und Kompaktwagen das Ladevolumen durch Umklappen der Rücksitzbank erweitern, sodass es dem der Limousinen entspricht oder gar übertrifft, doch ist dies mit der Einbuße an Sitzplätzen verbunden. Auch ist bei umgeklappter Rückbank der Laderaum für jedermann einsehbar.

2.3 Kombi

Einen bedeutend größeren Kofferraum als die Limousinen haben die Kombis zu bieten. Durch die Entfernung der oftmals serienmäßigen Laderaumabdeckung kann bis unter das Dach geladen werden. Außerdem lässt sich das Ladevolumen wie auch bei den Kleinwagen durch Umklappen der meistens geteilten Rücksitzbank nach Bedarf erweitern. Aus Sicherheitsgründen sollte der Laderaum mit einem Gepäcknetz oder besser noch durch ein Trenngitter von dem Fahrgastbereich abgetrennt werden, um die Fahrgäste im Falle eines Unfalls vor den nach vorne fliegenden Gepäckstücken zu schützen. Leider sind diese Gepäcksicherungen meist nicht serienmäßig vorhanden.

Die Karosserie des Kombis ist von der Windschutzscheibe bis zur Heckklappe gleich hoch, was nicht so elegant wirkt, wie die nach hinten abgestufte Bauweise der Limousinen. Einige Fahrzeughersteller bieten deshalb ihre Spitzenmodelle, wie den 7er BMW oder die Mercedes S-Klasse, nur als Limousine an. Auch ein Rolls-Royce ist nicht als Kombi erhältlich.

2.4 Sportwagen

Sportliches Fahrverhalten, optimale Straßenlage, schnelle Beschleunigung und hohe Endgeschwindigkeit. Das sind die Hauptkriterien, bei denen es neben dem sportlichen Outfit bei einem Sportwagen ankommt. Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit spielen dagegen eine eher untergeordnete Rolle. Da Klimaanlage und Servolenkung die Leistung reduzieren, wurde lange Zeit auch auf diese verzichtet. Da sich die Ansprüche der Käufer jedoch in den vergangenen Jahren erhöht haben, sind moderne Sportwagen inzwischen mit diesem Komfort ausgestattet, und auch Lederausstattung, Sitzheizung und Verschiedenes mehr, hat in die Innenräume der heutigen Sportwagen Einzug gehalten. Die Alltagstauglichkeit hat sich jedoch trotz des verbesserten Komforts nur unwesentlich verbessert. Der Kofferraum bietet nur Platz für das Nötigste und eine dritte und vierte Person findet wenn überhaupt, dann nur auf einem Notsitz Platz. Der Sportwagen dient somit nach wie vor dem sportlichen Fahrspaß.

2.5 Roadster

Der Roadster ist ein offener, zweisitziger Sportwagen, der in erster Linie dem Fahrspaß zu dienen hat. Ursprünglich hatte der Roadster weder ein festes noch faltbares Verdeck. Die

Windschutzscheibe ließ sich im Gegensatz zu den Cabriolets umklappen und auf Komfort wurde zugunsten des Gewichts verzichtet. Der Begriff Roadster wurde maßgeblich von den englischen Automobilherstellern Triumph, MG und Jaguar geprägt. Bei den italienischen Herstellern ist die Bezeichnung Spider geläufiger. Diese werden jedoch in der Regel nicht von den Fahrzeugherstellern wie Fiat, Alfa Romeo etc., sondern von Karosseriedesignern, wie Pininfarina gebaut. Seltener dagegen wird der Name Speedster gebraucht.

Seine Glanzzeit hatte der Roadster nach dem Zweiten Weltkrieg. Danach sank die Nachfrage nach den reinen Spaßfahrzeugen und es wurde mehr auf Komfort geachtet. Die Automobilindustrie reagierte auf diesen Wandel, indem sie ihre Roadster heute mit einem umfangreichen Komfortangebot versieht. Dazu gehört unter anderem auch ein faltbares Verdeck bzw. ein geteiltes, festes Verdeck, welches sich hydraulisch versenken lässt. Der Unterschied zum Cabriolet besteht damit nicht mehr im Komfort, sondern lediglich noch in der Bauweise. Der Roadster muss ein eigenständiges Modell sein, also keine Offenvariante eines Coupés, darf nur über zwei Sitzplätze verfügen und muss sich vollständig öffnen lassen. Im offenen Zustand dürfen also nur die A-Säulen und ggf. ein Überrollbügel die Schulterhöhe übersteigen. Auch Notsitze sind bei einem Roadster nicht zulässig.

2.6 Coupé

Das Coupé stellt das Bindeglied zwischen der Limousine und dem Sportwagen dar. Das zweitürige Coupé wirkt mit seinen großen Türen und der etwas kürzeren Karosserie bedeutend sportlicher, als die viertürige Limousine. Unterstrichen wird dieser sportliche Charakter durch das flacher gehaltene Heck des Fahrzeugs. Wie auch beim Sportwagen müssen beim Coupé die Frontpassagiere mit einem eingeschränkten Platzangebot auskommen, welches sich zugunsten des Fahrers und des Beifahrers auswirkt. Insbesondere bei den größeren Coupés sind die Platzverhältnisse in Front zwar eingeschränkt, aber dennoch als ausreichend zu bezeichnen. Das Fahrwerk ist in der Regel straffer abgestimmt, als es bei Limousinen der Fall ist, was für eine bessere Straßenlage sorgt und eine sportlichere Fahrweise ermöglicht. Wer sein Coupé noch sportlicher und individueller gestalten möchte, findet hierzu sowohl im Autozubehör als auch bei den Fahrzeugveredlern eine breite Angebotspalette.

Das sportliche Erscheinungsbild des Coupés verbot lange Zeit den Einbau von Dieselmotoren. Dank Turboaufladung, Direkteinspritzung, Mehrventiltechnik etc. sind die Dieselmotoren heute jedoch so leistungsstark und drehfreudig geworden, dass es inzwischen auch Coupés mit dieser wirtschaftlichen Motorenvariante gibt.

Das Coupé stellt somit eine relativ alltagstaugliche Alternative zum Sportwagen dar.

2.7 Cabriolet

Wohl kein Fahrzeug vermag das Gefühl von Freiheit und Lebensfreude so gut zu vermitteln, wie ein Cabriolet, kurz Cabrio genannt. Anders als bei den Roadstern handelt es sich bei den Cabriolets um die offenen Versionen von Kompaktwagen oder Coupés, die es auch in geschlossener Form gibt. Auch Limousinen sind teilweise als Cabrio erhältlich, haben in diesem Fall jedoch, gleich den Coupés, eine zweitürige Karosserie. Ein Klassiker unter ihnen ist beispielsweise der Mercedes-Benz 280 SE 3,5 Cabriolet aus dem Jahr 1968. Oftmals werden die Cabriolets nicht von den Autoherstellern selbst, sondern von Karosseriebauer entworfen und gebaut werden. So werden beispielsweise die VW-Cabriolets von Karmann hergestellt. Pininfarina stellt Cabriolets und Sportwagenkarosserien für verschiedene Automarken wie Fiat, Ferrari, Peugeot und andere her.

Das Freiluftvergnügen hat aber auch seinen Preis. Neben dem höheren Anschaffungspreis liegt auch der Kraftstoffverbrauch über dem des geschlossenen Modells. Des Weiteren fordert das Verdeck einen Teil des Kofferraumvolumens für sich ein. Geschlossen ist das Stoffverdeck oftmals Angriffsziel von Vandalismus und bietet Dieben eine willkommene Schwachstelle für Autoaufbrüche. Kunststoffscheiben im Verdeck werden durch die Bürsten der Autowaschanlage blind. Waschanlagengeeignet sind somit nur die Cabriolets, in deren Verdeck eine Heckscheibe aus Glas eingearbeitet ist. Die extremen Windgeräusche bei geschlossener Autobahnfahrt lassen sich durch die Montage eines Hardtops, welches für viele Modelle erhältlich ist, auf ein Normalmaß reduzieren. Da die Montage des Hardtops jedoch sehr aufwendig ist, wird diese meist nur für die Wintermonate vorgenommen.

