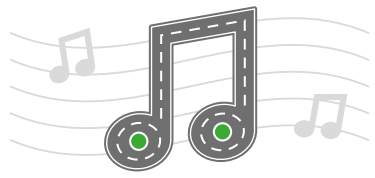


# MOBILITÄT

## LIEBLINGSSONG



Von Sascha Jasmand

## Super Abend, super Song, super Frau

Es ist Sonnabend, der 19. März 2016, und einer der schönsten Abende meines Lebens liegt hinter mir. Ich hatte mich verabredet zu einem Rendezvous mit einer absolut süßen und coolen Frau. Kennengelernt hatten wir uns einige Tage zuvor in einer Bäckerei. Nachdem einige Wochen vergangen waren und ich endlich wieder das Glück hatte, sie dort anzutreffen, nahm ich meinen ganzen Mut zusammen und sprach sie an. Ich konnte sie in ein kurzes Gespräch verwickeln und ihr meine Visitenkarte mit Telefonnummer überreichen.

Wir schrieben sehr viel in den folgenden Tagen. Endlich war es dann so weit und das erste Rendezvous nahte. Nachdem wir in einem super Restaurant gegessen hatten, folgte ein Kinobesuch. Wir unterhielten uns und lachten sehr viel. Nun verabschiedeten wir uns sehr herzlich und wollten unbedingt in Kontakt bleiben.

Den Song, der nun gegen 22 Uhr aus meinem Autoradio schallte, kennen wahrscheinlich nur wenige Leute in meiner Altersgruppe. Oder sie wissen auch gar nicht, wie die bunte und fröhliche Gruppe aus den Siebzigerjahren heißt.

Gemeint ist „Mexico“ aus dem Jahre 1972 von den Les Humphries Singers. Immer wenn ich diesen Song nun höre, denke ich an diesen super Abend zurück. Denn diese Frau ist nun schon seit über zwei Jahren meine Lebensgefährtin.



COVER: DECCA

**Info** Diese Zeilen schrieb uns unser Leser Sascha Jasmand aus Heiligenhafen. Was hören Sie am liebsten im Auto? Verraten Sie uns Ihren Lieblingssong und schreiben Sie uns dazu ein paar Zeilen. Wir veröffentlichen die schönsten Zuschriften. Senden Sie Ihre Mail an: [lieblingssong@rnd.de](mailto:lieblingssong@rnd.de)  
Wir freuen uns auf den Sound Ihres Lebens!

## IN KÜRZE

### Digitalradio wird ab 2021 Pflicht in allen Neuwagen

**Straßburg.** Das Digitalradio wird Pflicht für Neuwagen. Das EU-Parlament hat nun einer entsprechenden Empfehlung des Ausschusses für Industrie, Forschung und Entwicklung zugestimmt. Wirksam werden soll die Pflicht nach einer zweijährigen Übergangsphase ab 2021. Damit soll sichergestellt sein, dass Europas Autofahrer auch nach dem absehbaren Ende des UKW-Rundfunks noch terrestrisches Radio empfangen können.



**Digitalradios: Mehr Sender, deutschlandweite Empfangbarkeit.**

FOTO: SKODA

Für Pkw sind digitale Radios mit DAB+-Standard längst zu bekommen, meist kosten sie jedoch einen Aufpreis. Die Spanne reicht von knapp dreistelligen Beträgen bis zu mehreren Hundert Euro. Zu den Vorteilen von digitalem Radio zählen die gegenüber dem analogen Rundfunk größere Zahl an Sendern, eine bessere Empfangsqualität und die deutschlandweite Empfangbarkeit der Programme

## ZAHL DER WOCHE

# 140

Mal war jeder der rund 82,8 Millionen Deutschen 2017 im Schnitt mit Linienbussen und Bahnen unterwegs. Nach den Daten des Statistischen Bundesamtes wurden rund 11,6 Milliarden Fahrgäste befördert, die meisten im öffentlichen Nahverkehr.