2.8 SUV / Geländewagen

Wüste, Steppe und Urwald sind mit normalen Fahrzeugen nicht passierbar. Für diese Einsatzzwecke wurde der Geländewagen entwickelt, der mit seinem Allradantrieb, Untersetzergetriebe und Differenzialsperre selbst schwerstes Gelände bezwingt. Die harte Blattfederung und spartanischste Ausstattung machten diese Fahrzeuge besonders robust und nahezu unverwundlich.

Im europäischen Raum hat sich das Einsatzgebiet auf seichteres Gelände, wie zum Beispiel den Einsatz bei der Land- und Forstwirtschaft, oder ganz auf die Straße, als robuster und kraftvoller Zugwagen für schwere Anhänger, verlagert. Damit verschoben sich gleichzeitig die Prioritäten der Robustheit und Geländetauglichkeit zu Fahrkomfort und Straßenlage. Automatikgetriebe, Servolenkung, Klimaanlage und Ledersitze, lassen die einstige Schwerstarbeit und Kreuzschmerzen der Urtypen vergessen.

Der hohe Treibstoffverbrauch und die steigenden Benzinpreise brachten dem SUV den Durchbruch zum Erfolg. Der SUV, was für Sport Utility Vehicle steht und soviel heißt wie Sport- und Nutzfahrzeug, stellt das Bindeglied zwischen Geländewagen und PKW dar. Diese

Geländelimousinen verfügen über eine größere Bodenfreiheit, als die üblichen Limousinen und sind für den Einsatz in seichtem Gelände genauso geeignet, wie für die Straße. Dabei liegt der Kraftstoffverbrauch nur geringfügig über dem der reinen Straßenlimousine.

2.9 Oldtimer

Als Oldtimer gelten Fahrzeuge, deren Tag der ersten Zulassung mindestens 30 Jahre zurückliegt, sich in einem guten und weitestgehend originalen Zustand befinden und der Pflege des Kulturgutes im kraftfahrzeugtechnischen Sinn dienen. Fahrzeuge, welche diese Kriterien erfüllen, können ein spezielles Kennzeichen für historische Fahrzeuge erhalten. Dieses Kennzeichen endet nach der Nummernkombination mit einem H und ist mit einer vergünstigten Pauschalsteuer verbunden. Vergünstigungen bei der KFZ-Versicherung sind ebenfalls möglich, wenn die zusätzliche Zulassung eines nichthistorischen Fahrzeugs nachgewiesen werden kann. Die regelmäßige Abgasuntersuchung entfällt, sofern der Oldtimer vor dem 1. Juli 1969 erstmals zugelassen wurde.

Sammler haben mit roten Kennzeichen, die mit 07 beginnen, die Möglichkeit bis zu zehn Fahrzeuge wechselnd mit diesem Kennzeichen zu fahren, wobei allerdings Alltags- oder Freizeitfahrten nicht zulässig sind. Die roten Kennzeichen berechtigen lediglich zu Probe- und Überführungsfahrten sowie zu Fahrten im Rahmen von Oldtimerveranstaltungen inklusive der An- und Abfahrt.

3 Benzin oder Diesel?

Die Frage, ob ein Fahrzeug mit Dieselmotor oder doch lieber ein Benziner gekauft werden soll, ist heute schwieriger zu beantworten, als noch vor ein paar Jahren und so ist die Faustregel, dass ein Diesel bei einer Fahrleistung von 18.000 Km/Jahr und mehr sich wirtschaftlich rechnet, Geschichte. Durch die besonders sparsam gewordenen Benzinmotoren und die vom CO₂-Ausstoß abhängige KFZ-Steuer ist für jedes Modell individuell zu errechnen, ob sich der Dieselmotor rechnet, oder nicht. Auch die KFZ-Versicherung ist hierbei zu berücksichtigen, die sich nicht mehr nach der Motorleistung, sondern nach der Schadenshäufigkeit eines jeden Modells richtet. Die kurzen Serviceintervalle für Diesel haben sich inzwischen den längeren Serviceintervallen der Benziner angeglichen, dennoch ist der Service beim Diesel meist etwas teurer, als die regelmäßige Wartung des Benziners. Auch dieser Aspekt ist in die Kalkulation, ab wann sich der im Anschaffungspreis höher angesiedelte Diesel lohnt, mit einzubeziehen. Trotz all dieser Verschiebungen zugunsten der Benzinmotoren bleibt der Diesel dennoch für viele die wirtschaftlichere Alternative.

3.1 Vor- und Nachteile

Der Hauptvorteil des Dieselmotors gegenüber dem Benzinmotor liegt in dem nach wie vor niedrigerem Verbrauch, der sich besonders bei Motoren mit großem Hubraum deutlich bemerkbar macht, und damit gleichzeitig in der größeren Reichweite. An der Tankstelle darf sich der Fahrer eines Diesels, mit kurzzeitigen Ausnahmen, über einen niedrigeren Literpreis für den Kraftstoff freuen. Der unangenehme Dieselgeruch, der nach dem Tanken an den Händen haftet, lässt sich vermeiden, indem auf die Tankhandschuhe zurückgegriffen wird, die es an den Tankstellen kostenlos gibt. Was bleibt, ist der Schmutz um den Tankfüllstutzen, denn der übergelaufene Dieselmotorkraftstoff verflüchtigt sich nicht und zieht Staub und Schmutz an, wie ein Magnet. In Sachen Fahrleistung hat der Diesel in den vergangenen Jahren mächtig zugelegt. Geschwindigkeiten von 250 Km/h sind heute auch mit einem dieselbetriebenen Fahrzeug zu realisieren und die drehfreudigen Turbodiesel mit Mehrventiltechnik und Direkteinspritzung geben beim Beschleunigen ordentlich Schub nach vorne. Dennoch bleibt der Benzinmotor, dessen Entwicklung nicht stehen geblieben ist, der temperamentvollere Bruder. Pluspunkte dagegen sammelt der Diesel beim schaltfaulen Fahren und beim Ziehen schwerer Anhänger durch sein höheres Drehmoment. Beim Kaltstart im Winter hat der Benziner trotz Winterdiesels immer noch die Nase vorn. Insbesondere in klimatisch rauen Zonen hat der Diesel im Winter ernste Startprobleme, sofern er nicht geschützt in einer Garage übernachten darf. Auch nach dem Start macht er auf den ersten Kilometern durch lautes Nageln keinen Hehl daraus, dass ihm das Wetter überhaupt nicht gefällt.

4 Die bekanntesten Automarken

Wer ein Automobil kaufen möchte, hat die Qual der Wahl unter den vielen Automarken, die um die Gunst der Käufer buhlen. Die endlos erscheinende Palette von A wie Alfa Romeo bis Z wie Zastava wird Jahr für Jahr um neue Marken aus China, Korea, Indien und anderen Ländern ergänzt. Was hinter den bekanntesten Automarken steckt, soll in den folgenden Absätzen beleuchtet werden.

4.1 Audi

Nachdem der Audi 50 Ende der 70er Jahre von dem baugleichen und um einiges preiswerteren VW Polo ins Abseits gedrängt und seine Produktion eingestellt wurde, verlagerte sich Audi auf die gehobene Mittelklasse und Oberklasse und galt seit dem als die Nobelmarke der Volkswagengruppe. 1981 nahm Audi als erster Automobilhersteller mit einem allradgetriebenen PKW an einer Rallye teil und knüpfte damit an die Rennerfolge der einstigen Auto Union an. Seit 1982 ist kaum ein Jahr vergangen, in dem Audi nicht mindestens einen Titel einfuhr. Diese Rennerfolge spiegeln sich seitdem auch in den Serienfahrzeugen in Form von sportlichem Design und leistungsstarken Motoren wieder. Angefangen mit dem Audi

quattro, der heute als Urquattro bezeichnet wird, gibt es nahezu jedes Modell in einer Sportversion, die mit einem S bezeichnet werden. So heißt beispielsweise die Sportversion des Audi A4 Audi S4. Die hohe Qualität, die luxuriöse Ausstattung und das, speziell bei den S-Modellen, sportliche Auftreten hat den Beliebtheitsgrad der Marke stark erhöht und rangiert in vielen Regionen Europas noch vor dem des Konkurrenten Mercedes-Benz.

Mit dem A3 kehrte Audi aus der oberen Mittelklasse und Oberklasse in den Kompaktwagenbereich zurück und deckte mit den Modellen A2 und A1 auch noch den Kleinwagenbereich ab, allerdings, ganz nach Art des Hauses, auf gehobenem Niveau.

4.2 BMW

Seit jeher liefert sich der bayrische Autobauer mit dem Stuttgarter Konkurrenten Mercedes-Benz ein Kräfte-duell, ohne an das Image des Schwaben heranzukommen. Pluspunkte sammelt BMW ganz klar in dem Anschaffungspreis und mit seinem Design, welches deutlich moderner und schnittiger ist, als die konservativen Karossen der Konkurrenz. Insbesondere im europäischen Ausland weiß man die komfortablen Limousinen und Kombis mit dem sportlichen Akzent zu schätzen. Den sportlichen Charakter kehrt BMW in gesteigerter Form in seinen M-Modellen heraus. Ähnlich wie die S-Variante der Audifahrzeuge, bietet auch BMW eine besonders sportliche Variante mit der Modellbezeichnung M an.

Während der Stuttgarter Konkurrent auch wirtschaftliche Dieselmotoren in seiner Angebotspalette hatte, ließen sich die müden Nagler mit dem sportlichen Charakter eines BMW nicht vereinbaren. 1983 brach BMW den Bann mit dem 524 td, unter dessen Haube ein neuartiger Reihensechszylinder mit Turboaufladung steckte und den neuen BMW-Diesel mit 115 PS erstaunlich agil bewegte. Die Angst, ein Dieselmotor könne dem Image der sportlichsten deutschen Automarke neben Porsche schaden, bewies sich als unbegründet. Die Dieselmotoren wurden seitdem stets weiterentwickelt und verbessert, sodass sie in ihrer Sportlichkeit einem BMW Ehre machen. Die BMW-Fahrer sind begeistert von den Fahrleistungen und dem geringen Verbrauch. Was 1980 noch undenkbar erschien, ist heute Realität: 75% der heutigen BMW-Fahrzeuge tanken Diesel. Seit 1987 sind mit dem 3er Touring auch noch die Kombis in sportlich-eleganter Form eingezogen. Nach dem Flop der ersten Tourings Anfang der 70er Jahre erfreuen sich die formvollendeten Touringmodelle heute größter Beliebtheit und sind aus der Modellpalette genauso wenig wegzudenken, wie die Geländewagen der X-Reihe.

4.3 Maybach

Den Namen Maybach verbinden viele mit den eleganten und luxuriösen Oldtimern aus längst vergangenen Tagen. Tatsächlich vergingen auch einige Jahrzehnte, bis aus dem 1960 von Daimler Benz übernommenen Hause wieder Autos der Marke Maybach rollten. Die Luxuslimousinen der Marke Maybach basieren auf den Modellen von Mercedes Benz, sind

jedoch in Ausstattung, Platzangebot und Preis noch weiter oben angesiedelt. Mit den Modellen Maybach 57 und Maybach 62 schließt Mercedes an die Rolls-Royce Klasse an. Optisch ist er sehr stark an die Mercedes S-Klasse angelehnt, wobei die seitlichen Züge konservative, englische Eleganz vermitteln. Der mit einem 12-Zylindermotor ausgestattete Wagen brachte mit 550 bis 612 PS nicht nur höhere Fahrleistungen, die bei 250 Km/h bzw. 275 Km/h abgeregelt wurden, sondern forderte mit 300.000 bis über eine halbe Million Euro auch einen wesentlich höheren Preis von den Käufern, als der englische Rolls-Royce. Schwach dagegen war der Verkaufserfolg, weswegen Mercedes die Produktion dieser Luxusmarke im Dezember 2012 einstellte.

4.4 Mercedes-Benz

Der Mercedes-Benz steht seit der Gründung für Qualität und Prestige. Es ist kein Zufall, dass in den Garagen von Geschäftsleuten, Bankiers und Politiker meist ein Mercedes der gehobenen Klasse steht. Taxifahrer schwören auf die Dieselmotoren von Mercedes, auf deren Tachometer nicht selten 600.000 Km und mehr gespult werden. Der Run der Taxifahrer auf die Mercedes Diesel begann mit dem ersten Diesel PKW, einem Mercedes 260 aus dem Jahr 1937 und hält bis heute an.

4.4.1 Qualität

1998, nach dem Zusammenschluss mit der Chrysler AG zur DaimlerChrysler AG hoffte man, dass die Qualität bei Chrysler sich an das Niveau von Mercedes angleichen würde. Leider fand die Qualitätsanpassung in der entgegengesetzten Richtung statt. Während es für Sonntagsfahrer lediglich lästig war, das Auto montags in die Werkstatt zu bringen, um es am Freitag fürs Wochenende wieder abzuholen, stellten die Dauerbesuche in der Werkstatt für Taxiunternehmen eine existenzbedrohende Katastrophe dar. 2007 trennte sich Daimler von der Aktienmehrheit des Chryslerkonzerns und kehrte zur altbewährten Qualität zurück. So ist der Mercedes-Benz heute wieder das, was er schon immer war: Der Mercedes unter den Autos.

4.4.2 Optik

Während andere Autohersteller sich in den 70er und 80er Jahren von der eckigen Bauweise verabschiedeten, blieb Mercedes seinen Ecken und Kanten treu. Im Vergleich zu anderen Fahrzeugen wirkte er dadurch plump und schwerfällig wie ein Panzer und wurde auch oft als Opa-Auto bezeichnet. Erst Mitte der 90er Jahre wurden die Ecken mehr und mehr abgerundet, doch der eher konservative Charakter blieb. Die Mercedes-Designer schafften es nicht, einer edlen Limousine ein gewisses, sportliches Etwas zu verleihen. Autoveredler wie AMG oder Brabus nutzten die Schwäche der Mercedes-Designer und verliehen den Mercedes-Fahrzeugen mit einigen Umbauten ein sportlich-elegantes Aussehen. Die Kunden waren begeistert, und so kaufte Mercedes AMG auf, um mit den Mercedes-AMG ebenfalls sportliche Luxusfahrzeuge anbieten zu können.

4.4.3 Kompaktwagen

Genau wie Audi war Mercedes stets in der gehobenen Mittelklasse und der Oberklasse vertreten. Ein Kompaktwagen aus dem Hause Mercedes schien genauso undenkbar wie bei Audi. Nachdem der Erfolgskurs des Golf nicht enden wollte, entschloss sich Mercedes eine A-Klasse herauszubringen, um sich in die begehrte Golf-Klasse einzureihen. Nach dem verehrenden Elchtest feierte die A-Klasse jedoch seine größten Erfolge bei den Comedians. Das Problem wurde schnell behoben, doch der Elch haftete noch lange an der A-Klasse. Inzwischen hat sich der kleine Mercedes, genauso wie sein großer Bruder, die B-Klasse, als echter Mercedes etabliert.

4.5 Opel

Opel gehört zu den Automarken, bei denen schon der Markenname viele Menschen zum Gähnen verleitet. Design, Ausstattung und Motorisierung sind eher durchschnittlich und unspektakulär. Nur selten hat bei Vergleichstests ein Opel mal die Nase vorn, denn die Qualitäten des Opels liegen im Verborgenen. Oft kritisiert ist das steil abfallende Heck der Kombis, welches eine eventuell aufkommende Ästhetik bereits im Keim erstickt. Gerade diese Heckform ist es jedoch, die den Opel Kombi zu einem Raumwunder macht. Was in andere Kombis nicht hineinpasst, verschwindet im Opel mühelos. Dem dicken Automatikwahlhebel hätte man sicherlich eine elegantere Form verleihen können, was sich jedoch dahinter verbirgt, sucht seines Gleichen. Kaum ein Automatikgetriebe schaltet so sanft wie das eines Opel. Selbst bei starker Beschleunigung ist der Wechsel der Fahrstufen oft nur am Drehzahlmesser erkennbar. Ein Schaltkomfort, der einem Rolls-Royce würdig wäre.