## Der elektrische Gleiter

Mit einem bislang einmaligen Fahrwerk treibt Mercedes in seinem neuen GLE den Spagat aus Dynamik und Komfort auf die Spitze

Rasant: Aktuell hat der neue Mercedes GLE wegen seiner ausgeklügelten Elektronik eine absolute Alleinstellung in seiner Fahrzeugklasse.

FOTOS: HERSTELLER

Von Michael Specht

**San Antonio.** Man könnte es als Übermut der Ingenieure abtun, nach dem Motto „Braucht kein Mensch“. Man kann aber auch den Hut ziehen und sagen: „Respekt, endlich mal was wirklich Neues.“ Die Rede ist von einem Fahrwerk, bei dem jedes Rad einzeln elektronisch angesteuert werden kann und dadurch ein bislang nicht gekanntes Fahrerlebnis ermöglicht. Unter dem Namen E-Active Body Control hat es Premiere im neuen Mercedes GLE. Die vierte Generation geht Anfang 2019 in den Markt, zu Preisen ab 65 807 Euro.

Hierbei handelt es sich um das Modell 300 d 4Matic. Es muss dabei gleich vorausgeschickt werden: Für diesen Einstiegsdiesel ist das auf 48 Volt basierende elektrische Fahrwerk nicht zu bekommen. Wer es unbedingt haben möchte, muss für 72 650 Euro den GLE 450 4Matic wählen und kann dann in der Preislise auf Seite 53 ein Kreuzchen beim Technikpaket machen (Aufpreis: 12 745 Euro) und hat damit auch gleich die Luftfederung Airmatic bestellt.

Beide Komponenten liefern eine exzellente Arbeit ab. Der GLE fährt sich geschmeidig wie die S-Klasse, nur eine Etage höher. „Das zeigt, wie wichtig uns das SUV-Segment ist“, sagt Entwicklungsleiter Andreas Zygan und wirft gleich noch eine andere Trumpfkarte auf den Tisch: eine dreistufige Kurvenneigefunktion. Weltweit gibt es nichts Vergleichbares. Gewöhnlich neigt sich bei Kurvenfahrt ein Auto zum äußeren Rand nach unten (wanken). Im GLE ist das Gegenteil der Fall, hier stemmen sich die elektrisch betriebenen Hydraulikpumpen – sie sitzen zweifach an jeder Achse – gegen diese Wankbewegung und drücken den Wagen wie ein Motorradfahrer um die Kurve.



Das Cockpit: Datenzauber und Komfort auf hohem Niveau.

Natürlich längst nicht so schräg. Maximal sind es drei Grad aus der Horizontalen, was aber durchaus zu spüren ist und den GLE wie auf Schienen jede Biegung durchheilen lässt.

Und noch ein technisches Schmankerl hält der GLE bereit. Er schaukelt sich selbst frei aus losem Sand oder Schnee, falls mal der Allradantrieb mit seinem Latein am Ende ist. Die Hydraulik lässt das Auto vorn und hinten wippen, so wie dies früher ein paar nette Helfer, wenn man sich festgefahren hatte, mit den Händen getan haben.

Doch auch ohne das neue Hightech-Spielzeug bleibt der GLE eines

der komfortabelsten SUV überhaupt. Erst recht, wenn Sechszylindermotoren unter der Haube arbeiten. Mercedes hat ja nach vielen Jahren Unterbrechung wieder zum Reihenmotor in der 3,0-Liter-Klasse zurückgefunden. Beim 450er (367 PS) kommt sogar ein sogenannter integrierter Startergenerator (ISG) hinzu. Er läuft ebenfalls mit 48 Volt und unterstützt den Verbrenner mit zusätzlicher Kraft (22 PS) beim Beschleunigen. Technisch ist dies ein Mild-Hybrid. Den der Sechszylinder-Diesel später ebenfalls bekommen soll. Allerdings: Wirklich nötig ist dies nicht. Der Dreiliter-Selbstzünder – es gibt ihn als 350 d mit 272 PS und als 400 d mit 330 PS – entwickelt auch ohne Elektrifizierung üppige 600 beziehungsweise 700 Newtonmeter Drehmoment. Beide Aggregate passen hervorragend zum GLE.