Technischer Fortschritt scheint bei Opel zeitverzögert anzukommen. Was es in einem Opel an technischen Neuheiten gibt, wurde bei anderen Autoherstellern längst verbaut. Was Technikfreaks bemängeln, wissen eingefleischte Opelfahrer zu schätzen, denn auch bei den Kinderkrankheiten hinkt Opel anderen Automarken hinterher. Qualitativ mag Opel hinter BMW und Mercedes stehen, in Sachen Zuverlässigkeit dagegen muss sich ein Opel nicht verstecken. Mehr sein, als scheinen dürfte den Opel somit am treffendsten beschreiben.

4.6 Porsche

Porsche gilt zu Recht als die sportlichste deutsche Automarke. Zu den erfolgreichsten Modellen, die von Porsche konstruiert wurden, zählen der VW-Käfer, ursprünglich KdF-Wagen genannt, der später auch als Kugelporsche bezeichnet wurde und der Porsche 911. Der 911 ist im Grunde genommen die sportliche Weiterentwicklung des Käfers und bei genauer Betrachtung ist die Käferbasis bei diesem Sportwagen nicht zu leugnen. Viele weitere Modelle, wie der legendäre 959, sind auf Basis des 911er und somit letztendlich auf Basis des Käfers entstanden. Auch wenn Porsche als Sportwagenschmiede bekannt und berühmt ist, stammen auch weniger sportliche Fahrzeuge aus dem Hause Porsche, wie der Kampfpanzer Leopard 1

oder der Porsche Diesel, ein Traktor, der in den 50er und Anfang der 60er Jahre gebaut wurde und für viele Jahre der einzige Diesel bleiben sollte. Trotz der sportlichen Leistungsfähigkeit moderner Dieselmotoren, die selbst BMW und Alfa Romeo dazu bewogen haben, Dieselmanifesten in ihr Motorenprogramm aufzunehmen, liefen die Porsche noch bis vor Kurzem nur als Benziner vom Band. Mit dem SUV Cayenne brachte Porsche gleich zwei Neuheiten: Einen viertürigen Porsche, den es unter anderem auch mit einem 3-Liter-Dieselmotor gibt, der knappe 240 PS leistet. Auf der Basis des Cayenne entstanden auch die SUV Touareg von Volkswagen und der Q7 von Audi.

Mit dem Panamera brachte Porsche 2009 den zweiten Viertürer heraus, den es unter anderem auch mit einem 300 PS-starken Dieselmotor gibt, welcher die Sportlimousine bis auf 259 Km/h beschleunigt.

Als letzter Diesel im Bunde steht der ebenfalls viertürige Macan S, der es mit 258 PS auf stattliche 230 Km/h bringt. Der kleine Bruder des Cayenne basiert auf dem Audi Q5.

4.7 Volkswagen

Der Name rührt aus der Idee Adolf Hitlers einen Wagen zu schaffen, den sich die breite Masse des Volkes leisten konnte. Der hierzu von Ferdinand Porsche entwickelte KdF-Wagen kam jedoch nicht zur Auslieferung und diente als Basis für den Kübel und Schwimmkübel. Der eigentliche KdF-Wagen diente ab 1942 als Kommandeurswagen und wurde erst 1945 als Brezelkäfer dem Volk zugänglich. Bis zur endgültigen Produktionseinstellung war er mit 21,5 Millionen verkauften Fahrzeugen das meistverkaufte Fahrzeug der Welt. Die anfängliche Skepsis, ob der Käfernachfolger an den Erfolg anschließen könne, war unbegründet, denn mit bislang 27,5 Millionen verkauften Golf, stellt Volkswagen den Maßstab dar, an dem sich die Kompaktklassen messen muss. So wie der Karmann Ghia auf Käferbasis, entstand mit dem Scirocco auch ein Sportcoupé auf Golfbasis. In der Mittelklasse trifft Volkswagen ebenfalls den Geschmack des Volkes, was 15,5 Millionen verkaufte VW Passat beweisen.

Nachdem Audi nicht mehr nur die Oberklasse, sondern auch die Kompaktklassen- und Kleinwagenklasse zurückerobert hat, stieß Volkswagen mit dem Phaeton in die Oberklasse vor. Wirklichen Erfolg hatte das Flaggschiff jedoch erst, als es einen V6-Dieselmotor unter die Haube bekam.

Preislich entfernt sich VW mit den immer besser ausgestatteten und qualitativ hochwertigen Autos vom Volkswagen. Die preiswerteren Varianten werden heute von den durch Volkswagen übernommenen Automarken SEAT und Skoda angeboten, die beide mit VW-Technik versehen sind und auch in Karosserie und Ausstattung stark an die VW-Modelle angeglichen und zum Teil sogar identisch sind.

Die seit Anbeginn stattgefundene Zusammenarbeit mit Porsche zeigte sich nicht nur in dem VW-Porsche, auch als Porsche 914 bekannt, sondern auch heute, nach der Übernahme Porsches in Modellen wie dem VW Touareg.

4.8 Ferrari

Wenn Porsche die Definition für einen Sportwagen ist, so ist Ferrari dessen Steigerungsform. Die in klassischem Ferrarirot oder Ferrarigelb gehaltenen Sportwagen vereinen die italienische Kunst des Karosseriedesigns mit purer Sportlichkeit, wobei es die Ferraris auch in anderen Farben gibt. Die Übergänge zwischen Rennwagen und Sportwagen mit Straßenzulassung sind bei Ferrari so fließend, dass sie oft erst auf den zweiten oder dritten Blick erkennbar sind. Wo immer ein Ferrari auftaucht, bilden sich Menschenmassen, um diesen Supersportwagen zu bewundern. Von dem schlechten Ruf, der dem italienischen Autokonzern FIAT heute noch anhängt, ist bei Ferrari nichts zu spüren, obwohl das 1947 von dem Rennfahrer Enzo Ferrari gegründete Unternehmen heute zu 90% dem FIAT-Konzern gehört. Der Firmengründer ist es auch, dem der Vorgänger des LaFerrari seinen Namen verdankt. Sowohl der Enzo als auch der LaFerrari waren bzw. sind limitierte Sondereditionen, die nur an auserwählte Kunden verkauft wurden. Frei zugängliche Ferraris sind allerdings fast genauso sportlich, wie beispielsweise der Ferrari FF, dessen V12-Motor aus 6,3 Litern Hubraum die gleiche Leistung von 660 PS schöpft, wie sie dem Enzo zur Verfügung standen. Die Preise beginnen in der Grundausstattung bei mehr als 258.000 Euro und auch preiswertere Modelle liegen nur geringfügig unter 200.000 Euro. Für den F12 Berlinetta sind sogar über 300.000 Euro zu bezahlen.

4.9 Lamborghini

Die Käufer von Lamborghinis teilen sich in zwei Lager. Die erste Käufergruppe sind zahlungskräftige Freunde exklusiver Sportwagen, die zweite Käufergruppe sind Landwirte, die allerdings mehr auf die dieselbetriebenen Traktoren von Lamborghini schwören und in diesem Kapitel außen vor bleiben sollen.

Lamborghinis überzeugen in erster Linie durch extravagante Karosserien, die auf pure Sportlichkeit abgestimmt sind und mit leistungsstarken Motoren, sowie sportlich straffen Fahrwerken zu Supersportwagen kombiniert werden. Fahrleistungen und Preise sind gleichermaßen hoch und die Fahrzeuge alles, nur nicht alltagstauglich. Klassische Beispiele dafür, dass ein Lamborghini nichts mit einem Volkswagen zu tun hat, sind der Diablo SV und der Veneno. Umso mehr mag es den Einen oder Anderen verwundern, dass auch die italienische Sportwagenschmiede Lamborghini zum Volkswagenkonzern gehört. Umso mehr mag es den Einen oder Anderen verwundern, dass auch die italienische Sportwagenschmiede Lamborghini zum Volkswagenkonzern gehört.

Für welchen Lamborghini man, bzw. sein Portemonnaie, sich auch entscheidet, zwei Dinge sind sicher. Mit einem Lamborghini zieht man alle Blicke auf sich und man benötigt noch einen weiteren, einen alltagstauglichen Wagen.

4.10 Bugatti

Das von Ettore Bugatti gegründete Unternehmen stand seit Anbeginn für edelste Limousinen und beste Sport- und Rennwagen. Nach dem die Ära Bugatti 1963 mit dem Prototyp des Typ 252 aus Geldmangel endete war es lange still um Bugatti. Erst 1991 kam wieder ein Bugatti, der EB 110, auf den Markt. Der 560 PS starke Sportwagen, dessen V12-Motor die Kraft auf alle vier Räder übertrug, wurde 1992 um den EB110S ergänzt. Mit dem EB 112 wurde auch wieder eine Luxuslimousine geschaffen. Ein sechs-Liter V12-Motor mit 460 PS beschleunigte den Wagen innerhalb von 4,7 Sekunden von 0 auf 100 Km/h. Nach der Insolvenz des damaligen Besitzers Romano Artioli, wurde Bugatti von VW übernommen und stellt seit 2005 mit dem Bugatti Veyron 16.4 den Supersportwagen für den VW-Konzern her. Ganz im Sinne von der Bugatti-Philosophie wurde nicht gekleckert, sondern geklotzt. Das Ergebnis war mit einer Höchstgeschwindigkeit von 407 Km/h der schnellste Serienwagen bis 2007.

4.11 Aston Martin

Seit Gründung im Jahre 1913 war es das Bestreben von Aston Martin, Rennwagen für die Straße zu bauen. Diesem Anspruch wurde das Unternehmen vom ersten Aston Martin aus dem Jahr 1915 bis heute gerecht. Trotz zahlreicher Rennerfolge musste sich erst ein James Bond im Geheimdienst seiner Majestät hinter das Steuer eines Aston Martin DB5 setzen, um die erlesene Sportwagenmarke berühmt zu machen. Die Sportwagen inklusive der viertürigen Sportlimousine zeichnen sich durch eine überragende Kombination von extremer Sportlichkeit, überdurchschnittlichem Komfortangebot und englischer Eleganz aus. Die leistungsstarken Motoren machen durch ihren kernigen Sound keinen Hehl aus ihrer Kraft, die der Engländer souverän auf die Straße bringt. Innen wie außen gibt sich der Aston Martin sowohl extrem sportlich, als auch elegant und vornehm. Schalensitze, Carbon und feinstes Leder stehen beim Aston Martin genauso wenig im Widerspruch, wie der kernig röhrende Motor zu der Hi-Fi-Anlage von Bang&Olufsen.

4.12 Rolls-Royce

Das Ziel, die besten Automobile der Welt zu bauen, ist Rolls-Royce in vielen Punkten gelungen. Die Luxuslimousinen und Luxuscabriolets strahlen eine zeitlose Eleganz aus und bieten allen Luxus und Komfort, der in einem Auto vorstellbar ist. Das gute Gefühl der Sicherheit stellt sich bei den schweren und massiven Luxusfahrzeugen automatisch ein. So schwerfällig der Rolls-Royce auch aussieht, er ist es nicht. Die leistungsstarken BMW-Motoren sorgen für zügige Beschleunigungswerte und Endgeschwindigkeiten, die sich mit anderen Fahrzeugen der

Oberklasse problemlos messen können. Mit dem Markennamen Rolls-Royce werden Luxus pur, absolute Laufruhe, höchste Zuverlässigkeit und das teuerste Auto verbunden. Diese Assoziationen stimmen auch so weit mit Ausnahme des letzten Punktes. Zwar gehört der Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé mit zu den teuersten Autos der Welt, doch gibt es weitaus teurere Gefährte. Was das Prestige und den Stellenwert als Statusobjekt angeht, kann dem Rolls-Royce allerdings kein anderes Fahrzeug so schnell das Wasser reichen. So brillant man auch mit einem Maybach repräsentieren kann, so verloren ist er trotz des höheren Preises, wenn ein Rolls-Royce ins Spiel kommt.

4.13 Ford

Der Markenname Ford splittet sich in die Ford Motor Company (USA) und die Ford-Werke GmbH als Kölner Tochtergesellschaft. Beide Unternehmen benutzen dabei das gleiche Markenemblem. Bei den Ford-Fahrzeugen stehen Wirtschaftlichkeit und Alltagstauglichkeit im Vordergrund. Die Fahrzeugpalette reicht vom Kleinstwagen Ford Ka bis zur Mittelklasse, die der Ford Mondeo abdeckt. Auch in der Van-Klasse ist Ford vom Minivan über den Kompaktvan bis zum Van mit den Modellen B-Max, C-Max, S-Max und Galaxy vertreten. Der letzte Sportwagen war der bis 2006 gebaute Ford GT: Aus der gehobenen Mittelklasse hatte sich Ford bereits 1998 mit dem letzten Ford Scorpio verabschiedet.

Die Alltagstauglichkeit von Ford-PKW spiegelt sich auch in den Verkaufszahlen wieder. Der Ford Escort wurde bis zu seiner Ablösung durch den Ford Focus 20 Millionen Mal verkauft und erreichte damit fast den Verkaufsrang des VW-Käfers. Der Focus schloss an diesen Erfolg an und war in den Jahren 2012 und 2013 das meistverkaufte Auto der Welt.

Die steigende Nachfrage an SUV deckte zunächst Ford Amerika mit dem Kompakt-SUV Maverik ab, der 2008 vom deutschen Ford Kuga abgelöst wurde.

4.14 Toyota

Toyota ist zum größten Automobilkonzern der Welt aufgestiegen, was nicht zuletzt seinen Hauptzielen Kundenzufriedenheit, Innovation, Kreativität und Qualität zu verdanken ist. In den Jahren 2009 und 2010 hatte es mit diesen Zielen nicht so geklappt als es Probleme mit klemmenden Gaspedalen und der Bremsanlage gab. Ein entsprechender Imageschaden und Absatzrückgang war die Folge. Inzwischen hat es sich bei Toyota wieder normalisiert und die Fahrzeuge überzeugen durch zukunftsweisende Technik, umfangreiche Serienausstattung, exakte Verarbeitung und einen günstigen Preis. Die Zuverlässigkeit der Toyotamodelle bescheinigt auch der ADAC in seinen jährlichen Pannenstatistiken. Das Konzept Toyotas scheint aufgegangen zu sein, was 37,5 Millionen verkaufte Toyota Corolla belegen. Damit ist der Corolla das weltweit meistverkaufte Auto aller Zeiten.

Die Modellpalette deckt mit Ausnahme der Oberklasse die komplette Bandbreite ab.

4.15 Peugeot

Der französische Autohersteller Peugeot ist nicht nur die älteste, noch existierende Automarke, sondern auch eine der erfolgreichsten Automarken in Europa. Seit Beginn der Serienproduktion von Automobilen 1891 hat Peugeot über 50 Millionen Fahrzeuge verkauft. Das verdankt Peugeot nicht nur dem speziellen Design, welches es ermöglicht, einen Peugeot trotz der allgemeinen Globalisierung durch den Windkanal immer noch von anderen Marken unterscheiden zu können, sondern in erster Linie der für französische Verhältnisse hohen Verarbeitungsqualität. Er wird bei den Franzosen daher auch der Mercedes Frankreichs genannt. Die Peugeot-Dieselmotoren arbeiten auch in einigen Fahrzeugen anderer Hersteller.

Geländewagen und Autos der Oberklasse werden von Peugeot schon lange nicht mehr angeboten und auch aus der gehobenen Mittelklasse hat sich Peugeot 2010 zurückgezogen. Alle anderen Fahrzeugklassen deckt die Modellpalette von Peugeot ab. Ganz nach französischer Art wird dabei, mit Ausnahme der sportlichen Fahrzeuge, auf ein besonders komfortables Fahrwerk Wert gelegt.