Nicht ganz so geschmeidig läuft die Sache beim Einstiegs-Vierzylinder-Selbstzünder ab. Zwar ist auch er mit 500 Newtonmetern gut im Futter, doch beim Beschleunigen aus niedrigen



„Der GLE fährt wie eine S-Klasse – nur eine Etage höher.“

Gängen, wie es in der Stadt stets der Fall ist, macht der Motor akustisch manchmal zu deutlich auf seine Arbeitsweise aufmerksam.

Umso komfortabler geht es im Cockpit zu. Es hat nichts mehr mit dem im Vorgängermodell zu tun und dürfte derzeit das beste sein, das im SUV-Segment angeboten wird. Brillante Auflösung, superschnelle Reaktionen, tolle Darstellung, einfache Bedienung und insgesamt ein schickes Layout. Hinzu kommen eine sehr gute Verarbeitung, edle Materialien und eine perfekte Ergonomie. Es fällt schwer, sich im GLE nicht wohlfühlen zu lassen.

Und sicher obendrein. Dutzende an Assistenzsystemen stehen bereit, menschliche Schwächen zu kompensieren oder das Fahren komfortabler und entspannter zu machen. In dieser Angelegenheit fährt Mercedes klar auf der Pole-Position. Auf der Autobahn fährt der GLE teilautonom, kann allein überholen, hält die Spur und den Abstand zum Vordermann und wartet im Stau geduldig bis zu einer Minute, um selbstständig wieder anzufahren. Er ist sogar so schlau, in dieser Situation eine Rettungsgasse zu bilden.

Familienvätern sei gesagt: Erstmals gibt es den GLE mit einer dritten Sitzreihe, zudem kann die mittlere Reihe elektrisch verschoben und geklappt werden (hat kein anderer). Für Pferde- und Bootsbesitzer dürften die 3,5 Tonnen Zulast und der Rangierassistent von Bedeutung sein. Und GLE-Fans, die es gern richtig dick unter der Haube haben müssen: Ja, Mercedes reicht einen V8 nach, und ja, auch AMG wird sich des neuen GLE annehmen. Leistung im Überfluss bieten und das neue Elektrofahrwerk gewiss an seine physikalischen Grenzen bringen.

## Fahrrad, Bus und Bahn sind die Gewinner

Lieber in den Ausbau der Radwege oder der Straßen investieren? Eine Studie gibt Antwort: Beides wird gebraucht



Das Auto dominiert den Individualverkehr, doch immer mehr Menschen sind mit dem Fahrrad unterwegs. FOTO: LEA FUJII/SP-X

Von Hanne Schweitzer

**Berlin.** Das Auto bestimmt weiterhin den Verkehrsalltag, wohl noch für Jahrzehnte. Trotzdem erkennt eine breit angelegte Befragung des Verkehrsministeriums unter 155 000 Haushalten Veränderungen – unter anderem zugunsten von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

3,2 Milliarden Kilometer insgesamt oder 39 Kilometer im Schnitt pro Person legten die Deutschen 2017 jeden Tag zurück – ein neuer

Höchststand. Auf 57 Prozent aller Wege sind die Deutschen laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ entweder als Fahrer oder Mitfahrer mit dem Auto unterwegs, damit hat es den größten Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Deutlich weniger Wege legen die Deutschen fußläufig (22 Prozent), mit dem Fahrrad (11 Prozent) oder öffentlichen Verkehrsmitteln (10 Prozent) zurück. Während etwas weniger Menschen zu Fuß gehen als in der gleichen Befragung 2008, sind die

Anteile bei Öffis und Fahrrad gestiegen. Außerdem fahren die Deutschen heute nicht nur öfter Bus, Bahn und Rad, sondern auch längere Strecken.

78 Prozent der Haushalte besitzen ein fahrbereites Rad. Bei 8 Prozent gehört dazu mindestens ein Elektrorad. Die Pkw-Flotte ist auf gut 43 Millionen Fahrzeuge angewachsen, damit kommt mehr als ein Auto auf jeden Haushalt. 4 Prozent sind mittlerweile bei einem Carsharing-Anbieter registriert.