4.16 Citroën

Genau wie Peugeot, gehört auch Citroën der PSA-Gruppe an. Wenngleich es Citroën mit der Qualität bei einigen Modellen nicht so genau nimmt wie die Kollegen bei Peugeot, so ist Citroën doch immerhin der erfolgreichste Fahrzeughersteller im Rallyesport.

In den Serienfahrzeugen von Citroën sucht man die Einflüsse des Rallyesports jedoch vergeblich. Genau wie Peugeot legt auch Citroën großen Wert auf ein besonders komfortables Fahrwerk, weshalb das hydropneumatische Fahrwerk entwickelt und erstmals im DS von 1955 serienmäßig verbaut wurde und noch bis heute in diversen Fahrzeugen zu finden ist.

Was die Sicherheit angeht, ist Citroën schon oft seiner Zeit voraus gewesen. So gab es beispielsweise bereits im 1955er DS neben der Servolenkung auch einen hydraulischen Bremskraftverstärker. Das Kurvenlicht, was heute als letzter Schrei in Sachen Sicherheit gilt, gab es ebenfalls 1968 bereits im DS.

4.17 Mini

Bis in das Jahr 2000 war Mini keine Automarke, sondern die Modellbezeichnung eines britischen Autos, das im Laufe der Jahre von verschiedenen englischen Autoherstellern gebaut wurde. Erst seit der Übernahme durch BMW ist Mini eine eigenständige Marke. Dem neuen Mini stehen seitdem nicht nur eine große Auswahl an leistungsstarken und dabei sparsamen Motoren, sondern auch diverse Karosserieformen zur Verfügung. Ob offen als Cabrio oder Roadster, komfortabler Fünftürer, Van etc. Alles ist beim Mini möglich. Die Motorenpalette reicht vom sparsamen 90 PS Diesel über den 143 PS starken Turbodiesel, bis zum bissigen 218

PS Benziner mit Turboaufladung. So ist es bei den heutigen Minis möglich, dass der Kultwagen mit bis zu 242 Km/h über die Autobahn fliegt.

Sowohl in der längeren und komfortbetonten Clubman-Version als auch im rassigen Sportcoupé ist, wie auch in allen anderen Varianten, das Gokart-Feeling erhalten geblieben.

Zum 60. Geburtstag des Playboy wurde eine Sonderedition, die auf den langen Namen Mini John Cooper Works Coupé Edition Playboy hört, herausgebracht. Es ist zu erwarten, dass dieses, auf 60 Fahrzeuge limitierte Sondermodell, zu einem begehrten Sammlerstück wird. Angetrieben wird das nachtschwarze Coupé von einem 211 PS starken Motor, der schon in anderen Minis zum Einsatz kam.

4.18 Hyundai

Der südkoreanische Autohersteller gehört, wie auch KIA, zur Hyundai Kia Automotive Group. Als Statussymbol ist ein Hyundai eher ungeeignet, dafür gibt es aber viel Auto für wenig Geld. Dass dabei die Qualität nicht zu kurz kommt, beweisen der EuroCarBody Award, den Hyundai 2011 für den i40 Kombi erhielt und die fünfjährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Die umfangreiche Serienausstattung, das sehr gute Preis-Leistungs-Verhältnis und der besonders wirtschaftliche Umgang mit dem kostbaren Kraftstoff machten den Hyundai bei Privatpersonen und Firmen beliebt. Dabei gehen die kraftvollen Dieselmotoren besonders geizig mit dem Treibstoff um.

Die Modellpalette reicht vom kleinen i10, den es sowohl mit Benzin- als auch mit einem LPG-Motor gibt und eine gewisse Ähnlichkeit mit dem 1er BMW hat, bis zum Mittelklassewagen i40. Des Weiteren sind auch Coupé, SUV, Allroad-Kombi und Van im Angebot von Hyundai.

5 Die schnellsten Autos der Welt

Die Fortbewegung mag wohl der Hauptzweck eines Automobils sein, die Faszination allerdings liegt in anderen Vorzügen. Einer davon ist die Geschwindigkeit, die mit einem Auto zu erreichen ist. Seit Beginn der Automobilgeschichte geht von den schnellen Sport- und Rennwagen ein ganz besonderer Reiz aus. Die nachfolgenden Legenden zählen zu den schnellsten Autos der Welt.

5.1 DEVEL Sixteen

Ein Supersportwagen der Superlative, der alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen könnte. Wohlgermerkt könnte, denn der rollende Kampfjet, dessen Optik sich an dem Kampfjet F-15 orientiert, soll einen V16-Motor erhalten, der aus 7,2 Litern Hubraum satte 5.000 PS schöpfen und den Wagen 560 Km/h schnell machen soll. Ihren Ausklang findet die Kraft in

zwei Endrohren, die vom Durchmesser an Abwasserkanäle und von der Optik her an Turbinen erinnern. Um die Optik des turbinenartigen Auspuffs zu perfektionieren, soll sich dieser während der Fahrt sogar drehen. Auch den Beschleunigungsrekord des Bugatti Veyron von 2,5 Sekunden soll der DEVEL Sixteen mit 1,8 Sekunden locker unterbieten. Die Werte des Superrenners, der auf der Motorshow in Dubai vorgestellt wurde, verschlagen jedem Autofan die Sprache und rechtfertigen auch den Kaufpreis von immerhin 1,1 Millionen Euro. Das Auto hat nur einen winzigen Haken. Er kann im wahrsten Sinne des Wortes vor lauter Kraft nicht fahren. Die fehlenden Sicherheitsgurte dürften das kleinste Problem darstellen, weshalb an eine Straßenzulassung derzeit noch nicht zu denken ist. Größere Sorgen bereiten die 5.000 PS und die Spitzengeschwindigkeit von 560 Km/h. Derzeit werden kein Reifen und kein Getriebe mit dieser Kraft und der Geschwindigkeit fertig. Es bleibt also abzuwarten, ob jemals ein DEVIL Sixteen auf der Autobahn an uns vorbeifliegen wird.

5.2 Bugatti Veyron Super Sport

Mit dem Bugatti Veyron 16.4 kam der 1001 PS starke Supersportwagen aus dem VW-Konzern auf den Markt und stellte mit 407 Km/h Spitze den schnellsten Seriensportwagen der Welt dar. Michelin fertigte für den Veyron spezielle Reifen an, die einer Geschwindigkeit von über 400 Km/h standhielten. Die Entwicklungsarbeit für diese Reifen nahm fast fünf Jahre in Anspruch. Damit die kohlefaserverstärkte Kunststoffkarosserie auch den Crashstandards von Volkswagen genügte, waren einige Entwicklungsarbeiten von Nöten. Der Kaufpreis von etwas über 1,3 Millionen Euro sorgte nicht einmal annähernd für Kostendeckung, für die der Wagen etwa 6 Millionen Euro hätte kosten müssen. Nicht nur der Anschaffungspreis, sondern auch der Durst des Boliden strapaziert die Brieftasche. Der 16-Zylinder Motor forderte mit einem Maximalverbrauch von 100 Liter/100 Km seinen Tribut für die Höchstleistung. 2007 wurde der Geschwindigkeitsrekord von dem SSC Aero überboten, der mit 412 Km/h schnellster Seriensportwagen der Welt wurde. Am 26. Juni 2010 holte sich der neue Bugatti Veyron 16.4 Supersport, der nun über ein 1200 PS-starkes Triebwerk verfügte, den Titel mit einer gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 431 Km/h zurück. Die Serienversion wird jedoch wegen der Serienreifen bei 415 Km/h elektronisch abgeregelt, was dazu führte, dass man Bugatti den Rekordtitel im April 2013 wieder aberkannte, da das Rekordfahrzeug nicht dem Serienfahrzeug entsprach. Mit seiner Beschleunigung von 0 auf 100 Km/h in 2,5 Sekunden bleibt der Bugatti jedoch der schnellste Sprinter der Welt.

5.3 SSC Ultimate Aero TT

Mit dem Ultimate Aero TT gelang es dem amerikanischen Fahrzeughersteller Shelby SuperCars, kurz SSC, den von Bugatti aufgestellten Geschwindigkeitsrekord von 407 Km/h zu überbieten. Der 1.200 PS starke Supersportwagen erreichte bei der Messung des Guinness-Buchs der Rekorde eine Höchstgeschwindigkeit von 412 Km/h. Die im Juni 2010 von Bugatti aufgestellte Bestmarke von 431 Km/h konnte auch die auf 1305 PS gesteigerte und über 420

Km/h schnelle Version des Ultimate Aero TT nicht knacken. Erst der SSC Ultimate XT holte mit 440 Km/h den Titel wieder ins Haus SSC zurück. Beim Sprint von 0 auf 100 Km/h liegt er jedoch mit 2,65 Sekunden nach wie vor hinter dem Rivalen Bugatti.

5.4 Ferrari 575M Maranello

Der Ferrari 575M Maranello löste 2002 den Ferrari 550 ab und bekam statt des 5,5 Liter Motors des Vorgängers einen 5,75 Liter Motor, der 515 PS aus seinen zwölf Zylindern holt und den Ferrari auf bis zu 325 Km/h beschleunigte. Das M hinter der 575 steht für Modificato, zu deutsch modifiziert. Eine offene Version kam erst im letzten Produktionsjahr 2005 hinzu und trug den Namen 575 Superamerica. Das aus Carbon und Glas gefertigte Dach des Superamerica konnte um 180 Grad nach hinten gedreht werden, sodass es auf der Kofferraumklappe lag. Die Motorleistung wurde für den Targa auf 540 PS erhöht. Dennoch war die Offenversion, von der nur 559 Exemplare gebaut wurden, mit 320 Km/h etwas langsamer als der 575M Maranello. Im Spurt von 0 auf 100 Km/h ist der Targa allerdings mit 4,2 Sekunden eine zehntel Sekunde schneller.

5.5 Ferrari Enzo

Der von Pininfarina entworfenen Supersportwagen war zunächst auf 349 Stück limitiert, bevor sich Ferrari entschloss, noch 50 weitere Enzos herzustellen. Im März 2005 wurde schließlich noch ein 400. Ferrari Enzo gebaut, der an Papst Johannes Paul II übergeben wurde. Der Papst bat um die Versteigerung des Wagens zugunsten der Caritas und wechselte für 1.055.000 Euro den Besitzer.

Der 6-Liter V12 Motor leistete 660 PS und erlaubte eine Spitzengeschwindigkeit von 355 Km/h. Übertragen wurde die Kraft durch ein Sechsganggetriebe. Der Abtrieb wurde bei Geschwindigkeiten über 295 Km/h durch bewegliche Spoilerelemente computergesteuert reduziert.

5.6 Porsche GT

Motor und Chassis waren ursprünglich für den Rennsport konstruiert worden, fanden stattdessen aber, zusammen mit diversen anderen Komponenten, Verwendung im Carrera GT. In dem Zuffenhausener Supersportwagen wurden erstmalig in einem Serienfahrzeug das Fahrgestell und der Aggregateträger vollständig aus kohlefaserverstärktem Kunststoff hergestellt. Wie im Rennsport üblich, sind die Magnesiumfelgen mit Zentralverschluss an dem Super-Porsche befestigt. Aus den zwei turbinenförmigen Endrohren in der Heckschürze röhrt der Sound des 612 PS-starken V10 Mittelmotors. Die Spitzengeschwindigkeit ist mit 334 KM/h angegeben.

Die Kraft des 5,7-Litermotors bringt ein quer eingebautes Sechsganggetriebe mit zusätzlicher Übersetzung auf die Hinterachse, die mit Reifen der Dimension 335/30 ZR20 bestückt ist. Auf der Vorderachse sind 19-Zöller der Dimension 265/35 ZR19 montiert.

Inklusive aller Vorserienfahrzeuge und der seriennahen Prototypen wurden 1282 Fahrzeuge dieses Typs gebaut.

5.7 Lamborghini Diablo SV

Der Diablo, was der spanische Name für Teufel ist, stellt den Nachfolger des Countach dar und sein Name ist Programm. Geradezu teuflisch hängt der V12 am Gas, der 1990 erstmals vorgestellt wurde und 492 PS unter der Haube hatte. Fünf Jahre später wurde der Diablo SV vorgestellt der zunächst mit 510 PS motorisiert war und 1999 auf 530 PS gesteigert wurde. Der leistungsgesteigerte Motor machte den Diablo SV schließlich 330 KM/h schnell. Der stärkste Diablo war der im Dezember 1999 vorgestellte Diablo GT-R, der mit einer Leistung von 595 PS bis auf Tempo 345 beschleunigte. Am Ende der Diablo-Ära folgte der Diablo 6.0 und die Sonderedition Diablo 6.0 SE. Die 6-Liter 12 Zylinder leisteten zwar nur 550 PS, treiben den letzten Diablo aber dennoch auf beachtliche 359 KM/h Spitze. In der Beschleunigung von 0 auf 100 KM/h war der 6,0 bzw. der 6,0 SE mit 4,0 Sekunden eine halbe Sekunde langsamer als der GT-R und auch der Diablo SV war mit 3,9 Sekunden etwas schneller als der PS-stärkere 6-Liter Diablo.

6 Die teuersten Autos der Welt

Es gibt wohl keinen Autoliebhaber, der nicht magisch von ihnen angezogen wird. Die Rede ist von den besonders exklusiven, extrem schnellen oder außerordentlich seltenen Autos. Dass diese Träume aus Blech auch entsprechend teuer sind, versteht sich fast von selbst. Wenn es die Lottofee, die Roulettekugel, der Aktienkurs oder das Geschäft gut meint, kann der Traum, ein solches Auto sein eigen nennen zu dürfen, für ein paar Wenige in Erfüllung gehen. Das Recht von diesen Autos zu träumen hat dagegen jeder, weshalb hier am Ende des E-Books die teuersten Autos der Welt in Kurzform zum Träumen vorgestellt werden.

6.1 Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé

Es ist das zweite Fahrzeug, das nach der Übernahme durch BMW neu entwickelt wurde. Der Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé wurde im Januar 2007 erstmals auf der North American International Auto Show, die auch als Detroit Auto Show bekannt ist, vorgestellt. Die Karosserie ist Rolls-Royce-typisch eher konservativ. Durch die steile Windschutzscheibe und die kantige Frontpartie wirkt der Engländer schwerfällig. Tatsächlich bringt das neue Rolls-

Royce Cabriolet stolze 2620 Kg Leergewicht auf die Waage, mit dem der 460 PS starke 12-Zylinder jedoch spielend fertig wird.

Innen wie außen begegnet man nur feinsten und edelsten Materialien wie gebürstetem Blech, Edelstahl, Kaschmir, Leder und Teakholz. Besondere Highlights des 440.000 Euro teuren Luxuscabriolets sind die Teakholzabdeckung des Verdecks, die aus 30 Einzelteilen besteht und für 8330 Euro Aufpreis die Lederabdeckung ersetzt, und die hinten angeschlagenen Selbstmördertüren. Zwar sind hintenangeschlagene Türen seit 1961 in Deutschland verboten, werden jedoch mit einer zusätzlichen Sicherung, die ein Öffnen der Türen während der Fahrt verhindert, genehmigt. In den Türen verbirgt sich ein weiteres Gimmick, welches gerade in England hochgeschätzt werden durfte, nämlich ein Ablagefach für Regenschirme. Ein eingebauter Ventilator sorgt dafür, dass die nassen Regenschirme getrocknet werden.

6.2 Leblanc Mirabeau

Ursprünglich war er als reiner Rennwagen für das 24-Stundenrennen von Le Mans gebaut worden, kann aber auch eine Straßenzulassung erhalten und zählt als solcher zu den teuersten Sportwagen der Welt. Mit 709 PS katapultiert er bis zu zwei Personen innerhalb von drei Sekunden von 0 auf 100 Km/h. Mit Rennreifen wird der Sprint sogar nach 2,5 Sekunden abgeschlossen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 370 Km/h ist er auf der Autobahn nahezu konkurrenzlos. So gigantisch wie die Fahrleistungen, ist auch sein Preis. Etwa 543.000 Euro sind für den Supersportwagen zu entrichten. Mit weiteren Extras und individuellen Sonderwünschen ist eine weitere Preissteigerung kein Problem. Klein ist bei dem gerade einmal 98 cm hohen und zwei Meter breitem Sportwagen lediglich das Gewicht. Der komplett aus Kohlefaser gefertigte Sportwagen wiegt zusammen mit seinem 4,7 Liter V8 Motor gerade einmal 812 Kg.

Schleifgeräusche während der Fahrt stellen keinen Grund zur Sorge dar. Der Leblanc Mirabeau fliegt so tief über die Straße, dass sich eine Coladose oder eine leere Zigarettenschachtel schon einmal zwischen dem Spoiler und der Straße verkeilen und die Schleifgeräusche verursachen können.

6.3 Ferrari LaFerrari Alias F70

Lange wurde über den Namen des Enzonachfolgers spekuliert. Eigentlich hätte er nach dem üblichen System F150 heißen müssen, doch da bereits ein LKW aus dem Hause Ford diese Modellbezeichnung trägt, wurde F70 lange favorisiert. Spekulationen gab es auch über den Namen Enzo2. Auf dem Genfer Autosalon im März 2013 wurde das Geheimnis endgültig gelüftet. LaFerrari, auf Deutsch der Ferrari, sollte der Supersportwagen heißen, von dem insgesamt nur 499 Exemplare gebaut wurden. Verkauft wurden diese erlesenen Sammlerstücke nur an ausgewählte Kunden, deren Bankkonto den stolzen Kaufpreis von

1.190.000 Euro verkräftete. Inzwischen sind alle 499 Autos längst verkauft und es bleibt abzuwarten, zu welchem Preis sie fortan ihren Besitzer wechseln.

6.3.1 Hybridantrieb

Der LaFerrari ist der erste Ferrari, der über einen Hybridantrieb verfügt. Ein 6,3 Liter V12-Motor mit 800 PS und zwei zuschaltbare Elektromotoren mit zusammen 120 KW ergeben eine Gesamtleistung von 963 PS. Einer der Elektromotoren greift direkt auf den Antrieb, der Zweite versorgt verschiedene Aggregate, die somit weniger bis keine Leistung mehr von den Antriebsmotoren abzweigen. Versorgt werden die Elektromotoren von Batterien, die an einem tief liegenden Punkt im Fahrzeug deponiert sind und den Schwerpunkt nochmals nach unten korrigieren. Geladen werden sie durch die Bremsenergie.

6.3.2 Besonderheiten

Zu den Besonderheiten gehören das fast rechteckige Lenkrad, die Flügeltüren, der farbige TFT-Bildschirm und der Fahrersitz. Letzterer ist fest mit der Karosserie verbunden und um 6 cm abgesenkt. Statt des Sitzes wird beim LaFerrari die Position der Pedalerie verstellt. Eine sehr gewöhnungsbedürftige Sitzposition, bei der sich das Lenkrad direkt vor dem Brustkorb befindet und besonders lange Beine keinen Platz finden.

Eine gut motorisierte Limousine beschleunigt in knapp sieben Sekunden von 0 auf 100 Km/h. Der LaFerrari hat in dieser Zeit bereits die Marke von 200 Km/h erreicht. Nach 15 Sekunden brutalster Beschleunigung erreicht die Tachonadel die 300 und wandert weiter bis auf über 350 Km/h. Die geplante Rennversion, von der etwa zehn Fahrzeuge gebaut werden sollen, ist mit einer Leistung von mehr als 1.000 PS veranschlagt und soll mehr als 3.000.000 Euro kosten.

6.4 Maybach Landaulet

Der Maybach Landaulet wurde Ende 2007 erstmals vorgestellt. Der Landaulet war die offene Version des Maybach 62S, wobei der Chauffeurbereich permanent geschlossen blieb, während das Stoffverdeck im Fond versenkbar war. Lampen, Armaturentafel, Mittelkonsole, Bedienelemente und einiges mehr können ihre Ähnlichkeit zur Mercedes S-Klasse nicht leugnen.

Auch die Karosserieform und die Innenausstattung könnte als S-Klasse mit Rolls-Royce Akzent bezeichnet werden. Kritiker bezeichneten den Maybach daher auch als aufgepumpte S-Klasse. Optisch ist diese Behauptung sicherlich zutreffend, doch berücksichtigt sie nicht die feinen Unterschiede im Detail. Sowohl im Material als auch in der Verarbeitung wurden beim Maybach noch höhere Qualitätsmaßstäbe angesetzt. Ob diese allerdings den 2,5-fachen Preis eines Rolls-Royce rechtfertigen, sei dahingestellt. Immerhin waren für das auf Bestellung einzeln gefertigte Luxuscabriolet rund 1.100.000 Euro fällig. Heute werden für einen neuwertigen Maybach Landaulet etwa 1.400.000 Euro verlangt.

6.5 Lamborghini Veneno

1,93 Kilogramm pro PS und eine spezielle Luftführung, die für noch mehr Anpressdruck und damit für eine optimale Kurvenführung sorgt, machen den Veneno giftig wie kaum einen anderen Supersportwagen. In nur 2,8 Sekunden hat der Straßenrennwagen aus Karbonfaser den Spurt von 0 auf 100 Km/h absolviert und schließt den Beschleunigungsvorgang erst bei 355 Km/h ab. Das spanische Wort Veneno, zu Deutsch übersetzt Gift, könnte durchaus der Grund für den Namen sein. Tatsächlich ist es aber der Kampfstier Namens Veneno, der im Jahre 1914 den berühmten Torero José Sánchez Rodríguez tötete, der diesem Kampfstier der Straße seinen Namen gab. Insgesamt wurden drei Lamborghini Veneno gebaut. Alle drei waren zu dessen Vorstellung auf dem Genfer Autosalon allerdings bereits verkauft. Der Preis für den 750 PS starken 12 Zylinder betrug 3.000.000 Euro.

6.6 Ferrari 250 GTO

Der zwischen 1963 und 1964 gebaute Klassiker ist das begehrteste Sammlerfahrzeug weltweit. Alle 39 gebauten Exemplare sind bis heute erhalten und erzielen auf Auktionen Rekordsummen. 52 Millionen US-Dollar, umgerechnet 38 Millionen Euro, war der höchste Preis, der jemals für einen Ferrari 250 GTO bezahlt wurde. Noch nie wurde ein so hoher Betrag für ein Auto bezahlt.

Die 250 steht für den Hubraum pro Zylinder, woraus sich bei dem Zwölfzylinder ein Gesamthubraum von 3 Litern ergibt. Aus ihnen schöpfte der 250 GTO 300 PS, die ihn auf langen Geraden bis auf 280 Km/h brachten.

7 Fazit: Autos sind so individuell wie ihre Fahrer

Auch wenn Autos in Serie gefertigt werden, so kann der Fahrer zunächst einmal aus einer nahezu unüberschaubaren Masse an Automarken und Modellen wählen und diese nach seinen individuellen Vorstellungen in Farbe, Motorisierung und Ausstattung konfigurieren. Individualisten haben zusätzlich noch die Möglichkeit mit zahlreichen Accessoires aus dem Zubehörhandel ihr Auto weiter zu veredeln. Noch edler und professioneller lässt sich das Fahrzeug den individuellen Vorstellungen anpassen, indem man es von einem Autotuner entsprechend umbauen und aufrüsten lässt. Obwohl die Autos der verschiedenen Hersteller ab Werk sich immer mehr gleichen, waren die Möglichkeiten, sein Auto zum persönlichen Einzelstück zu gestalten, selten so groß und noch nie wurden sie in einem Umfang wie heute in Anspruch genommen. Psychologen könnten sagen "zeig mir dein Auto, und ich sage dir, wer du bist", denn das Auto ist tatsächlich so individuell, wie sein Fahrer.

Bild: Rawpixel_com / Bigstockphoto.com